**14.06.2017г.**

**Сравнительная таблица замечаний и предложений АФК**

**по проекту Концепции проекта Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам обязательного страхования и перестрахования» (далее-проект Концепции)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Редакция проекта Концепции** | **Предлагаемые страховым рынком редакции проекта Концепции** | **Обоснования страхового рынка** |
| **1. Название законопроекта.** | | | |
|  | «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам обязательного страхования и перестрахования». |  |  |
| **2. Обоснование необходимости разработки законопроекта.** | | | |
|  | Законопроект разрабатывается в соответствии с Планом законопроектных работ Правительства Республики Казахстан на 2018 год, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 года № \_\_\_\_. |  |  |
|  | Разработка законопроекта необходима в целях реализации основных задач Концепции развития финансового сектора Республики Казахстан до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 27 августа 2014 года № 954 (далее – Концепция развития финансового сектора), в числе которых повышение эффективности финансового сектора Республики Казахстан в условиях экономической интеграции и глобализации, совершенствование инфраструктуры и создание оптимальных условий для качественного развития финансовой системы, расширение ресурсов роста финансового сектора, в том числе за счет финансовых продуктов, отвечающих потребностям экономики. Следует отметить, что основной целью данной концепции является создание конкурентоспособного финансового сектора и повышение его эффективности на базе лучших международных стандартов, включая стандарты Организации экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР). | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | В рамках указанных целей и задач требуется повышение эффективности страхового рынка, являющегося неотъемлемой частью финансового рынка. Несмотря на высокую динамику развития страхового рынка, его значимость в экономике страны и жизнедеятельности граждан остается весьма низкой. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Страховая отрасль, как и другие секторы финансовой системы, меняется под воздействием различных глобальных и интеграционных процессов, социальных и экономических факторов, а также технологического развития. Системные подходы и практические инструменты осуществления страховой деятельности должны регулярно обновляться и своевременно отвечать на возникающие вызовы и проблемы, ограничивающие развитие всей отрасли. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Для ее дальнейшего развития необходимо принять ряд законодательных инициатив, реализация которых способна улучшить текущее положение страхового рынка и обеспечить его динамичный рост и конкурентное развитие. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Необходимо продолжать политику популяризации восприятия населением Республики Казахстан страхования не как дополнительной финансовой нагрузки и законодательного требования, а как эффективного финансового инструмента защиты интересов населения, субъектов хозяйственной деятельности и государства, позволяющего снизить непредвиденные расходы, риски банкротства и иных имущественных потерь, а также нагрузку на государственный бюджет. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Дальнейшее поступательное развитие страховых услуг требует улучшения механизмов стимулирования спроса на страховые услуги, повышения заинтересованности и доверия граждан к услугам, оказываемым страховыми организациями, а также предотвращения нарушений прав потребителей страховых услуг со стороны страховых организаций и их представителей. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Нерешенным остается ряд проблем по видам обязательного страхования, в том числе по обязательному страхованию владельцев транспортных средств, а также по добровольному страхованию. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Для их решения, в первую очередь, будет пересмотрена законодательная база по обязательному страхованию с учетом проводимых и планируемых мер по гармонизации законодательств стран Евразийского экономического союза ЕАЭС, скорого усиления взаимопроникновения финансовых рынков в рамках вступления во Всемирную торговую организацию и необходимости заимствования лучшего передового опыта развитых стран мира. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Указанные меры позволят создать благоприятную среду для разработки новых страховых продуктов со стандартными условиями, которые позволят повысить интерес населения к ним, при этом предоставив потребителям необходимый уровень защиты их прав. | Поддерживается | *(АСК)* |
| **Совершенствование системы обязательного страхования.** | | | |
| **Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств (ОС ГПО ВТС).** | | | |
|  | С учетом международной практики, включая опыт соседних государств-членов ЕАЭС, предлагается повысить лимиты страховых выплат по ОС ГПО ВТС по возмещению ущерба, причиненного имуществу, жизни и здоровью потерпевших лиц. Установленные лимиты возмещения по жизни и здоровью не достаточны для покрытия расходов, вызванных повреждением здоровья при причинении тяжкого вреда здоровью, в случае смерти – возмещения вреда иждивенцам пострадавшего (дети, супруг, родители) в связи с потерей кормильца. Действующий предельный размер компенсации в случае смерти составляет 1000 МРП (около 6,5 тыс. евро). |  |  |
|  | В целях актуализации размеров выплат и обеспечения адекватного возмещения вреда лицам, пострадавшим в ДТП и их иждивенцам, **а также с учетом вхождения Казахстана в международную систему «Зеленая карта»**, предлагается пересмотреть социально важные лимиты покрытия по жизни и здоровью. | Слова «а также с учетом вхождения Казахстана в международную систему «Зеленая карта» исключить | Лимиты по выплатам необходимо пересматривать в абсолюте и без привязки национальные лимиты могут быть установлены без привязки к «зеленой карте» тем более, что лимиты по зеленой карте везде разные. В национальных законодательствах стран участниц системы Зеленая карта отличаются от лимитов по общим договорам страхования. *(АСК)* |
|  | Также установленные лимиты страховых выплат по имуществу (транспортному средству) (600 МРП или около 4 тыс. евро) зачастую не покрывают расходы автовладельцев на ремонт и восстановление автомобиля в случае серьезных ДТП. | Не поддерживается | Как показывает практика в подавляющем большинстве страховых случаев суммы страховой выплаты достаточно для восстановления поврежденного имущества. Пересмотр лимитов повлечет за собой увеличение размера страховой премии. *(АСК)* |
|  | Увеличение размера установленных лимитов страховых выплат необходимо рассматривать адекватно с пунктом 15. | Последние годы парк автотранспортных средств обновился, курс доллара США возросла, что повлияла на рост цен на заменяемые запасные части и материалов. Указанные факторы привели к резкому увеличению уровня страховых выплат и имеет тенденцию дальнейшего роста. *(ТрансОйл)* |
|  | Вышеуказанные изменения потребуют пересмотра размера страховых премий и изменения модели расчета страховых тарифов в целом. Необходимо рассмотреть дифференциацию страховых тарифов с учетом различных факторов, в том числе за счет актуализации региональных коэффициентов с учетом сложившейся убыточности в каждом регионе. | Не поддерживается | Корректировка региональных коэффициентов может вызвать повышение страховых премий. Что вызовет социальную напряженность в обществе, существуют существенные риски того, что депутаты не пропустят такое решение. *(АСК)* |
|  | Рассмотреть адекватно с пунктом 14.  А также дифференцировать коэффициент по сроку страхования, при страховании на срок менее 12 месяцев. | Настоящее время количество договоров по данному виду страхования со сроком действия на 6 месяцев достигает более 40% т.е. приводить к не до поступлению страховых премии и росту уровня страховых выплат. *(ТрансОйл)* |
|  | Система «бонус-малус» будет пересмотрена с целью повышения заинтересованности автовладельцев **в безопасности дорожного движения**. В системе «бонус-малус» предлагается учитывать не только отсутствие или наличие совершенных дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), но и другие параметры, характеризующие риск наступления страхового случая, такие как размер нанесенного ущерба по предыдущим страховым случаям, количество и характер зафиксированных нарушений правил дорожного движения. В настоящее время система «бонус-малус» учитывает только статистику ДТП, по которым осуществлялись страховые выплаты, и применяется к автовладельцу независимо от размера нанесенного ущерба. Для автовладельца, который нанес более дорогостоящий ущерб имуществу или причинил тяжкий вред жизни и здоровью, в последующем должен применяться более высокий размер повышающего коэффициента, чем для того, который совершил ДТП с незначительным ущербом. | Слова «*в безопасности дорожного движения*» заменить словами «*в отсутствии фактов причинения вреда*». | Предлагаемая система учета баллов за нарушения ПДД, по мнению Министерства внутренних дел предусматривает уплату увеличенной страховой премии, сумма за баллы должна перечисляться страховщиками в фонды БДД. Так как этот вопрос требует серьезной проработки с участием всех заинтересованных министерств и ведомств и по нему нет однозначного понимания. *(АСК)* |
|  | При расчете «бонуса-малуса» предлагается учитывать количество и характер зафиксированных нарушений правил дорожного движения. К примеру, автовладелец, который имеет значительное количество зафиксированных нарушений правил дорожного движения, которые пока не привели к ДТП (превышение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора и т. д), является с точки зрения страхования более вероятным кандидатом стать виновником ДТП. Риски, связанные с таким автовладельцем, страховщик должен оценивать выше и, соответственно, закладывать их в систему «бонус-малус». Данные об административных правонарушениях будут быть доступны для единой страховой базы данных (далее – ЕСБД) из базы данных Министерства внутренних дел Республики Казахстан (далее – МВД). | Исключить | Предлагаемая система учета баллов за нарушения ПДД, по мнению Министерства внутренних дел предусматривает уплату увеличенной страховой премии, сумма за баллы должна перечисляться страховщиками в фонды БДД. Так как этот вопрос требует серьезной проработки с участием всех заинтересованных министерств и ведомств и по нему нет однозначного понимания. *(АСК)* |
|  | В целом, развитие системы «бонус-малус» будет способствовать развитию добровольного страхования автотранспорта (КАСКО), поскольку индивидуальная оценка страховщика может зависеть и от оценок в системе «бонус-малус» по ГПО ВТС. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | В рамках законопроекта будут приняты меры по обеспечению возможности и созданию условий для вступления Республики Казахстан в международную систему страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта». Для вхождения в «Зеленую карту» необходимо подписать соответствующее соглашение о взаимном признании странами-членами страхового полиса. В настоящее время в систему «Зеленая карта» среди государств - членов ЕАЭС входят Республика Беларусь, Российская Федерация. Армения подала заявку на присоединение к Зеленой карте в 2016 году. Азербайджан вошел в состав Зеленой карты с января 2016 года. Украина является членом данной системы с 1997 года. Учитывая различия в тарифах с указанными странами, вступление Казахстана будет одним из важных элементов на пути создания общего финансового рынка в рамках ЕАЭС. | В рамках Концепции предлагаем определить наиболее существенные условия вступления в Бюро «Зеленая карта» и функционирования системы «Зеленая карта» в РК, в частности:   * Обязательность участия страховщика (если участие предполагается добровольным и вступят только часть СК, то как будут распределяться бюджетные средства ФГСВ в качестве моторного бюро?); * Финансирование вступительного взноса; * Создание Национального моторного бюро на базе ФГСВ; * Возможность выбора ряда стран, с которыми будут выстраиваться взаимоотношения в процессе функционирования системы   Минусом системы является невозможность страхования нерезидентов, соответственно, это влечет потерю прибыли страховщиками по трансграничному страхованию. *(НСК)* | |
|  | Не поддерживается - исключить | 1.Система «Зеленая карта» является европейской системой для решения вопросов европейской интеграции. Казахстан не интегрируется в европейский союз. Между Казахстаном и европейским Союзом не существует транспортного потока, которые бы обеспечил финансовую заинтересованность участников страхового рынка и который обеспечит такой объем страховых премий, который обеспечивает надлежащее функционирование данного класса страхования.  2, Вопросы взаимного признания страховых полисов необходимо решать отдельно от данного законопроекта с учетом интересов Казахстанского страхового рынка.  3. Принимать обоснованное и взвешенное решение о вступлении РК в систему «Зеленая карта» возможно исключительно после анализа актуарного заключения, на основании которого можно сделать вывод о финансовых последствиях для страхового рыка при вступлении РК в систему «Зеленая карта». *(АСК)* |
|  | Основные принципы действия системы «Зеленая карта» являются следующими. Законность этой системы должна быть официально признана в каждом отдельном государстве. С момента вступления в данную систему любой выезжающий за границу на машине, зарегистрированной на территории Казахстана, будет обязан купить страховой полис «Зеленая карта». В каждом государстве, желающем вступить в систему «Зеленая карта», создается Национальное бюро, членами которого становятся все страховые организации, занимающиеся обязательным страхованием гражданской ответственности автовладельцев. | Не поддерживается - исключить |
|  | В этой связи, требуется внесение соответствующих изменений, предусматривающих создание Национального моторного бюро и его участие в Совете Бюро «Зеленой карты». Представляется целесообразным создание Национального моторного бюро на базе АО «Фонд гарантирования страховых выплат», учитывая, что данная организация является инфраструктурной организацией, осуществляющей гарантирование страховых выплат. | Не поддерживается - исключить |
