



---

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по автомобильному транспорту**

**Сто пятнадцатая сессия**

Женева, 14–16 октября 2020 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Облегчение международных автомобильных перевозок**

**Международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта»)**

**Облегчение международных автомобильных перевозок**

**Доклад Генерального секретаря Совета страховых бюро (ССБ)**

**Представлено Советом страховых бюро**

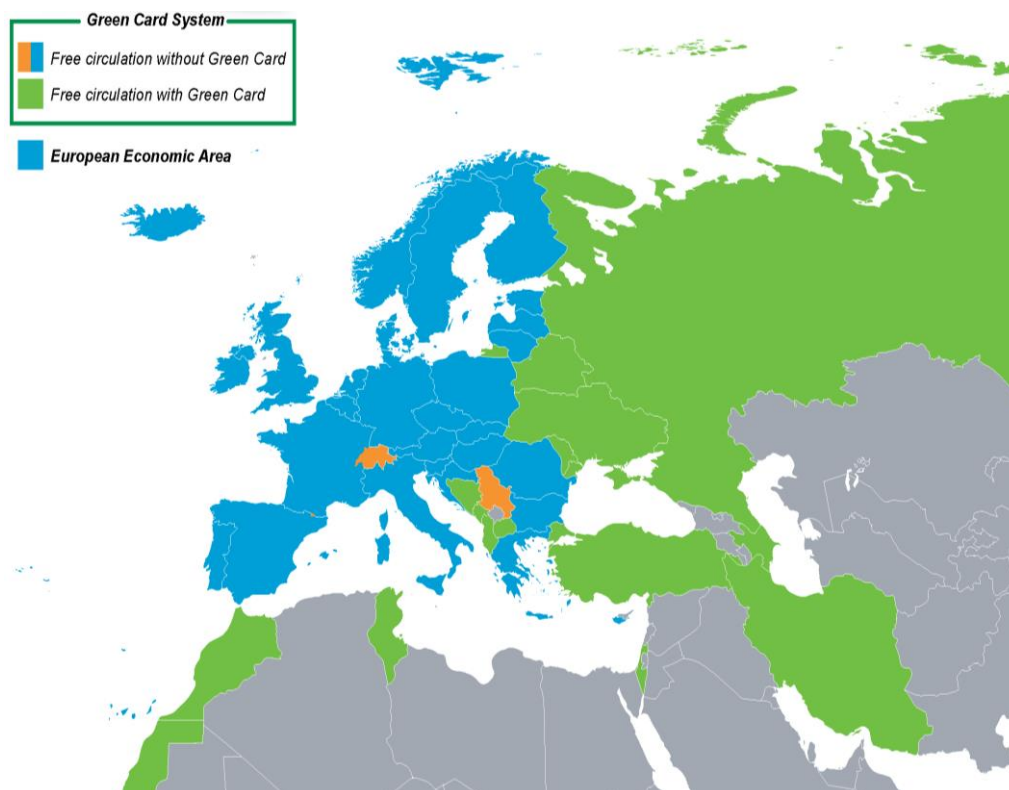
Настоящий документ, представленный ССБ, содержит годовой доклад Генерального секретаря ССБ SC.1.



## Доклад Генерального секретаря Совета страховых бюро

1. В этом году пятьдесят четвертую Генеральную ассамблею Совета страховых бюро (ССБ) планировалось провести в Белграде 4 и 5 июня, однако из-за мер по борьбе с COVID-19 ее пришлось перенести, и она будет организована 24 сентября 2020 года в электронном формате. Настоящий доклад основан на письменных докладах различных комитетов и рабочих групп. Ниже представлены основные вопросы, которыми Совет занимался в течение последних 12 месяцев.