|  | Эксперты отмечают следующие очевидные преимущества участия Республики Казахстан в «Зеленой карте», в частности:  - стимулы для развития сопутствующих видов страхования (страхование грузов, предпринимательских рисков, личное страхование);  - качественное улучшение организации систем автоматизации страховой деятельности и развитие инфраструктуры моторного страхования. | Необходимо указать ФИО экспертов. | С целью последующих консультаций по вопросам развития указанных стимулов. *(АСК)* |
|  |  | Не понятно, кто является экспертом в данной области. *(НСК)* |
|  | В рамках законопроекта также планируется введение процедуры упрощенного оформления ДТП (Европротокола). Европротокол – это система, позволяющая оформить документы о ДТП без участия сотрудников полиции с целью последующего получения страховой выплаты по обязательному страхованию. Европротокол представляет собой специальный бланк, унифицированного по всей Европе образца, который заполняется водителями-участниками ДТП на месте аварии. В дальнейшем заполненный европротокол предъявляется в страховую компанию и служит основанием для выплаты страхового возмещения. | Считаем, не приемлем. | 1.Увеличится мошеннические действия со стороны страхователей и выгодоприобретателей.  2.Противоречить п.16 данной таблицы данными действиями будем поощрять правонарушителей, которые безнаказанно будут совершать правонарушения.  3. Увеличится количество страховых выплат через судебные органы.  Например, введение Европротокола в РФ привело к росту мошенничество. *(ТрансОйл)* |
|  | В европейских странах отсутствует единое законодательство по Европротоколу. Каждая страна устанавливает свои правила и предельные суммы страхового возмещения. При этом существуют следующие критерии применимости Европротокола:  1) Европротокол действителен когда нет пострадавших (не причинен вред здоровью и жизни водителей, пассажиров или пешеходов);  2) в столкновении участвовало всего два автомобиля;  3) нет разногласий об обстоятельствах ДТП и повреждениях, ответственность обоих водителей застрахована.  Если соблюдены все эти условия, водитель вправе покинуть место ДТП, заполнив извещение о ДТП. | П 24. Изложить в следующей редакции:  «В европейских странах отсутствует единое законодательство по Европротоколу. Каждая страна устанавливает свои правила и предельные суммы страхового возмещения.  **Для этого необходимо:**  **1) разработать условия, при которых реализуется право участников ДТП на получение страховой выплаты по процедуре «Европротокол». Вместе с тем необходимо предусмотреть принятие подзаконного акта, регламентирующего порядок определения виновности в причинении вреда, а также установить, что этот НПА будет обязательным для страхователей, страховщиков судов и административной полиции.**  **2) усилить требования к информации предоставляемой страховой организацией в единую базу данных по страховым случаям, урегулированным по системе «Европротокол».**  **3) внести в уголовный Кодекс Республики Казахстан новую статью предусматривающую уголовную ответственность в сфере страхования.**  **Внедрять процедуру «Европротокола» исключительно после реализации всех указанных требований***.»* | В связи с тем, что критериев и условий Европротокола более 14, целесообразно изложить пункт в общих фразах. *(АСК)* |
|  | Предлагаем дополнить и отразить в Концепции основные условия, при которых будет применяться Европротокол:   * Применение Европротокола исключительно в случае столкновения (факте контактного  взаимодействия) 2-х транспортных средств, где оба водителя имеют действующие договоры обязательного страхования; * Признание участником ДТП - потерпевшим исключительно собственника транспортного средства; * Установление ограничения по сумме урегулирования по системе Европротокола – не более 50 МРП; * Наделение страховщика правом проведения независимой экспертизы (трассологической и/или автотехнической) участвующих в ДТП транспортных средств; * Ограничение права потерпевшего, получившего страховую выплату, на предъявление страховщику дополнительного требования о возмещении вреда имуществу в результате ДТП; * Наделение страховщика правом отказа в выплате, в случаях не предоставления к осмотру транспортных средств (в том виде, в каком они оказались после ДТП) и несоответствия сведений об обстоятельствах ДТП (в извещении и/или типовых схемах распределения ответственности) характеру и перечню повреждений транспортных средств, выявленных при проведении осмотра; * Возложение на СО обязанности по внесению в ЕСБД сведений о:   - ГРНЗ, VIN коде, повреждений, полученных транспортными средствами при ДТП, с разбивкой по каждому автомобилю (потерпевшего и причинителя вреда);  - Ф.И.О., паспортных данных обоих участников ДТП;  - статусе каждого из участников;  - фотографиях поврежденных автомобилей;  - о статусе выплаты (выплачено/отказано);  - оформляется полис с правом урегулирования в рамках Европротокола или без него;   * Прямое урегулирование при европротоколе исключается; * Европротокол применяется только при ДТП с участием физических лиц и только единожды в течение одного календарного года. *(НСК)* | |
|  | Несмотря на то, что по статистике аварии в своем большинстве являются незначительными, в соответствии с законодательством они расцениваются как ДТП. Ожидание сотрудников полиции при ДТП создает помехи в движении транспорта. В этой связи, представляется целесообразным введение в Республике Казахстан упрощенного порядка оформления ДТП без вызова полиции, в случаях, когда размер ущерба составляет незначительным, например 50-100 МРП. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Предлагается также рассмотреть возможность введения принцип «обеспечения непрерывного страхования» по ОС ГПО ВТС, который заключается в обязательном наличии действующего страхового полиса ОС ГПО ВТС на каждое автотранспортное средство принадлежащее на праве собственности, зарегистрированное в Республике Казахстан, за исключением автотранспортных средств, снятых с государственного учета. Данный принцип используется в Великобритании с 2011 года. | Исключить | Предложенная концепция страхования противоречит нормам гражданского законодательства определяющего владельца транспортного средства и его ответственности.  Так ст. 931 ГКРК Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на любом другом законном основании (договоре имущественного найма, доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения компетентного органа о передаче источника и т.п.). Вместе с тем, существующая модель также предусматривает, что владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность по всем эксплуатируемым им транспортным средствам. *(АСК)* |
|  | На 1 января 2017 года в Республике Казахстан зарегистрировано 3 845 тыс. легковых автомобилей и около 98 тыс. автобусов. При этом количество застрахованных транспортных средств на эту дату составляет 3 611 тыс. единиц, то есть более 330 тыс. транспортных средств эксплуатируется без страхового полиса. Владельцы транспортных средств зачастую забывают заключить договор страхования на новый срок и обнаруживают просрочку при проверке документов административной полицией. Некоторые водители отказываются покупать страховой полис, считая, что дешевле оплатить штраф при проверке (штраф 5 МРП, когда водитель не имеет при себе страховой полис). В результате множество пострадавших и их иждивенцев может не получить компенсацию по вине незастрахованных водителей. | Исключить | Следует предусмотреть повышенную административную ответственность за управление ТС водитель, которого не застраховал свою гражданскую ответственность. *(АСК)* |
|  | Поэтому предлагается, чтобы все собственники транспортных средств, находящихся на государственном учете, были обязаны иметь постоянно действующий страховой полис. Реализация данного принципа предполагает незаконность владения транспортным средством без страхового полиса, и соответственно, потребует пересмотра действующего порядка контроля за соблюдением требования об обязательном страховании, введения проверки страхового полиса на всех этапах оказания государственных услуг, связанных с автотранспортным средством, в том числе их государственной регистрации (регистрации права собственности на них), уплате налога на транспорт. | Исключить | Предложенная концепция страхования противоречит нормам гражданского законодательства определяющего владельца транспортного средства и его ответственности.  Так ст. 931 ГКРК Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на любом другом законном основании (договоре имущественного найма, доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения компетентного органа о передаче источника и т.п.). Вместе с тем, существующая модель также предусматривает, что владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность по всем эксплуатируемым им транспортным средствам.  Вместе с тем неясно, что такое непрерывно действующий полис. Страхование подразумевает срок, который оговаривается условиями договора. Неясно как будет действовать непрерывное страхование, если сорок договора истечёт.  Непонятно как реализация принципа непрерывного полиса предполагает незаконность владения транспортным средством без страхового полиса. Право владения никаким образом не зависит от факта наличия или отсутствия договора страхования. *(АСК)* |
|  | Также предлагается законодательно установить перечень документов, подтверждающих факт наступления страхового случая по ОС ГПО ВТС и право на получение страховой выплаты. Отсутствие четкого понимания в этом вопросе приводит к неоднозначной практике урегулирования страховых выплат и спорам между страховщиками и выгодоприобретателями. Учитывая то, что транспортное средство является источником повышенной опасности, для возникновения обязанности возместить вред достаточно установления факта причинения вреда и наличие причинной связи между деятельностью источника повышенной опасности и причиненным вредом. Наличие вины для наступления гражданско-правовой ответственности владельца источника повышенной опасности не требуется. | Исключить | Данные вопросы очень четко отрегулированы ст. 917, 921, 931 ГКРК, а также нормативными постановлениями Верховного суда и дополнительного уточнения не требуют. *(АСК)* |
|  | Необходимо совершенствование законодательной базы по оценке транспортных средств и приведение ее в соответствие международным стандартам. Достоверная оценка размера вреда, причиненного имуществу и адекватная компенсация ущерба, полученного в результате транспортного происшествия, будет реальным механизмом защиты права собственности потерпевших лиц. | Исключить | Необходимо развивать инфраструктурные институты для формирования методологии по определения размера вреда. *(АСК)* |
|  | В целях регулирования и контроля деятельности в сфере оценки ущерба, причиненного транспортным средствам, предлагается введение института саморегулирования оценщиков, специализирующихся в урегулировании страховых убытков (аджастеры). Саморегулируемая организация аджастеров будет осуществлять контроль за соблюдением ее членами стандартов и правил оценочной деятельности, правил деловой и профессиональной этики, разработку методологических рекомендаций по оценке транспортных средств, включая принятие рекомендаций по спорным вопросам теории и практики оценки, обеспечивать контроль качества и прозрачность проводимых оценочных работ, содействовать повышению уровня профессиональной подготовки специалистов в области оценки страховых убытков. | Исключить | Так как соответствии с п1) ст. 3 Закона РК «О страховой деятельности» аджастеры - работник страховой (перестраховочной) организации, в функции которого входят рассмотрение заявления по страховой выплате и оценка ущерба от страхового случая, целесообразно вопросы методологию определения размера вреда, ее соблюдение и развитие передать в саморегулируемую организацию страховых организаций. *(АСК)* |
|  |  | Считаем нецелесообразным создавать новый институт посредников. В настоящий момент страховщики справляются с обязанностями по проведению оценки.  Если и рассматривать вопрос введения института СРО, то на платформе страхового законодательства, а не законодательства, регулирующего деятельность оценщиков. *(НСК)* |
|  | В настоящее время во всем мире активно развивается сегмент специализированных программ для оценки автотранспортных средств. Они используются при проведении работ по оценке стоимости повреждений, полученных в дорожно-транспортных происшествиях, стоимости запасных частей, работ и материалов, необходимых для восстановления автомобиля. | Исключить | Расчётные программные комплексы являются техническим инструментом регулировать которые законодательно нет никакого смысла. Напротив, этим могут заняться профессиональные объединения страховщиков в рамках саморегулирования. *(АСК)* |
|  | Применение новейших баз данных и высоких передовых технологий позволит достоверно определить стоимость восстановительного ремонта транспортных средств и величину ущерба, полученного в результате дорожно-транспортного происшествия. Применение специализированных программ значительно повысит качество оценки автотранспорта, позволит провести ее в оптимальные сроки, предоставят возможность страховым организациям и аджастерам автоматизировать процесс оценки. | Исключить | Расчётные программные комплексы являются техническим инструментом регулировать которые законодательно нет никакого смысла. Напротив, этим могут заняться профессиональные объединения страховщиков в рамках саморегулирования. *(АСК)* |
|  | В целях широкого применения в Республике Казахстан специализированных программных продуктов в сфере оценки транспортных средств необходимо на законодательном уровне закрепить обязанность страховщиков и аджастеров по проведению оценки с обязательным использованием данных программ, а также установить технические требования к их работе. | Исключить | Расчётные программные комплексы являются техническим инструментом регулировать которые законодательно нет никакого смысла. Напротив, этим могут заняться профессиональные объединения страховщиков в рамках саморегулирования. *(АСК)* |
|  | Еще одним вопросом, требующим рассмотрения, является прекращение действия договора страхования в случае наступления первого страхового случая. При этом на практике возникают случаи, когда совершаются повторные ДТП в период урегулирования страхового случая, и это приводит к возникновению споров в части осуществления страховой выплаты по последующим ДТП. Пострадавшие в результате таких случаев, как правило, не получаю должную компенсацию ущерба. **Поэтому предлагается отменить норму по прекращению договора страхования по первому наступившему страховому случаю. В этом случае страховой полис будет продолжать действовать в течение всего срока его действия независимо от количества совершенных ДТП, и, следовательно, коэффициент по системе «бонус-малус» будет применяться с учетом количества страховых выплат за период действия договора страхования.** Как альтернатива, будет рассмотрен вариант автоматического продления договора страхования с условием доплаты страховой премии в течение установленного времени. | Еще одним вопросом, требующим рассмотрения, является прекращение действия договора страхования в случае наступления первого страхового случая. При этом на практике возникают случаи, когда совершаются повторные ДТП в период урегулирования страхового случая, и это приводит к возникновению споров в части осуществления страховой выплаты по последующим ДТП. Пострадавшие в результате таких случаев, как правило, не получаю должную компенсацию ущерба. **В связи с тем, предлагается пересмотреть норму о досрочном прекращении договора после наступления первого страхового случая с учетом изменения тарифа страховой премии.** Как альтернатива, будет рассмотрен вариант автоматического продления договора страхования с условием доплаты страховой премии в течение установленного времени. | Изменение порядка прекращения действия договора после первого наступившего страхового случая, возможно повлечет изменение размера страховой премии. *(АСК)* |
|  |  | Только при условии пересмотра тарифов в сторону увеличения *(НСК)* |
|  | Считаем не приемлемым | Применение этой нормы может привести к убыточности данного вида страхования, и страховщики вынуждены будут отказываться от лицензии по данному виду страхования. *(ТрансОйл)* |
| **Решение накопленных проблем по другим видам обязательного страхования*.*** | | | |
|  | На законодательном уровне требуется принятие системных мер по повышению эффективности и оптимизации обязательного страхования, в том числе путем изменения действующих экономических параметров и условий страхования, уточнения перечня покрываемых рисков, конкретизации случаев наступления гражданско-правовой ответственности. | Предлагаем дополнить пункт 36 сравнительной таблицы следующей формулировкой:  «В настоящее время Законом Республики Казахстан «Об обязательном страховании работника от несчастных случаев при исполнении им трудовых (служебных) обязанностей» (далее – Закон ОСНС) предусмотрен порядок определения размера страховой премии на основании страховых тарифов, установленных Законом ОСНС, дифференцированных по видам экономической деятельности, в зависимости от класса профессионального риска страхователя. Также Законом ОСНС предусмотрен порядок увеличения размера страховой премии для работодателей, у которых в период действия договора страхования происходили страховые случаи по их вине.  Однако, следует обратить внимание на то, что законодательством Республики Казахстан не предусмотрена возможность уменьшения размера страховой премии по договорам страхования для страхователей - работодателей, у которых отсутствовали страховые случаи, и, кроме того, создаются благоприятные и безопасные условия труда для своих работников, а также принимаются меры по предотвращению рисков наступления несчастных случаев на рабочих местах.  Для решения данного вопроса в рамках законопроекта планируется предусмотреть в Законе ОСНС соответствующие механизмы.». | Принятие указанных мер в рамках законопроекта необходимо в целях:  - снижения расходов страхователя по страхованию своих работников в рамках Закона ОСНС;  -развития здоровой конкуренции между страховыми организациями при привлечении страхователей по договорам ОСНС;  -адекватного проведения андеррайтинга страховыми организациями при заключении договоров ОСНС;  -мотивирования страхователей на проведение профилактических мероприятий для уменьшения рисков наступления несчастных случаев на рабочих местах, что повлечет уменьшение количества несчастных случаев с работниками при исполнении ими трудовых (служебных) обязанностей;  -прозрачности доходов и расходов по страховым операциям, связанным с заключением договоров ОСНС. *(АО «Халык - Life»).* |
|  | В части обязательного страхования ГПО перевозчика перед пассажирами следует обратить внимание на проблему низкой обращаемости в страховые организации пострадавшими на пассажирском транспорте за получением компенсации вреда жизни и здоровью. Так, согласно информации Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан за 2016 год в ДТП пострадали 25 779 человек, из них 2 390 погибших и 10 716 госпитализированных. Значительная часть ДТП происходит по вине или с участием пассажирского транспорта. При этом за 2016 год в страховые организации поступило 125 заявлений, и осуществлены страховые выплаты по 55 страховым случаям на общую сумму 24,7 млн. тенге. Это может быть обусловлено тем, что пассажиры не осведомлены о своих правах на получение компенсации или нежеланием перевозчиков оформлять выплаты через страховые организации. В связи с чем, необходима четкая регламентация действий сторон договора обязательного страхования при наступлении страхового случая. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  |  | Увеличение лимита ответственности до 5000 МРП было связано с низкой обращаемостью и низкой статистикой. Соответственно, в случае концептуального изменения подхода, необходимо также пересматривать тарифы и/или лимиты ответственности. *(НСК)* |
| **2. Принятие комплекса мер по развитию страхования в агропромышленном комплексе.** | | | |
|  | Существующая система агрострахования имеет целый ряд нерешенных проблем, которые касаются как страховщиков, все менее активно работающих в данном сегменте рынка (с 8 компаний в 2010 году до 2 в 2015 году), так и сельхозтоварозпроизводителей, чей спрос на услуги страховых компаний постоянно снижается. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | В настоящее время в сфере страхования в растениеводстве осуществляют деятельность АО «Зерновая страхования компания» и АО «Дочерняя Страховая компания Народного банка Казахстана «Халык-Казахинстрах». | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Основными проблемными вопросами обязательного страхования в растениеводстве в Республике Казахстан являются:  1) высокие риски земледелия в РК и высокая убыточность страхования: непредсказуемые природно-климатические условия. Регулярность засухи по республике составляет 2 года из 5, а в ЗКО и Актюбинской области – 3 года из 5;  2) отсутствие адекватного мониторинга: нормы законодательства не дают права страховым организациям осуществлять мониторинг агротехнологий на всех этапах. Несоблюдение определенных норм посевов, зачастую, приводит к потере урожая даже при незначительном ухудшении погодных условий;  3) неэффективная схема субсидирования: схема государственной субсидии стимулирует мошеннические действия со стороны фермеров по выводу государственных средств;  4) неадекватность страховых тарифов: установленные страховые тарифы недостаточно учитывают региональные особенности выращивания сельхозкультур, низкие тарифы в регионах с высокой убыточностью. Демпинг страховых тарифов со стороны ОВС приводит к вытеснению страховщиков и финансовой неустойчивости ОВС при наступлении страховых случаев.  5) невозможность перестрахования рисков: действующая модель страхования не позволяет передавать риски в международное перестрахование. В условиях отсутствия прозрачности участников, высоких рисков земледелия, неразвитой инфраструктуры страхования, снижается заинтересованность международных перестраховщиков в принятии рисков.  6) сложность администрирования убытков: отсутствие возможности проведения страхового расследования по факту порчи урожая.  7) ограниченность собственных средств ОВС для покрытия убытков в условиях высоких рисков земледелия в Казахстане, непрозрачная деятельность ОВС и недостаточность государственного контроля их деятельности. Участие ОВС в страховании приводит к демпингу страховых тарифов и множественным жалобам и обращениям в связи с невыплатой возмещения, что приводит к потере доверия к страхованию в целом. |  |  |
|  | Для решения данных вопросов в рамках законопроекта планируются следующие меры. С учетом международной практики система агрострахования требует обеспечения следующих условий:  1) исключение обществ взаимного страхования из системы обязательного страхования в растениеводстве;  2) нецелесообразность создания специализированного государственного Фонда агрогарантирования по обеспечению покрытия рисков субъектов сельского хозяйства (Фонд агрогарантирования);  3) переход от субсидирования страховых выплат к субсидированию страховых премий;  4) осуществление комплексной государственной поддержки эффективных фермеров, использующих современные агротехнологии, применяющих меры по снижению рисков потери урожая, в том числе осуществляющие обязательное страхование в растениеводстве;  5) упрощение системы анализа и оценки рисков (андеррайтинга);  6) упрощение механизмов администрирования урегулирования убытков и осуществления страховых выплат;  7) создание единой базы данных (электронной карты) по посевным площадям и страхованию сельскохозяйственных культур в разрезе регионов страны;  8) пересмотр перечня сельскохозяйственных культур, подлежащих страхованию/разработка научно и практически обоснованной карты специализации сельскохозяйственных культур по областям (культуры, не рекомендованные схемой специализации, не должны страховаться в рамках обязательного страхования, но могут быть застрахованы в рамках добровольного страхования);  9) установление обоснованных и прозрачных страховых тарифов;  10) реализация возможности перестрахования рисков, в том числе на международных рынках. |  |  |
| **3. Развитие вмененного страхования и добровольного страхования** | | | |
|  | Президентом и Правительством Республики Казахстан в целях улучшения условий для предпринимательской деятельности в Республике Казахстан перед государственными органами поставлены задачи по снижению государственного контроля за бизнесом. Достижение поставленных целей возможно реализовать путем выделения страхования профессиональной ответственности субъектов предпринимательства в рамках отдельного класса страхования как альтернатива проверкам субъектов предпринимательства, в связи с чем государственным органам предстоит:  1) определить перечень государственных контрольных мер, которые государственные органы готовы делегировать и заменить административную ответственность субъектов предпринимательства перед государством на их гражданско-правовую ответственность перед третьими лицами, либо снизить требования по контролю, частоте проверок субъектов предпринимательства при наличии договора страхования;  2) в каждом отдельном случае определить риски, которые являются страхуемыми;  3) рассмотреть какие страховые продукты страхования гражданско-правовой ответственности субъектов предпринимательства могут быть применены. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Следует отметить, что система страхования профессиональной ответственности перед третьими лицами вследствие непреднамеренных ошибочных действий (упущений) в процессе или в результате профессиональной деятельности широко используется в экономически развитых странах уже в течение многих десятилетий. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Вместе с тем, преимущества использования в казахстанской практике подобных страховых продуктов даст возможность снижения общей регуляторной нагрузки со стороны государства, передачи функций контроля за основными рисками от государственных органов в страховые организации, отсутствии коррупционных действий со стороны субъектов предпринимательства. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Одним из путей реализации поручения Президента Республики Казахстан о принятии мер по активизации отечественного фондового рынка, озвученного в январе 2017 года в ежегодном Послании Президента Республики Казахстан народу Казахстана, является развитие имеющихся страховых продуктов в отрасли «страхование жизни», позволяющих страхователям совмещать инвестиционное управление со страхованием жизни («unit-linked») и участвовать в прибыли страховщика. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Дополнить следующим предложением:  «При этом необходимо разрешить проблему всего вида накопительного страхования жизни – фактическое двойное налогообложение полисов накопительного страхования жизни, куда входит инвестиционное страхование жизни.» | Наличие по факту двойного налогообложения значительно мешает развитию всей отрасли накопительного страхования жизни*. (Номад Life)* |
|  | В частности, по программе «unit-linked» страховая премия, вносимая страхователем страховой организации, состоит из двух частей: одна часть используется на формирование фонда, который непосредственно связан со страхуемым риском, вторая является инвестиционной составляющей, инвестируемой в инструменты фондового рынка. Если во всех остальных страховых программах деньгами страхователя распоряжается страховщик, то в программах «unit-linked» страхователь сам выбирает направления инвестирования своих денег через фонды, предложенные компаниями по страхованию жизни. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Компании по страхованию жизни, являясь долгосрочными институциональными инвесторами, должны стать одними из наиболее активных игроков фондового рынка. Для этого необходимо наряду с функцией передачи активов в инвестиционное управление управляющему инвестиционным портфелем предоставить возможность компаниям по страхованию жизни управлять инвестиционным портфелем после получения соответствующей лицензии уполномоченного органа. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | В странах СНГ «unit-linked» считается инвестиционным продуктом нового поколения, а в Европе, Азии и США данный инструмент существует более 60 лет, поскольку представляют собой удачный симбиоз страховых и инвестиционных услуг. Так, в США до 60% договоров страхования жизни заключаются именно по технологии «unit-linked». В Европе на долю этого сегмента приходится от 30 до 70%. В Российской Федерации первые аналоговые «unit-linked» продукты стали появляться во второй половине 2007 года. При этом в Республике Казахстан страховые продукты «unit-linked» до настоящего времени остаются невостребованными. | Поддерживается | *(АСК)* |
| **4. Развитие онлайн-услуг по страхованию.** | | | |