### I. Некоторые ключевые цифры



2. Система охватывает 48 стран и насчитывает 47 членов.
3. Парк автотранспортных средств превышает 450 млн единиц (источник: бюро — члены ССБ и другие источники, 2013–2015 годы).
4. Ежегодно происходит около 470 000 трансграничных ДТП (источник: оценка бюро — членов ССБ за 2018 год).
5. Наличное денежное обращение составляет около 1,5 млрд евро (по предварительным оценкам, основанным на статистике ДТП с «зеленой картой», приведенной бюро-членами, и расчетных данных о среднем размере требования).
6. Количество активных страховщиков гражданской ответственности в рамках всей системы в целом составляет приблизительно 1500 (источник: ССБ, 2017 год).

### II. Финансовая стабильность

7. Одной из важных задач Совета страховых бюро в прошедшем году по-прежнему оставалось обеспечение финансовой стабильности системы «зеленой карты». Характерное для системы разнообразие, региональные взаимозависимости между рынками и постоянно углубляющийся уровень интеграции в сочетании с

определенными рыночными изменениями в отдельных странах сделали эту задачу сложной и объемной.

8. В нескольких странах-членах неплатежеспособность и финансовые трудности, испытываемые отдельными страховщиками гражданской ответственности, продолжали создавать помехи для бесперебойного функционирования системы и обеспечения максимальной защиты потерпевших в трансграничных дорожно-транспортных происшествиях. Эти проблемы были особенно заметны в тех случаях, когда в рамках Европейского экономического пространства страховщик, оказавшийся в затруднительном финансовом положении, работал на нескольких рынках на основе принципа свободы размещения или свободы предоставления услуг. В таких ситуациях часто оказывается, что принцип «надзора в стране происхождения» ограничивает гибкость и оперативность реагирования «принимающих» стран в плане более эффективного надзора за организациями, действующими на их территории на основе этих свобод, особенно в тех случаях, когда соответствующая организация не ведет (существенной) коммерческой деятельности в стране «происхождения», и подавляющая часть ее портфеля приходится на «принимающую» страну (страны).

9. Хотя описанное выше явление не сосредоточено в каком-то определенном регионе и затрагивает, в частности, некоторые «зрелые» европейские рынки, большинство других, более масштабных вызовов для финансовой стабильности системы «зеленой карты» сосредоточено в одном географическом регионе — Юго-Восточной Европе и соседних странах.

10. В нашем докладе за предыдущий год мы описали систему применения гарантий, действующую между бюро — членами системы «зеленой карты» и представляющую собой официальный способ использования гарантийных сумм, предоставляемых системой «зеленой карты», в качестве важного показателя финансового состояния (дисциплины) субъектов рынка стран-участниц. В случае трансграничного ДТП с участием иностранного виновного транспортного средства сторона, урегулирующая претензии, в стране ДТП («урегулирующее» бюро или иностранный «корреспондент» страховщика виновного транспортного средства) возмещает ущерб потерпевшему и требует от несущего обязательства страховщика возврата возмещенных сумм (а при отсутствии последнего — от «гарантийного» бюро страны происхождения виновного транспортного средства). Если страховщик не возвращает суммы возмещения, урегулирующая претензии сторона имеет право воспользоваться гарантией того бюро, членом которого является страховщик, путем истребования гарантии.

11. Прошедшие годы были довольно исключительными в плане объема таких требований о выплате гарантий, который, согласно имеющимся данным, весьма существенно возрос уже в 2018 году, и эта тенденция продолжилась в 2019 и 2020 годах. Если ежегодный объем гарантийных требований до 2018 года колебался между 1500–2000 гарантийными требованиями на сумму 5–7 млн евро, то в 2018 году он достиг беспрецедентного уровня — более 7500 гарантийных требований на общую сумму свыше 27 млн евро. В 2019 году этот показатель превысил 10 000 по количеству требований и 33 млн евро по стоимости; примерно к середине 2020 года урегулирующие бюро уже направили более 5000 гарантийных требований на общую сумму более 22 млн евро.