|  | Внедрение электронных полисов упростит процедуру заключения и получения страхового полиса страхователями онлайн, без обращения в офисы страховых организаций или к страховым посредникам. Вместе с тем, потенциал предоставления электронных услуг в настоящее время недостаточно реализован отечественными страховщиками. В международной практике страхователи, помимо заключения договора в онлайн режиме, имеют возможность направить уведомление о наступлении страхового случая в электронной форме и заявление на осуществление страховой выплаты. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | В рамках проведения мероприятий по совершенствованию онлайн-услуг по страхованию предполагаются законодательные изменения, предусматривающие совершенствование требований к реализации электронных полисов и электронному обмену информацией. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Вместе с тем, для полноценной реализации электронного страхования необходимо изменить текущие требования законодательства о противодействии отмыванию денег и финансированию терроризма (далее – ПОД/ФТ), которые не допускают возможность заключения договоров страхования без физического присутствия страхователя, ввиду необходимости идентификации клиента с представленными документами. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Практика совершения покупок в режиме онлайн исключает физическое присутствие клиента, поскольку оплата производится через банковскую систему или платежные терминалы. Следует отметить, что банки второго уровня сами являются субъектами финансового мониторинга и проводят идентификацию клиента. В этой связи, в качестве решения указанной проблемы требуется внесение соответствующих изменений в законодательные акты, предусматривающие возможность идентификации клиента и проверки подлинности документов не при заключении договора страхования, а при осуществлении страховой выплаты. | Практика совершения покупок в режиме онлайн исключает физическое присутствие клиента, поскольку оплата производится через банковскую систему или платежные терминалы. Следует отметить, что банки второго уровня сами являются субъектами финансового мониторинга и проводят идентификацию клиента. В этой связи, в качестве решения указанной проблемы требуется внесение соответствующих изменений в законодательные акты, предусматривающие возможность идентификации клиента, проверки подлинности документов ***и получение любых и всяких копий документов клиента*** не при заключении договора страхования, а при осуществлении страховой выплаты». | При совершении покупок в режиме онлайн, когда физическое присутствие клиента исключается, исключается и необходимость брать у него копии каких-либо документов, поскольку сверить их все равно не с чем. Кроме того, поскольку выписка электронного полиса в режиме онлайн происходит автоматически, т.е. без участия сотрудника страховой компании, проверка наличия копий документов клиентов технически невозможна. *(АО «СК «Сентрас Иншуранс»)* |
| **5. Развитие законодательства по договорам перестрахования и сострахования.** | | | |
|  | В рамках законопроекта планируется дальнейшее совершенствование законодательства по перестрахованию. Инструмент перестрахования позволяет страховым организациям создать сбалансированный портфель страховых рисков, обеспечить его финансовой устойчивость и повысить рентабельность бизнеса. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Рынки зарубежного перестрахования дают страховщику значительную перестраховочную емкость. Но с другой стороны, передача страховых рисков и премий по ним зарубежному перестраховщику без надлежащего андеррайтинга, селекции рисков и планирования влечет за собой отток капитала из страны, тем самым сдерживая рост активов и платежеспособности страховщика. Последнее также происходит при внутреннем перестраховании. |  |  |
|  | Недостаточная емкость внутреннего перестраховочного рынка создает зависимость местных страховщиков от тарифов на перестрахование, устанавливаемых зарубежными перестраховщиками. В не меньшей степени актуальна проблема разобщенности местных страховщиков, в том числе их емкостей (капиталов). При слабом уровне взаимодействия страховщиков и отсутствии крупных местных перестраховщиков размещение на внутреннем рынке крупных рисков становится невозможным, что стимулирует страховщиков прибегать к услугам зарубежных рынков. Решение данной проблемы без повышения требований к капитализации возможно двумя основными путями – создание государственной перестраховочной компании и стимулирование страховщиков к созданию объединений в виде страховых (перестраховочных) пулов. Реализация первого пути в Республике Казахстан, учитывая проанализированный Национальным Банком отрицательный опыт создания государственного перестраховщика других стран, не представляется верным решением. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Также страховщиками осуществляется практика, когда перестрахование используется не как инструмент защиты от страховых рисков, а в иных целях, в том числе для снижения страховых резервов, искусственного повышения пруденциальных нормативов, а также в целях вывода активов и налоговой оптимизации. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Учитывая вышеизложенное, необходимо принять ряд мер по повышению внутренней перестраховочной емкости в РК путем стимулирования к использованию альтернативных механизмов трансформации рисков внутри страны в виде создания и использования страховых (перестраховочных) пулов, и улучшению качества операций в перестраховании путем установления дополнительных критериев оценки качества перестрахования (помимо действующего основного критерия в виде кредитного рейтинга перестраховщика) с сохранением права выбора зарубежных перестраховщиков. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Проектом Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам страхования и страховой деятельности» уже инициирован ряд мер в данном направлении. В частности, предусмотрено введение реестра перестраховщиков – нерезидентов Республики Казахстан, а также заложены базовые вопросы, касающиеся создания и деятельности страховых (перестраховочных) пулов. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Следующим этапом реализации имеющихся намерений по регулированию перестрахования будет обеспечение эффективности, прозрачности и понятности иностранного перестрахования, включая повышение требований к раскрытию информации при включении в реестр иностранных перестраховщиков. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Для стимулирования развития и популяризации страховых (перестраховочных) пулов необходимо создание четкой и конкретной регуляторной среды, учитывающей специфику и механизм работы таких пулов. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Потребуется совершенствование понятийной нормативно-правовой базы по договорным отношениям в области перестрахования и их регламентации с учетом международной практики и обычаев делового оборота, в том числе в рамках осуществляемых мер по гармонизации законодательства Казахстана со странами-участницами ЕАЭС и создания единого экономического пространства, принимая во внимание требования международных принципов и стандартов Международной ассоциации страховых надзоров. | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Кроме того, назрел вопрос отдельного регулирования операций по перестрахованию рисков в оффшорных зонах с учетом международных документов по оффшорным зонам, которое может быть выражено в форме введения требований к финансовой устойчивости перестраховочных организаций, зарегистрированных в оффшорных зонах (минимальный кредитный рейтинг, размер активов или собственного капитала) | Поддерживается | *(АСК)* |
|  | Отсутствует | Необходимо предусмотреть принцип надежности и платежеспособности перестрахования, ввести требование по «сквозным» резервам - (соответствие размера резервов перестраховщика размеру доли перестраховщика в резервах страховщика), а также дополнительные резервы для покрытия риска неопределенности будущих убытков (когда размер страховых убытков зависит от суждения страховщика, в частности ОСРНС). Оставить право Национального Банка потребовать доначисление страхового резерва первичным Страховщиком на сумму недорезервирования Перестраховщиком. | Сегодня на рынке перестрахования существует проблема несоответствия страховых резервов, особенно по классу «обязательного страховании работника от несчастных случаев при исполнении им трудовых (служебных) обязанностей» (ОСРНС), т.к. при построении «длинных хвостов» развития убытков Инструкцией по формированию резервов допускается значительное суждение актуария, чем актуарии Компании по общему страхованию, не имеющим опыт по классу ОСРНС, могут создать опасную ситуацию по социально-значимому направлению. При этом размер будущих убытков также зависит от параметров расчета аннуитетов, которые применяет страховщик.  Вывод: требования по формированию страховых резервов по классу ОСРНС предъявляемые к Компаниям по страхованию жизни (первичным страховщикам) должны в той же степени применяться к Компаниям по общему страхованию (перестраховщикам). Это обеспечит платежеспособность всей отрасли. Нельзя допускать недобросовестных перестраховщиков к несению долгосрочных обязательств по социально-значимому направлению.  *(Номад Life)* |
| **6. Совершенствование законодательства в рамках реализации интеграционных инициатив Республики Казахстан.** | | | |
|  | Договор о Евразийском экономическом союзе, ратифицированный Республикой Казахстан 14 октября 2014 г., предусматривает создание к 2025 году общего финансового рынка. Действующая схема обязательств государств-членов в рамках Договора о ЕАЭС предполагает к 2025 году гармонизацию законодательства государств-членов ЕАЭС, направленную на установление сходного (сопоставимого) нормативного правового регулирования в финансовой сфере, и создание наднационального регулирующего органа в г. Алматы. |  |  |
|  | В этой связи после подписания соответствующего Соглашения и Плана гармонизации законодательства государств - членов ЕАЭС в финансовой сфере национальные законодательства государств - членов ЕАЭС подлежат корректировке одновременно по всем секторам финансового рынка с учетом баланса интересов и взаимной выгоды для всех сторон. |  |  |
|  | В законодательстве страхового сектора Республики Казахстан необходимо провести работу по корректировке понятийного аппарата, предусмотреть положения о взаимном признании лицензий, использовании схожих подходов к регулированию и надзору за деятельностью профессиональных участников страхового рынка и к обеспечению транспарентности их деятельности в соответствии с международными стандартами, снятии регулятивных барьеров, а также положения, создающие условия для развития трансграничного страхования и перестрахования, обязательного и добровольного видов страхования, инфраструктуры страхового рынка, обеспечивающей защиту прав и интересов потребителей страховых услуг. |  |  |
|  | Первоочередными задачами гармонизации законодательств в части обязательного страхования гражданско-правовой ответственности автовладельцев являются создание равноправных условий для деятельности страховых посредников по обязательным видам трансграничного страхования, устранение монополизма и недобросовестной конкуренции, разработка соответствующих механизмов прямого урегулирования убытков между страховщиками государств - членов ЕАЭС, формирование условий для сближения тарифов (размера страховых премий) в соответствии с национальными законодательствами государств - членов ЕАЭС, как внутри государства, так и при временном въезде или выезде на территорию соседних государств. | Дополнить абзацем следующего содержания:  «Также в целях такой гармонизации следует определить, что касательно страхования обязательств, связанных с причинением вреда, не государственным интересам применяется и страхуется именно гражданская ответственность. Страхование гражданско-правовой ответственности подразумевает под собой включение в объекты страхования также рисков по причинению вреда интересам государства (неуплата штрафов, начисленных налогов и т.д.).» | Как следует из норм законодательств стран, входящих в состав ЕАЭС такое разделение действительно существует – Армения, Белоруссия и т.д. *(АСК, ФГСВ)* |
|  |  | Надо отметить, что в части трансграничного страхования в течение нескольких лет работы, направленной на гармонизацию законодательств РК и РФ, ограничения в НПА, регулирующем страховую деятельность в РФ, так и не сняты.  По сути, гармонизация не достигнута и у потенциальных страхователей отсутствуют возможности приобретения трансграничных продуктов страхования в РФ. *(НСК)* |
|  | Следует отметить, что по примеру государств - членов ЕАЭС Республики Беларусь и Российской Федерации, Республике Казахстан и Республике Армения предстоит вступить в международную систему страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» и подписать соответствующее соглашение о взаимном признании странами-членами страхового полиса, что позволит обеспечить безопасное передвижение граждан на территории других государств. | Исключить | 1.Система «Зеленая карта» является европейской системой для решения вопросов европейской интеграции. Казахстан не интегрируется в европейский союз. Между Казахстаном и европейским Союзом не существует транспортного потока, которые бы обеспечил финансовую заинтересованность участников страхового рынка и который обеспечит такой объем страховых премий, который обеспечивает надлежащее функционирование данного класса страхования.  2, Вопросы взаимного признания страховых полисов необходимо решать отдельно от данного законопроекта с учетом интересов Казахстанского страхового рынка.  3. Принимать обоснованное и взвешенное решение о вступлении РК в систему «Зеленая карта» возможно исключительно после анализа актуарного заключения, на основании которого можно сделать вывод о финансовых последствиях для страхового рыка при вступлении РК в систему «Зеленая карта». *(АСК)* |
|  | Поскольку перестрахование является той сферой страховой деятельности, где интеграционные процессы в рамках ЕАЭС могут осуществляться наиболее быстрыми темпами, одной из задач гармонизации законодательства в части перестрахования являются формирования общей перестраховочной емкости. Создание такой емкости позволит увеличить емкость общего страхового рынка ЕАЭС и уменьшить размеры перестраховочной премии, направляемой из государств ЕАЭС перестраховщикам других стран. | Дополнить абзацем следующего содержания:  «Также в свете гармонизации законодательства РК с законодательством стран-участниц ЕАЭС назрела необходимость приведения в соответствие регуляторных требований в отношении перестрахования, в частности установление единых требований к рейтингу перестраховщиков на пространстве ЕАЭС.» | В настоящий момент требования к рейтингу местных перестраховщиков и перестраховщиков других стран ЕАЭС отличаются. *(НСК)* |
|  | При гармонизации законодательств государств - членов ЕАЭС в национальных законодательствах будут заложены положения, направленные на дальнейшую интеграцию ЕАЭС с европейскими и азиатскими рынками. |  |  |
| **7. Развитие инфраструктуры страхового рынка.** | | | |
| **Расширение функций Фонда гарантирования страховых выплат.** | | | |
|  | Фонд является единственной организацией на территории Республики Казахстан, гарантирующей осуществление страховых выплат страхователям (застрахованным, выгодоприобретателям) при принудительной ликвидации страховой организации по договорам обязательного страхования. Учредителем Фонда выступил Национальный Банк Республики Казахстан. Акционерами Фонда, начиная с октября 2008 года, стали страховые (перестраховочные) организации-участники Фонда. | Согласовано | *(АСК, ФГСВ)* |
|  | Для обеспечения системного подхода к решению вопросов дальнейшего развития системы гарантирования страховых выплат, включая вопросы деятельности Фонда, как важной инфраструктурной организации страхового рынка, возникла необходимость внесения изменений и дополнений в законодательство Республики Казахстан, регулирующее деятельность Фонда. В частности, необходимы законодательные нормы, предусматривающие **равные права участников системы гарантирования при решении вопросов деятельности Фонда, включая поправки, определяющие структуру акционеров Фонда, их права и обязанности в части учета** активов резерва гарантирования страховых выплат, резерва возмещения вреда, доходов от инвестирования взносов участников системы гарантирования страховых выплат, отдельно от собственных активов Фонда. | Изложить в следующей редакции:  «Для обеспечения системного подхода к решению вопросов дальнейшего развития системы гарантирования страховых выплат, включая вопросы деятельности Фонда, как важной инфраструктурной организации страхового рынка, возникла необходимость внесения изменений и дополнений в законодательство Республики Казахстан, регулирующее деятельность Фонда. В частности, необходимы законодательные нормы, предусматривающие **исключение из состава акционеров Национального Банка Республики Казахстан и** **учет** активов резерва гарантирования страховых выплат, резерва возмещения вреда, доходов от инвестирования взносов участников системы гарантирования страховых выплат, отдельно от собственных активов Фонда.» | В законодательство регулирующее деятельность Фонда не однократно вносились изменения, касающиеся его структуры акционеров. При этом действующая редакция Закона о Фонде в отношении вхождения НБРК в состав акционеров не исполнена до сих пор по не понятным причинам. Таким образом, считаем, что в данном пункте концепции следует предусмотреть исключение НБРК из состава акционеров, так как и в международной практике в аналогичных ФГСВ фондах участие государства не допустимо, а также в практике исполнения законодательства нашей страны, как видно данные нормы нецелесообразны. *(АСК, ФГСВ)* |
|  | В соответствии с Основным принципом страхования по вопросам ликвидации, определенным Международной ассоциацией страховых надзоров (МАСН), членом которого является Национальный Банк, в законодательстве должны быть четко определены органы, ответственные за процедуры реорганизации, передачи страхового портфеля, ликвидации, контроля за ликвидацией. | Исключить | Как видно из приведенной в проекте Концепции ссылки на Основные принципы МАСН законодательно должны быть определены органы ответственные за контроль по ликвидации страховых организаций. Как таковой данным принцип на наш взгляд уже определяет, что контроль за ликвидацией страховых организаций осуществляется именно государственными органами, но не как не организацией аналогичной Фонду. Далее как таковой НБРК функции ликвидатора на себе как не нес так и несет в настоящее время. НБРК как правильно было указано исполняет функции контролирующего органа и на данный момент какого либо конфликта интересов не наблюдается. В отношении несение трудовых и финансовых издержек – является маловероятным, так как данные издержки покрываются из ликвидационной массы страховой организации. Более того, такие издержки осуществляется под контролем ликвидационной комиссии.  Следует также отметить что наличие еще одного звена в ликвидационном процессе, а именно ФГСВ очень затруднит как сам данный процесс так и процесс контроля за ним на государственном уровне.  Функции ликвидатора также повлекут для страховых организаций увеличение издержек по обеспечению осуществления функций ФГСВ, что является экономически нецелесообразным. *(АСК, ФГСВ)* |
|  | На раннем этапе становления финансовой системы Республики Казахстан в условиях неразвитости финансовых организаций на Национальный Банк были возложены одновременно функции ликвидации и контроля за деятельностью ликвидационных комиссий. | Исключить |
|  | Данное обстоятельство было обусловлено необходимостью обеспечения надлежащего уровня защиты интересов потребителей финансовых услуг на всех стадиях «жизненного цикла» финансовых организаций и поддержания доверия населения к финансовой системы в целом. | Исключить |
|  | Однако практика принудительной ликвидации страховых организаций показала, что совмещение уполномоченным органом функций контролирующего органа и ликвидатора приводит к негативным последствиям:  1) конфликт интересов (исполнение одновременно функций контролирующего органа и ликвидатора);  2) несение трудовых и финансовых издержек уполномоченного органа в нарушение требований законодательства (выделение помещений, каналов связи, транспортное обслуживание, осуществление погрузочно-разгрузочных работ и иное для осуществления ликвидационных процедур);  3) репутационный риск уполномоченного органа (поступление жалоб со стороны государственных органов и иных лиц по процессу ликвидационных производств, независящих от деятельности регулятора). | Исключить |
|  | В условиях разработанных уполномоченных органом и функционирующих механизмов обеспечения защиты интересов потребителей финансовых услуг страховых организаций, а также в целях исключения несвойственных для государственных органов функций ликвидатора возникает необходимость передачи функций Национального Банка по принудительной ликвидации страховых организаций в Фонд гарантирования страховых выплат. | Исключить |
|  | Осуществление ликвидационных процессов аналогичными организациями, осуществляющими гарантирование страховых выплат, также применяется в международной практике (Испания, Ирландия). | Исключить |
|  | В рамках рассмотрения вопросов, связанных с вступлением Республики Казахстан в международную систему автострахования «Зеленая карта», необходимо предусмотреть создание на базе Фонда Национального моторного бюро, гарантирующего осуществление страховых выплат в случае наступления страхового события во время путешествия по территории стран, участвующих в системе «Зеленая карта». | Исключить | 1.Система «Зеленая карта» является европейской системой для решения вопросов европейской интеграции. Казахстан не интегрируется в европейский союз. Между Казахстаном и европейским Союзом не существует транспортного потока которые бы обеспечил финансовую заинтересованность участников страхового рынка и который обеспечит такой объем страховых премий, который обеспечивает надлежащее функционирование данного класса страхования.  2, Вопросы взаимного признания страховых полисов необходимо решать отдельно от данного законопроекта с учетом интересов Казахстанского страхового рынка.  3. Принимать обоснованное и взвешенное решение о вступлении РК в систему «Зеленая карта» возможно исключительно после анализа актуарного заключения, на основании которого можно сделать вывод о финансовых последствиях для страхового рыка при вступлении РК в систему «Зеленая карта». *(АСК, ФГСВ)* |
| **Развития саморегулируемых организаций на страховом рынке.** | | | |
|  | В рамках проводимой государственной политики по снижению контроля за бизнесом актуальным становится вопрос развития саморегулируемых организаций на страховом рынке (далее – СРО). К основным функциям СРО участников страхового рынка должны быть отнесены следующие вопросы:  стандартизация практики страховых компаний в части договоров добровольного страхования, в том числе по страховым выплатам;  стандартизация работы и упорядочивание контроля за деятельностью страховых агентов;  развитие добросовестной конкуренции, повышение профессиональной этики участников рынка;  повышение уровня профессиональной подготовки кадров;  развитие инфраструктуры рынка в интересах всех участников. | Поддерживается. Дополнить пунктом следующего содержания:  «стандартизация деятельности аджастеров по определению размера ущерба» | Так как соответствии с п1) ст. 3 Закона РК «О страховой деятельности» аджастеры - работник страховой (перестраховочной) организации, в функции которого входят рассмотрение заявления по страховой выплате и оценка ущерба от страхового случая, целесообразно вопросы методологию определения размера вреда, ее соблюдение и развитие передать в саморегулируемую организацию страховых организаций. *(АСК, ФГСВ)* |
|  | В целях обеспечения эффективной деятельности актуариев предусматривается повышение требований к профессиональному объединению лицензированных актуариев. В связи с чем, предлагаются поправки в части регламентирования на законодательном уровне возможности осуществления деятельности профессиональным объединением актуариев в качестве саморегулируемой организации. | Поддерживается | *(АСК)* |
| **Развитие ЕСБД.** | | | |
|  | ЕСБД является учетной организацией и эталонной базой данных, которая создана для учета страховых полисов, подлежащих гарантированию в целях снижения риска мошенничества. Основными функциями ЕСБД в настоящее время являются осуществление сбора страховой статистики, формирование и выдача страховых отчетов, присвоение коэффициента «бонус-малус», автоматический расчет страховых премий и присвоение уникального номера каждому страховому полису обязательного страхования ГПО ВТС. |  |  |
|  | При этом потенциал и возможности ЕСБД по предоставлению услуг на страховом рынке не реализованы в полной мере. В этой связи, учитывая важность вопроса дальнейшего развития ЕСБД, возникла необходимость внесения законодательных поправок в части повышения статуса и функций ЕСБД. |  |  |
|  | В рамках развития онлайн-услуг по страхованию необходимо информационное взаимодействие с различными организациями и государственных органов. Систему информационного взаимодействия можно построить на базе ЕСБД. Для этого требуется интеграция информационных систем ЕСБД с базами данных государственных органов в целях максимального обмена необходимой информацией и получения статистических и иных данных. | Поддерживается | *(АСК)* |
| **8. Развитие надзора и регулирования.** | | | |
|  | Среди приоритетных задач по развитию страхового сектора на среднесрочный период Национальный Банк Республики Казахстан выделяет поэтапное введение количественных нормативов и качественных требований к субъектам страхового рынка, соответствующих подходам риск-ориентированного регулирования и надзора, в том числе в рамках концепции Solvency II, которая широко применяется на развитых страховых рынках.. Основной целью введения риск-ориентированного подхода регулирования и надзора является обеспечение защиты интересов страхователей, выгодоприобретателей и акционеров, обеспечение финансовой стабильности, справедливого и устойчивого функционирования страхового рынка. Внедрение риск-ориентированного надзора требует изменение подходов к осуществлению контроля и надзора в соответствии с Основными принципами Международной ассоциации страхового надзора (МАСН), членом которой является Казахстан. |  |  |
|  | В этой связи надзорному органу необходимы достаточные ресурсы, в том числе финансовые и кадровые, а также законодательное закрепление полномочий. по введению дополнительных требований к капиталу сверх минимальных требований к капиталу в определенных случаях после процедуры проверки с учетом специфических характеристик риска организации. |  |  |
|  | Немаловажным при оценке платежеспособности в рамках риск-ориентированного подхода является наличие эффективной системы управления страховой организацией и системы регулирования. Система управления включает в себя функции управления риском, контроля за соблюдением законодательства, внутреннего аудита и актуарных расчетов. |  |  |
|  | Данный подход также предполагает активное информаационное взаимодействие между уполномоченным органом и внешним аудитором. В частности, предусматривается обязанность аудиторских организаций своевременно информировать органы страхового надзора обо всех фактах или решениях, послуживших причиной для существенного нарушения законодательства, невозможности проведения аудита финансовой отчетности или в выражении мнения по ней, несоблюдения страховщиком требований к капиталу. |  |  |
|  | С учетом изложенного, предлагается рассмотреть возможность расширения требований к внешнему аудиту страховых организаций и использования его результатов при надзоре за деятельностью страховых организаций, в том числе при проведении инспекторских проверок, передачи им отдельных функций, осуществляемых в рамках надзора. В соответствии с Основными принципами МАСН предусматривается возможность вмешательства органа страхового надзора при нарушении страховой организацией контрольного уровня платежеспособности с привлечением внешних аудиторов и актуариев для проведения ими независимой проверки, а также возможность расширения круга проверяемых ими вопросов. |  |  |
|  | В частности, в круг вопросов внешних аудиторов, помимо подтверждения финансовой отчетности, должны быть включены вопросы проверки процессов управления рисками, внутреннего аудита и актуарных функций. В данном случае инспекторская проверка на местах должна быть сконцентрирована только на областях высокого риска. |  |  |
|  | В соответствии с требованиями МАСН надзорный орган должен иметь и осуществлять полномочие требовать дополнительной проверки другим внешним аудитором или заменить аудитора при необходимости, в том числе в случаях, когда внешний аудитор не сообщил о фактах мошенничества, нарушениях законодательства или других существенных замечаниях аудитора, выявленных в ходе аудита. |  |  |
|  | При осуществлении дистанционного надзора и инспекторских проверок страховых организаций целесообразно учитывать их рейтинговые оценки, присвоенные международными рейтинговыми агентствами, а также отчеты рейтинговых агентств, содержащие информацию о профиле бизнеса, системе управления рисками, финансовом состоянии страховой организации. |  |  |