12. Эти гарантийные требования в подавляющем большинстве случаев относились к двум рынкам Юго-Восточной Европы — Болгарии и Румынии (с 2019 года). Отсутствие дисциплины (и/или несвоевременное выполнение финансовых обязательств) среди отдельных страховщиков на этих рынках, прежде всего страховщиков со значительной долей ОСАГО на каждом из местных рынков, привело к непропорциональной нагрузке на эти бюро, а также к затяжным трудностям среди многих других бюро, связанным с взысканием причитающихся сумм (в числе крупнейших кредиторов болгарского бюро в подавляющем большинстве таких случаев просроченных или невыплаченных возмещений можно назвать, в частности, бюро Германии, Италии и Бельгии).

13. В случае Болгарии, принимая во внимание затяжной характер этих проблем, а также их возможное системное происхождение, Совет страховых бюро присвоил бюро «зеленой карты» Болгарии статус «под наблюдением», что предполагает постоянное пристальное наблюдение за финансовым положением бюро и его дисциплиной, а также дополнительные требования к финансовым гарантиям: банковская гарантия в пользу ССБ, которая может использоваться для покрытия непогашенной задолженности бюро, в частности перед другими бюро, а также общий договор перестрахования, охватывающий весь рынок в отношении обязательств по «зеленой карте», со строгими требованиями в отношении структуры договора и участвующих в нем перестраховщиков. На момент подготовки настоящего доклада перестраховочное покрытие вступило в силу; учитывая большую сумму невыплаченных и просроченных обязательств болгарского бюро перед другими бюро (в частности по гарантийным требованиям), Совет страховых бюро в настоящее время обсуждает возможность использования банковской гарантии этого бюро для возмещения этих невыплаченных сумм соответствующим урегулирующим бюро.

14. Меры, принятые до настоящего времени Советом страховых бюро в отношении румынского бюро, были менее радикальными, поскольку Комитет по наблюдению ССБ пришел к выводу о том, что в настоящее время это бюро располагает удовлетворительным уровнем ликвидности и механизмами управления рисками. Об этом свидетельствует также относительная дисциплинированность данного бюро, выражающаяся в более своевременной оплате гарантийных требований и меньшей доле невыполненных просроченных обязательств. Однако ситуация по-прежнему вызывает беспокойство, и ССБ продолжает внимательно следить за работой этого бюро и изменениями на рынке.

15. Как мы уже отмечали в предыдущих докладах, инструменты, имеющиеся в распоряжении Совета страховых бюро для восстановления финансовой дисциплины и принуждения различных участников системы всегда «играть по правилам», к сожалению, ограничены. В этом отношении мы в значительной степени зависим от возможностей и готовности рынков к саморегулированию, а также от силы влияния и инициативы национальных надзорных органов.

16. И последнее, но не менее важное: вынуждены вновь заявить о нашей озабоченности по поводу (в основном неизменной) международной ситуации, связанной с Исламской Республикой Иран, где сохраняются трудности в осуществлении трансграничных переводов между бюро этой страны и другими бюро системы «зеленой карты» (или организациями, занимающимися урегулированием претензий) из-за международных санкций в отношении этой страны. Поскольку своевременные и бесперебойные трансграничные денежные переводы имеют принципиальное значение для эффективного функционирования системы «зеленой карты», длительное отсутствие улучшения этой ситуации по-прежнему является нежелательным ограничением для организации в целом.

### **III. Пересмотр структуры Совета страховых бюро в целях оптимизации взаимодействия между бюро системы «зеленой карты», гарантийными фондами и компенсационными органами**

17. Во время внеочередной Генеральной ассамблеи бюро системы «зеленой карты» 15 января 2020 года были приняты Устав, Стандартные рабочие процедуры и Переходные положения.

18. Поскольку объект Ассоциации изменился, новый Устав требует одобрения министром юстиции, а новые члены (гарантийные фонды, компенсационные органы и информационные центры) могут быть приняты только на следующей Генеральной ассамблее, которую планируется провести 24 сентября 2020 года.