| **3. Цели принятия законопроекта.** | | | |
|  | Законопроект разработан в следующих **целях**:  1) совершенствования и приведения действующего законодательства Республики Казахстан в соответствие с международной практикой, в том числе в рамках реализации интеграционных инициатив;  2) создания дополнительных механизмов защиты прав потребителей финансовых услуг, способствующих повышению доверия физических лиц к поставщикам страховых услуг;  3) развития страхового рынка, основанного на принципах конкурентоспособности его участников;  4) укрепления стабильности и надежности национальной страховой индустрии и повышение страховой культуры населения;  4) развития инфраструктуры страхового рынка. |  |  |
|  | В реализацию указанных целей основными задачами законопроекта являются:  1) совершенствование законодательной и методологической базы, способствующей развитию добровольных и обязательных видов страхования, вмененного страхования;  2) стандартизация и упрощение для граждан процедуры получения страховой выплаты по обязательным видам страхования;  3) повышение осведомленности граждан об их правах в сфере страховых услуг;  4) расширение использования инструментов страхования (развитие страховых продуктов), в том числе при реализации программ поддержки развития предпринимательства;  5) расширение продуктов добровольного страхования жизни, пенсионного страхования и инвестиционных возможностей страховых организаций по страхованию жизни;  6) совершенствование требований к реализации электронных полисов и электронному обмену информацией;  **7) создание условий для вступления Республики Казахстан в международную систему страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта», в том числе создание Национального моторного бюро;**  8) расширение возможностей использования перестраховочных пулов, стимулирование развития механизмов сострахования (страховых пулов);  9) развитие саморегулируемых организаций участников страхового рынка, в том числе профессионального объединения актуариев;  10) гармонизация законодательства в рамках интеграционных инициатив Республики Казахстан;  11) развитие базы данных по страхованию и ее интеграция с государственными базами данных. | Изложить в следующей редакции  «В реализацию указанных целей основными задачами законопроекта являются:  1) совершенствование законодательной и методологической базы, способствующей развитию добровольных и обязательных видов страхования, вмененного страхования;  2) стандартизация и упрощение для граждан процедуры получения страховой выплаты по обязательным видам страхования;  3) повышение осведомленности граждан об их правах в сфере страховых услуг;  4) расширение использования инструментов страхования (развитие страховых продуктов), в том числе при реализации программ поддержки развития предпринимательства;  5) расширение продуктов добровольного страхования жизни, пенсионного страхования и инвестиционных возможностей страховых организаций по страхованию жизни;  6) совершенствование требований к реализации электронных полисов и электронному обмену информацией;  **7) исключить**  8) расширение возможностей использования перестраховочных пулов, стимулирование развития механизмов сострахования (страховых пулов);  9) развитие саморегулируемых организаций участников страхового рынка, в том числе профессионального объединения актуариев;  10) гармонизация законодательства в рамках интеграционных инициатив Республики Казахстан;  11) развитие базы данных по страхованию и ее интеграция с государственными базами данных». | 1.Система «Зеленая карта» является европейской системой для решения вопросов европейской интеграции. Казахстан не интегрируется в европейский союз. Между Казахстаном и европейским Союзом не существует транспортного потока, которые бы обеспечил финансовую заинтересованность участников страхового рынка и который обеспечит такой объем страховых премий, который обеспечивает надлежащее функционирование данного класса страхования.  2, Вопросы взаимного признания страховых полисов необходимо решать отдельно от данного законопроекта с учетом интересов Казахстанского страхового рынка.  3. Принимать обоснованное и взвешенное решение о вступлении РК в систему «Зеленая карта» возможно исключительно после анализа актуарного заключения, на основании которого можно сделать вывод о финансовых последствиях для страхового рыка при вступлении РК в систему «Зеленая карта». *(АСК)* |
| **4. Предмет регулирования законопроекта.** | | | |
|  | Предметом правового регулирования данного законопроекта являются общественные отношения, возникающие в сфере страхования и страховой деятельности. |  |  |
| **5. Структура законопроекта.** | | | |
|  | Законопроект состоит из 2 статей.  Статьей 1 предусматривается внесение изменений и дополнений в следующие законодательные акты Республики Казахстан:  Гражданский Кодекс Республики Казахстан (Особенная часть);  Кодекс Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)»;  Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях;  Гражданский процессуальный кодекс Республики Казахстан;  Закон Республики Казахстан «О Национальном Банке Республики Казахстан»;  Закон Республики Казахстан «О нотариате»;  Закон Республики Казахстан «О банках и банковской деятельности в Республике Казахстан»;  Закон Республики Казахстан «Об аудиторской деятельности»;  Закон Республики Казахстан «О Национальном архивном фонде и архивах»;  Закон Республики Казахстан «О страховой деятельности»;  Закон Республики Казахстан «О некоммерческих организациях»;  Закон Республики Казахстан «О туристской деятельности в Республике Казахстан»;  Закон Республики Казахстан «Об акционерных обществах»;  Закон Республики Казахстан «О Фонде гарантирования страховых выплат»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности частных нотариусов»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности аудиторских организаций»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств»;  Закон Республики Казахстан «О рынке ценных бумаг»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами»;  Закон Республики Казахстан «О государственном регулировании, контроле и надзоре финансового рынка и финансовых организаций»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности туроператора или турагента»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании в растениеводстве»;  Закон Республики Казахстан «О кредитных бюро и формировании кредитных историй в Республике Казахстан»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев объектов, деятельность которых связана с опасностью причинения вреда третьим лицам»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании работника от несчастных случаев при исполнении им трудовых (служебных) обязанностей»;  Закон Республики Казахстан «Об обязательном экологическом страховании»;  Закон Республики Казахстан «О пенсионном обеспечении в Республике Казахстан»;  Закон Республики Казахстан «О взаимном страховании»;  Закон Республики Казахстан «О дорожном движении»;  Закон Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях»;  Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам страхования и исламского финансирования»;  Закон Республики Казахстан «О саморегулировании»;  Закон Республики Казахстан «О государственных закупках».  Статья 2 определяет порядок вступления в силу закона. |  |  |
| **6. Предполагаемые правовые и социально-экономические последствия в случае принятия законопроекта.** | | | |
|  | Принятие законопроекта повлечет позитивные правовые и социально-экономические последствия. Правовые последствия будут заключаться в повышении эффективности правового регулирования страховых (перестраховочных) организаций, усилении подходов надзора за деятельностью участников страхового рынка, устранении имеющихся пробелов и противоречий в действующем законодательстве о страховании и страховой деятельности, а также приведении его в соответствие международным нормам и правилам, в том числе Основным принципам и стандартам страхования Международной ассоциации страховых надзоров (МАСН), стандартами ОЭСР. |  |  |
|  | Меры по совершенствованию системы ОС ПГО ВТС путем расширения страхового покрытия в рамках этого класса страхования, пересмотра системы «бонус-малус» способствуют повышению его эффективности, что в свою очередь окажет положительное влияние на развитие добровольного страхования автотранспорта. |  |  |
|  | Присоединение Республики Казахстан к «Зеленой карте» и введение упрощенного оформления дорожно-транспортного происшествия (Европротокола) а также планируемые меры по гармонизации законодательств стран ЕАЭС приведут к повышению защиты прав потребителей, сокращению сроков осуществления страховых выплат, позволит обеспечить доступность страховых услуг и повысить доверие граждан к страховым организациям и страхованию в целом. | Изложить в следующей редакции:  «Введение упрощенного оформления дорожно-транспортного происшествия (Европротокола) а также планируемые меры по гармонизации законодательств стран ЕАЭС, приведут к повышению защиты прав потребителей, сокращению сроков осуществления страховых выплат, позволит обеспечить доступность страховых услуг и повысить доверие граждан к страховым организациям и страхованию в целом.» | 1.Система «Зеленая карта» является европейской системой для решения вопросов европейской интеграции. Казахстан не интегрируется в европейский союз. Между Казахстаном и европейским Союзом не существует транспортного потока которые бы обеспечил финансовую заинтересованность участников страхового рынка и который обеспечит такой объем страховых премий, который обеспечивает надлежащее функционирование данного класса страхования.  2, Вопросы взаимного признания страховых полисов необходимо решать отдельно от данного законопроекта с учетом интересов Казахстанского страхового рынка.  3. Принимать обоснованное и взвешенное решение о вступлении РК в систему «Зеленая карта» возможно исключительно после анализа актуарного заключения, на основании которого можно сделать вывод о финансовых последствиях для страхового рыка при вступлении РК в систему «Зеленая карта». *(АСК)* |
|  | Меры по повышению эффективности перестрахования и созданию условий для развития страховых пулов обеспечат значительный рост капитализации и емкости страхового рынка Республики Казахстан, повысят его конкурентоспособность. |  |  |
|  | Изменения и дополнения в части деятельности Фонда гарантирования страховых выплат способствуют обеспечению устойчивости Фонда, прозрачности его деятельности, а также к повышению защиты прав потребителей и поддержанию доверия населения к страховому рынку. |  | Как видно из приведенной в проекте Концепции ссылки на Основные принципы МАСН законодательно должны быть определены органы ответственные за контроль по ликвидации страховых организаций. Как таковой данным принцип на наш взгляд уже определяет, что контроль за ликвидацией страховых организаций осуществляется именно государственными органами, но не как не организацией аналогичной Фонду. Далее как таковой НБРК функции ликвидатора на себе как не нес так и несет в настоящее время. НБРК как правильно было указано исполняет функции контролирующего органа и на данный момент, какого либо конфликта интересов не наблюдается. В отношении несение трудовых и финансовых издержек – является маловероятным, так как данные издержки покрываются из ликвидационной массы страховой организации. Более того, такие издержки осуществляется под контролем ликвидационной комиссии.  Следует также отметить, что наличие еще одного звена в ликвидационном процессе, а именно ФГСВ очень затруднит как сам данный процесс, так и процесс контроля за ним на государственном уровне.  Функции ликвидатора также повлекут для страховых организаций увеличение издержек по обеспечению осуществления функций ФГСВ, что является экономически нецелесообразным. *(АСК, ФГСВ)* |
|  | Интеграция ЕСБД с базами данных государственных органов создаст все необходимые условия для оказания онлайн-услуг по страхованию, в том числе предоставит возможность оперативно урегулировать страховые случаи, значительно сократит количество документов, необходимых при получении страховых услуг. |  |  |
|  | Социальные последствия заключаются в более высокой степени обеспеченности защиты имущественных и личных неимущественных прав физических и юридических лиц при заключении договоров страхования. |  |  |
|  | Принятие законопроекта приведет к повышению финансовой устойчивости страхового рынка и доверия со стороны клиентов страховых организаций. |  |  |
|  | Отрицательных правовых и социально-экономических последствий в случае принятия законопроекта не предполагается. |  |  |
| **7. Необходимость одновременного (последующего) приведения других законодательных актов в соответствие с разрабатываемым законопроектом:** | | | |
|  | Отсутствует. |  |  |
| **8. Регламентированность предмета законопроекта иными нормативными правовыми актами:** | | | |
|  | Общественные отношения, рассматриваемые в рамках законопроекта, регламентированы действующим законодательством Республики Казахстан в сфере страхования и страховой деятельности, в частности Гражданским Кодексом Республики Казахстан (Особенная часть), законами Республики Казахстан «О Национальном Банке Республики Казахстан», «О страховой деятельности», «О Фонде гарантирования страховых выплат», «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств», «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами», «О взаимном страховании», «О дорожном движении», «О саморегулировании». |  |  |
| **9. Наличие по рассматриваемому вопросу зарубежного опыта.** | | | |
| **По обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств.** | | | |
|  | **Лимиты возмещения материального ущерба и вреда, причиненного жизни и здоровью.** При определении необходимости повышения лимитов возмещения по ОС ГПО ВТС рассмотрен опыт развитых стран ОЭСР, в том числе стран Европейского союза. В частности, в странах стран Европейского союза, определены очень высокие лимиты ответственности (страховые суммы). Минимальный объем возмещения за вред, причиненный жизни и здоровью по одному страховому случаю, составляет от 5 млн. до 70 млн. евро, при этом лимиты на одного пострадавшего не установлены. Если человек после аварии стал инвалидом, ему пожизненно выплачивается ежемесячная компенсация. Лидерство по размеру компенсации принадлежит Швеции, в которой лимит выплат по жизни здоровью составляет 36 млн. долларов. |  |  |
|  | Лимит возмещения материального ущерба (на всех пострадавших) в Италии составляет 774 685 евро, в Германии – 1,12 млн. евро, в Великобритании – 1 млн. фунтов стерлингов (1,4 млн. евро). |  |  |
|  | Следует отметить, что несмотря на создание единого экономического пространства, каждое государство-член Европейского союза по-прежнему имеет собственные законодательные нормы в сфере страхования ответственности владельцев транспортных средств. |  |  |
|  | В Турции объем возмещения на одного пострадавшего составляет 94 тыс. евро, на всех пострадавших лиц по одному страховому случаю – 470 тыс. евро. В США минимальное покрытие на одного пострадавшего в зависимости от штата составляет от 15 тыс. до 50 тыс. долларов, по одному страховому случаю – от 30 тыс. до 100 тыс. долларов, а рекомендуемый размер возмещения составляет соответственно 100 тыс. и 300 тыс. долларов. В странах СНГ, как и в Казахстане, установлены низкие размеры возмещения вреда, например, в Российской Федерации – 8 тыс. евро, Украине – 4 тыс. евро, Азербайджане – 4,5 тыс. евро, Беларуси – 10 тыс. евро на одного человека. |  |  |
|  | С учетом повышения цен на запчасти и ремонт автомобиля в Российской Федерации с 1 октября 2014 года лимиты выплат за имущественный вред повысили со 120 тыс. рублей до 400 тыс. рублей (около 2,2 млн. тенге или 970 МРП). |  |  |
|  | **По системе «бонус-малус».** В странах Европы применяются различные коэффициенты «бонус-малус» в зависимости от возраста, пола, стажа вождения, семейного положения. Например, в Германии участникам младше 23-25 лет и старше 65-70 лет применяется надбавка к страховой премии в размере 10%. Аналогично в Швеции лицам младше 24 и старше 70 лет применяется надбавка в размере 10%. В Австрии надбавка для водителей до 21 лет достигает 40%. |  |  |
|  | В Швеции для молодых водителей установлена франшиза в размере 114 евро (в отдельных случаях 227 евро). Участникам, у которых есть дети не старше 16 лет, полагается бонус виде 5-10%. Для водителей до 23 лет в Бельгии устанавливается франшиза в размере 149 евро. |  |  |
|  | В США для женщин может применяться бонус в размере 8-30%, при этом для женщин старше 50 лет бонус не применяется. |  |  |
|  | В Германии – если у страховщика уже есть договор страхования с одним и тем же страховщиком по другому транспорту страховщик может предоставить скидку в размере 10%. |  |  |
|  | В некоторых странах учитывается пробег автомобиля. Например, в Швеции применяются значения пробега автомобиля: ≤10 000 км, ≤15 000 км, ≤20 000 км, ≤25 000 км, >25 000 км. В США имеются 5 классов целевого использования транспортного средства: свободное использование, для работы (<15 миль); для работы (> 15 миль), коммерческое использование, использование в сельском хозяйстве. Для молодых водителей предусмотрены только 2 класса. |  |  |
|  | В Бельгии страховая премия устанавливается с учетом мощности двигателя и количества пассажирских мест. Базовая премия составляет 159,90 евро. Дополнительно за каждую единицу лошадиной силы автомобиля прибавляется от 2,42 евро до 7,94 евро. За каждое дополнительное пассажирское место в транспорте свыше 7 мест оплачивается по 17,70 евро. |  |  |
|  | Согласно мировому опыту система бонус-малус становится не эффективной в случаях, когда основная доля страхователей достигает максимального класса бонуса. При достижении данного признака следует увеличить количество классов бонус-малуса. |  |  |
|  | Во Франции в случае достижения самого высокого класса бонус-малуса и нахождения в этом классе более 3 лет без убытка, после 1 страхового случая снижение класса не происходит. В Швеции также некоторые страховщики после достижения участником максимального класса и длительного вождения без страховых случаев предоставляют страхователю не снижают класс после одного страхового случая. |  |  |
|  | В развитых странах в рамках системы «бонус-малус» учитываются такие правонарушения, как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии. В США согласно заданной шкале от 0 до 3 присваивается малус за нарушение правил дорожного движения и совершение ДТП. За вождение в нетрезвом состоянии 3 очка и 1 очко за совершение аварии с ущербом, не превышающим определенный лимит (1000 долларов). Эти малус оценки устанавливаются и суммируются последние 3 года. Федеральные штаты устанавливают разные баллы по нарушениям правил дорожного движения. Они применяются для того, чтобы определить рейтинг безопасного водителя. |  |  |
| **По международной системе «Зеленая карта».** | | | |
|  | Международная система страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» функционирует с 1951 года. Основная цель - урегулирование претензий пострадавших в ДТП, совершенных при участии иностранных автомобилистов, в соответствии с национальным законодательством страны происшествия. | Исключить | 1.Система «Зеленая карта» является европейской системой для решения вопросов европейской интеграции. Казахстан не интегрируется в европейский союз. Между Казахстаном и европейским Союзом не существует транспортного потока, которые бы обеспечил финансовую заинтересованность участников страхового рынка и который обеспечит такой объем страховых премий, который обеспечивает надлежащее функционирование данного класса страхования.  2, Вопросы взаимного признания страховых полисов необходимо решать отдельно от данного законопроекта с учетом интересов Казахстанского страхового рынка.  3. Принимать обоснованное и взвешенное решение о вступлении РК в систему «Зеленая карта» возможно исключительно после анализа актуарного заключения, на основании которого можно сделать вывод о финансовых последствиях для страхового рыка при вступлении РК в систему «Зеленая карта». *(АСК)* |
|  | В систему «Зеленая карта» входят 48 стран: Россия, Белоруссия, Украина, вся Европа, Израиль, Марокко, Тунис, Иран и Азербайджан *(членство Азербайджана в международной системе «Зеленая карта» активизировано с 01.01.2016г.)*. | Исключить |
|  | Вступление Республики Казахстан в состав международной системы автострахования требует выполнения определенных процедур со стороны страны кандидата. В частности, страна, при вступлении в данную систему первоначально приобретает статус «транзитного» члена и обязана предоставить Совету Бюро достаточные финансовые гарантии (в виде банковской гарантии или денежного депозита либо договора на 100%-ое квотное перестрахование с перестраховщиком, имеющим рейтинг не ниже АА-). С учетом количества зарегистрированных транспортных средств (3,9 млн. единиц) размер депозита для Республики Казахстан составит 2,45 млн. евро. | Исключить |
|  | Помимо указанных гарантий и связанных с ними расходами национальное мотороное бюро будет обязано уплатить членские взносы на обеспечение текущей деятельности Совета бюро. | Исключить |
|  | По словам Жана Зеннерса, Президента Совета бюро «Зеленая карта», при подсчете ежегодного депозита на каждую страховую организацию размер членских взносов для Республики Казахстан в среднем приходится составит по около 35 тыс. евро в год. денежного депозита. | Исключить |
| **По введению упрощенного оформления дорожно-транспортного происшествия (Европротокола).** | | | |
|  | В Европе идея оформления дорожно-транспортного происшествия без участия представителей дорожной полиции начала реализовываться в 50-е годы прошлого века. |  |  |
|  | Во Франции и Бельгии, например, полицию на место аварии вызывать необязательно с 1972 года. Общеевропейского законодательства по этому вопросу не существует - эти правила регулируются законодательством каждой страны - члена Европейского союза. Разработана общая форма заявления об аварии, так называемого Европотокола (European Accident statement). Она помогает быстро собрать всю необходимую информацию и облегчает процесс урегулирования страховых случаев. |  |  |
|  | Заявление об аварии должно содержать информацию о дате и месте происшествия, сведения о любых повреждениях, материальном ущербе и свидетелях (с указанием их контактных данных) и обстоятельства аварии. Дополнительно может прилагаться фото отчет свидетельские показания и (или) полицейский отчет. |  |  |
|  | Существуют также ограничения по сумме ущерба от повреждений транспортных средств. Например, в Бельгии вызывать полицию на место ДТП не обязательно, если ущерб не превышает 8500 евро, во Франции выплата по упрощенной процедуре осуществляется если его сумма не превышает 6500 евро. При этом во Франции для ускорения платежей страховщики обязательного страхования ГПО владельцев транспортных средств создали единый расчетный центр. |  |  |
|  | В Российской Федерации оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции было введено с 2009 года. С октября 2014 года действуют положения, регламентирующие порядок предоставления страховщику сведений о ДТП, оформленном без участия сотрудников Госавтоинспекции –С августа 2014 года вдвое увеличен лимит страхового возмещения по европротоколу – с 25 тыс. до 50 тыс. рублей. При этом для четырех регионов (Москва, Санкт-Петербург, Московская и Ленинградская области) лимит страхового возмещения с 1 октября 2014 года был увеличен до 400 тыс. рублей. На подзаконном уровне установлены требования к фиксации данных о ДТП – технические средства должны регистрировать одновременно дату и время фото- или видеосъемки, а также координаты этого средства. |  |  |
| **По профессиональным программам оценки транспортных средств.** | | | |
|  | В международной практике распространены следующие программы оценки для расчета стоимости восстановительного ремонта транспортных средств можно отнести: «AutoCalc», «EurotaxRepairEstimate», «AUDATEX», «MITCHEL». |  |  |
|  | Например, компания AUDATEX основана 60-е годы и в настоящее время является мировым лидером в области обработки данных и программного обеспечения для автомобильной отрасли. Аудатэкс работает в более чем 75 странах, его клиентская база насчитывает 180 000 клиентов. |  |  |
|  | EurotaxGlass's (Евротакс), разработчик программы «EurotaxRepairEstimate», является ведущей компанией Европы, предлагающей обширную информацию, связанную с автомобилями, их покупкой и продажей, страхованием и налогообложением, обслуживанием и ремонтом. |  |  |
| **По принципу «непрерывного обязательного страхования».** | | | |
|  | Принцип «обеспечения непрерывного страхования» (Continuous Insurance Enforcement, CIE) транспортных средств введен в Великобритании в июне 2011 года после внесения изменения в законодательство. Все владельцы транспортных средств, находящихся в Великобритании, должны застраховаться и иметь действительный действующий страховой полис, независимо от того, используется ли транспорт на дорогах общего пользования или нет. Наличие страхового покрытия проверяется при уплате владельцем налоговых сборов на транспорт. Проверка страховых полисов осуществляется властями и полицией через базу данных моторного страхования (The Motor Insurance Database (MID). | Исключить | Предложенная концепция страхования противоречит нормам гражданского законодательства определяющего владельца транспортного средства и его ответственности.  Так ст. 931 ГКРК обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на любом другом законном основании (договоре имущественного найма, доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения компетентного органа о передаче источника и т.п.). Вместе с тем, существующая модель также предусматривает, что владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность по всем эксплуатируемым им транспортным средствам. *(АСК)* |
|  | Аналогичный принцип используется в Армении с 2010 года. В данной стране с 2010 года запрещается государственная регистрация автотранспортных средств (регистрация права собственности) без предъявления действующего страхового полиса обязательного страхования, за исключением, которые снимаются с государственного учета. Компетентные государственные органы запрещают ввозить на территорию Армении автотранспортные средства без страхового полиса. | Исключить |
| **По страхованию в агропромышленном комплексе.** | | | |
|  | Наиболее развитые системы существуют в США, Канаде и Испании. Страхование базируется на данных урожайности, погоды, технологических аспектах, финансовой и управленческой отчётности. Так, в Канаде и Испании все производители, получающие субсидии, обязаны предоставлять данные по производству культур. Страховые компании также имеют возможность проводить мониторинг застрахованных посевов в любое время, чтобы оценить ситуацию с рисками на месте и предложить лучшие условия страхования. |  |  |
|  | Международная практика предлагает различные варианты развития системы страхования для агробизнеса:  - финансовую помощь для покрытия катастрофических убытков (в Германии, Италия, США, Канаде);  - участие государства в пулах перестрахования (в Португалии, Испании);  - предоставление страховых услуг частными страховыми компаниями без помощи государства (в Швеции);  - субсидирование страховых премий по некоторым страховым продуктам (град, заморозки и др. - в Испании, Франции, Австрии);  - субсидирование программ страхования от многих рисков (multi-risk) (в Канаде, США, др.). |  |  |
|  | В Соединённых Штатах Америки с принятием Федерального акта о страховании урожая в 1980 году была введена субсидия для привлечения частных страховых компаний и появилась возможность расширения страхового покрытия. В 1994 году Федеральный акт реформирования страхования урожая объединил гарантии Правительства по выплатам на случай стихийных бедствий со страхованием урожая и позволил создать программу MPCI (Multiple Peril Crop Insurance). |  |  |
|  | Программа MPCI обеспечивает защиту от большинства естественных опасностей, включая засуху, избыточную влажность, наводнение, град, сильные ветры и другие катастрофические природные явления. Программой покрываются более 70 видов выращиваемых культур, однако не во всех местностях предоставляется покрытие по всем видам исходя из климатических и других факторов. |  |  |
|  | В Испании между 1920 и 1970 годами были апробированы различные системы страхования, различающиеся степенью участия в них государства. Действующая с 1978 года система страхования построена на базе этого опыта. |  |  |
|  | В Испании страховые компании выступают в роли агентов. Все подписанные договоры страхования передаются в компанию, созданную совместно с государством и частными страховыми компаниями. Компания администрирует договоры, а также производит оценку ущерба и выплаты. Все риски перестраховываются через государственную перестраховочную компанию. |  |  |
|  | Предлагается более 100 страховых продуктов по страхованию культур и животных. Тарифы рассчитываются государственной компанией. Страхуется более 70% фермеров и примерно 90% сельскохозяйственных культур и 70% животных. В основном субсидируется мультирисковое страхование (от 30 до 70% от суммы премии, в большинстве случаев - 50%). |  |  |
|  | Одной из особенностей испанской системы сельскохозяйственного страхования является участие государственных администраций в стоимости страхования, т.е. оказание государственной помощи посредством прямых субсидий фермерам или животноводам для оплаты части страховой премии. Указанная часть финансовой помощи является решающим фактором в обеспечении эффективной реализации системы агрострахования. |  |  |
|  | Процент субсидии должен быть присвоен каждому застрахованному участнику, который рассчитывается от базовой субсидии и варьируется в зависимости от страхового продукта и варианта страхования по контракту. Эта базовая субсидия впоследствии повышается согласно характеристикам бенефициара (основной вид деятельности сельского хозяйства, молодой фермер, заключение контрактов прошлых лет и т.д.). |  |  |
| **По развитию страхования профессиональной ответственности.** | | | |
|  | Подходы к страхованию профессиональной ответственности в странах Европы, США и Великобритании различны. В частности, в США, Великобритании, Австралии страхование аудиторов и аудиторских организаций осуществляется в форме добровольного страхования профессиональной ответственности (Errors and Omissions Insurance, Auditors Professional Indemnity Insurance), которое обеспечивает возмещение ущерба в результате ошибочных действий, совершенных аудиторами при исполнении ими служебных обязанностей. |  |  |
|  | Страхование профессиональной деятельности адвоката получило свое развитие в Германии, Англии, Франции, Эстонии, Литве и США и предусматривает индивидуальное либо коллективное страхование адвокатов в частных страховых компаниях как в обязательном так и в добровольном порядке. |  |  |
|  | В Германии страхование профессиональной ответственности адвокатов предусматривает индивидуальное страхование адвокатов в частных страховых организациях. Адвокат несет ответственность по возмещению ущерба, в случае если он намеренно или вследствие халатности нарушает свои обязательства, предусмотренные договором об оказании юридических услуг. Суть объективно задолженной обязанности направлена тем самым на исполнение добросовестных, общепризнанных обязательств адвоката, осуществляющего профессиональную деятельность. |  |  |
|  | В США каждый из 52 штатов имеет собственную систему страхования, при этом преобладает модель индивидуального страхования (только в штате Орегон применяется система коллективного страхования). В США страхование профессиональной ответственности юриста является добровольным видом страхования. Статистика показывает, что в среднем в год минимум 5 - 6 застрахованных юристов из 100 в частной практике сталкиваются с иском о недобросовестном выполнении своих обязанностей. В некоторых штатах ассоциации юристов создают собственные страховые компании, которые оказывают серьезную конкуренцию коммерческим страховым фирмам, что влияет на размер страховых тарифов. Американские страховые организации также создаются за счет членских взносов юристов, специальных резервных фондов для выплаты компенсаций клиентам, пострадавшим от недобросовестной юридической практики. |  |  |
| **По страховым продуктам «unit-linked».** | | | |
|  | Страховые продукты с инвестиционной составляющей «unit-linked» впервые придумали в 60-х годах в Великобритании. В 70-х идею подобного продукта подхватили Германия, Франция и США, где она получила стремительное развитие. К 90-м годам продукты «unit-linked» приняли и признали уже многие страны Европы и Азии. |  |  |
|  | Справочно:  - в 1971 г. появился первый фонд «unit-linked» в Индии раньше, чем в Италии (с 1980-х), Испании (с 1980-х) и Швеции (с 1990-х);  - в Германии к 2006 г. существовало уже 80 страховых организаций, предлагающих продукты «unit-linked»;  - в настоящее время в Литве доля «unit-linked» насчитывает более 80% в совокупном рынке страхования жизни;  - самое стремительное завоевание рынка продуктом «unit-linked» было в Швеции - за 7 лет доля английского способа страхования жизни – «unit-linked» в совокупном рынке страхования жизни выросла с 0 до 82%;  - в США данный продукт любят использовать в качестве пенсионных накоплений 40% от числа тех, кто откладывает на собственную старость. |  |  |
|  | Классические зарубежные страховые продукты «unit-linked»:  1) возможность вложения денег страхователей в более чем 230 надежных фондов. Через фонды средства пайщиков (страхователей) инвестируются практически в любые финансовые активы (от облигаций США до недвижимости в Испании);  2) доступная страховая премия (от 300 долларов США), прозрачные комиссии и налоговые льготы;  3) тарифная гибкость и наличие удобных опций;  4) диверсификация вложений по рискам, валютам и активам;  5) автоматизация процесса с возможностями онлайн-контроля. |  |  |
|  | По результатам анализа динамики развития продукта «unit-linked» в европейских странах, выделены основные факторы, оказывающую поддержку росту популярности инвестиционно-страховых продуктов:  1) макроэкономические условия, стабильный рост рынка акций и движение процентных ставок;  2) законодательные нововведения в части управления фондами, оценки активов, введения налоговых льгот, установления гарантий и раскрытия сведений о комиссиях, регулирования прозрачности деятельности участников;  3) развитие информационных технологий, позволяющих снизить административные издержки. |  |  |
| **По развитию онлайн-услуг по страхованию.** | | | |
|  | В настоящее время в мире наблюдается существенная трансформация отношений потребителей и бизнес-моделей в сторону цифровых технологий. Количество абонентов мобильных телефонов в мире составляет 6,8 млрд. единиц, а доля онлайн-покупателей составляет 40% (EY Global Insurance Digital Survey 2013). |  |  |
|  | Согласно исследованиям Bain & Company (Global Digital Insurance Benchmarking Report 2015) в 2015 году 79% потребители в мире выразили готовность купить страховку через электронные каналы в ближайшие годы. 8% страховых премий по страхованию жизни и 10% страховых премий по общему страхования были поступили за счет онлайн-продаж. В ближайшие 3-5 лет согласно прогнозам доля онлайн-продаж составит 15% и 23%, соответственно. |  |  |
|  | Страховые компании прогнозируют в ближайшие 3-5 лет средний рост расходов в годовом исчислении на аналитику «больших данных» на 24% по страхованию жизни и на 27% по общему страхованию, а доля IT расходов страховых компаний от суммы доходов увеличатся с 3,8% до 5,5% и 3,7% до 4,1%, соответственно (Global Digital Insurance Benchmarking Report 2015). |  |  |
|  | В ближайшие 3-5 лет ожидается, что количество электронных обращений, связанных покупкой страхового полиса увеличится примерно на 25%, а обращений, связанных с запросом информации и обслуживанием, уведомлением о наступлении страхового случая и получением страховых выплат, переоформлением договора, направлением жалоб – на 25%-35%. Значительно снизится доля прямых обращений в страховые компании, в том числе связанных с осуществлением страховых выплат на 30-35%. |  |  |
| **По развитию законодательства по договорам перестрахования и сострахования.** | | | |
|  | В международной практике различные подходы к регулированию перестрахования. В некоторых странах осуществляется лишь непосредственный надзор, тогда как другие страны применяют более жесткий подход, выраженный в полном контроле над перестраховочной деятельностью. |  |  |
|  | В целом, можно выделить три основных подхода регулирования:  1) открытый рынок для иностранных перестраховщиков, предполагающий отсутствие барьеров и каких-либо требований. Как правило, применяют страны, имеющие развитые страховые рынки, страховщикам которых не требуется дополнительная защита со стороны государства и, как правило, на рынке таких стран действует механизм саморегулирования (развитые страны Европейского союза);  2) частично открытый рынок, предусматривающий наличие барьеров и определенных требований, которые могут быть выражены в виде прохождения обязательной аккредитации в органе страхового надзора для последующего включения в специальный реестр иностранных перестраховщиков, предоставлении аудированной финансовой отчетности, внесение залога или иных высоколиквидных активов, требования в виде стажа работы, безупречной деловой репутации и так далее. Такой подход, в большей степени, реализуется развивающимися странами и направлен на частичную защиту рынка от некачественного перестрахования и предотвращения незаконного вывоза капитала из страны (Китай, Индия, Бразилия, Сингапур);  3) функционирование государственного перестраховщика с требованием в отношении страховщиков обязательной цессии (передачи риска) всего или какой-то доли риска. Данный подход направлен на стремлении государства снизить такие отрицательные последствия использования иностранного перестрахования, как отток капитала за рубеж, осуществление псевдострахования без действительной передачи риска, низкая внутренняя капиталоемкость рынка, невозможность размещения риска из-за наличия каких-либо особенностей риска или принятых санкций. К примеру, Россия, Беларусь, Бразилия до 2007 года, Индия до 2016 года. Вместе с тем, в последнее время намечается тенденция отказа государств от использования такого подхода и эффективность его использования ставится под сомнение многими международными экспертами. |  |  |
|  | Наиболее приемлемым для Казахстана является использование второго подхода в либеральной форме с созданием условий для популяризации страховых (перестраховочных) пулов. |  |  |
|  | Эффективность использования страховых (перестраховочных) пулов для развития внутреннего перестраховочного рынка доказана значительным опытом многих зарубежных стран. К примеру, в Великобритании и Германии созданы пулы для покрытия убытков в результате ущерба, вызванного террористическими актами. В Малайзии с 1992 года существует пул автострахования (MMIP) для владельцев транспортных средств, которые не могут получить страховую защиту для своих транспортных средств из-за высокого риска. В России был создан Российский ядерный страховой пул (РЯСП), который объединяет российских страховщиков, участвующих в страховании и перестраховании ядерных рисков (страховых рисков, связанных с возможным радиационным загрязнением окружающей среды). Российский ядерный страховой пул с 2009 года является полноправным членом международной пулинговой системы (International Nuclear Insurance Pools), в которую входят национальные атомные пулы всех стран. |  |  |
|  | В мире существуют следующие основные типы пулов, за годы работы доказавшие эффективность их деятельности:  региональные суверенные пулы страхования катастрофических рисков (Карибский фонд страхования риска стихийных бедствий, Тихоокеанская программа страхования риска стихийных бедствий);  региональные пулы имущественных катастрофических рисков (Фонд страхования катастрофических рисков для Юго-восточных стран);  национальные пулы имущественных катастрофических рисков (Турецкий пул страхования катастрофических рисков, Калифорнийский пул страхования от землетрясений, Тайваньский пул страхования жилья от землетрясений, Алжирский пул страхования от катастроф, Румынский катастрофический пул);  национальные сельскохозяйственные пулы (Турецкий сельскохозяйственный пул страхования, Тайский сельскохозяйственный пул сострахования, Испанский сельскохозяйственный пул страхования). |  |  |
| **Развитие инфраструктуры страхового рынка.** | | | |
| **По вопросу передачи функции ликвидации другим организациям.** | | | |
|  | В отдельных странах Европы (Испания, Ирландия) организации по гарантированию страховых выплат участвуют в ликвидационных процессах страховых организаций и осуществляют администрирование претензий. | Исключить | Как видно из приведенной в проекте Концепции ссылки на Основные принципы МАСН законодательно должны быть определены органы ответственные за контроль по ликвидации страховых организаций. Как таковой данным принцип на наш взгляд уже определяет, что контроль за ликвидацией страховых организаций осуществляется именно государственными органами, но не как не организацией аналогичной Фонду. Далее как таковой НБРК функции ликвидатора на себе как не нес так и несет в настоящее время. НБРК как правильно было указано исполняет функции контролирующего органа и на данный момент, какого либо конфликта интересов не наблюдается. В отношении несение трудовых и финансовых издержек – является маловероятным, так как данные издержки покрываются из ликвидационной массы страховой организации. Более того, такие издержки осуществляется под контролем ликвидационной комиссии.  Следует также отметить что наличие еще одного звена в ликвидационном процессе, а именно ФГСВ очень затруднит как сам данный процесс так и процесс контроля за ним на государственном уровне.  Функции ликвидатора также повлекут для страховых организаций увеличение издержек по обеспечению осуществления функций ФГСВ, что является экономически нецелесообразным. *(АСК, ФГСВ)* |
|  | В частности, в Испании в 1984 г. была создана Комиссия по ликвидации страховых компаний (Comision Liquidadora de Entidades Aseguradoras, CLEA,), гарантирующая защиту всех кредиторов по страховым договорам. CLEA до 2002 года выполняла функцию ликвидатора страховой организации В 2002 году функция ликвидации страховых организаций передана в Консорциум страхового возмещения (Consorcio de Compensación de Seguros, CCS). CCS выступает в качестве ликвидатора страховых организаций по решению Министра экономики и конкурентоспособности или иного уполномоченного органа по вышеперечисленным обстоятельствам, а также в случаях если предыдущий ликвидатор перестал соответствовать требованиям закона и затягивает процесс ликвидационного производства, по обращению самой страховой организации при наличии соответствующих оснований. Основными задачами ликвидатора являются принятие необходимых мер для завершения процесса ликвидационного урегулирования в кратчайшие сроки и уступка портфеля договоров страхования (частичная и полная). После погашения задолженности перед всеми кредиторами оставшиеся активы подлежат распределению среди компаньонов страховой организации. После завершения CCS процедуры ликвидации страховой организации Министр экономики и конкурентоспособности информирует об этом посредством опубликования информации в вестнике «Boletín Oficial del Estado» и принимает меры по аннулированию записей о страховой организации в соответствующих реестрах (регистрах). | Исключить |