19. Для того чтобы лучше понять этот важный шаг в истории Совета страховых бюро, хотелось бы напомнить следующее.

20. В последние годы ССБ не только занимался так называемой системой «зеленой карты» (направление «Зеленая карта»), но и оказывал секретариатскую и административную поддержку гарантийным фондам, компенсационным органам и информационным центрам стран ЕЭП в рамках защиты иностранцев, приезжающих из других стран, как это предусмотрено Директивой о страховании автотранспорта (направление «Защита приезжающих из других стран»).

21. В целях повышения эффективности выполнения этих задач и содействия дальнейшему улучшению международного дорожного движения и защите жертв трансграничных ДТП ССБ приступил к работе по включению этих органов в качестве членов в структуру ССБ.

22. Такой важный проект сделал неизбежным пересмотр Устава, а также организационных и управленческих структур ССБ. В будущем в состав Наблюдательного совета, являющегося директивным органом, помимо Генеральной ассамблеи, будут входить не только бюро системы «зеленой карты», но и гарантийные фонды.

23. Однако в рамках новой структуры соответствующие органы (бюро системы «зеленой карты» и гарантийные фонды) не будут совместно принимать решения о делах, относящихся к одному из двух направлений.

24. В будущем организацию будет возглавлять не один Председатель, избранный бюро системы «зеленой карты», а Председательский совет, состоящий из представителей бюро стран ЕЭП, представителя бюро стран, не входящих в ЕЭП, а также представителя гарантийных фондов.

## IV. Вопросы, связанные с членством

### A. Армения

25. Вопрос о предоставлении Бюро автостраховщиков Армении членства в Совете страховых бюро осложняется трудностями, связанными с особым статусом Нагорного Карабаха. Совет страховых бюро стремится следовать позиции Организации Объединенных Наций, в соответствии с которой Нагорный Карабах является неотъемлемой частью территории Азербайджана.

26. После многочисленных обменов сообщениями с Бюро Армении и получения рекомендаций от Организации Объединенных Наций Совет страховых бюро принял решение о том, что процесс рассмотрения заявки Армении может быть продолжен при соблюдении следующих условий:

- базы данных о регистрации транспортных средств из Армении должны быть отделены от баз данных о регистрации транспортных средств из Нагорного Карабаха;
- благодаря такому разделению баз данных должна быть исключена возможность выдачи Бюро Армении «зеленых карт» транспортным средствам из Нагорного Карабаха;
- Совет страховых бюро должен иметь возможность проверять раздельное ведение этих баз данных;
- исключение выдачи «зеленых карт» Бюро Армении транспортным средствам из Нагорного Карабаха должно быть фактором особого внимания в течение переходного периода его членства.

27. Совет страховых бюро продолжает обсуждение этого вопроса с Бюро Армении. Простое разделение баз данных может оказаться не идеальным решением, так как разделенные базы данных могут быть в любое время снова объединены. Таким образом, основной намеченной целью является абсолютное исключение возможности выдачи «зеленых карт» транспортным средствам из Нагорного Карабаха.

28. Исходя из вышеуказанных предварительных условий, ССБ продолжит сотрудничество с Бюро Армении в целях возможного будущего участия Армении в системе «зеленой карты».

## **В. Другие кандидаты в членский состав**

29. Бюро трех других стран выразили готовность участвовать в системе «зеленой карты» и стать членами Совета страховых бюро:

- Алжир;
- Грузия;
- Казахстан.

30. За последние 12 месяцев не наблюдалось никаких значительных подвижек в процессе присоединения этих стран.

## **V. Брекзит — влияние на функционирование бюро «зеленой карты»**

31. После задействия статьи 50 Договора о Европейском союзе и длительного периода сложных переговоров 31 января 2020 года Соединенное Королевство вышло из Европейского Союза. В этот момент начался переходный период, в течение которого законодательство Европейского союза будет по-прежнему применяться в Соединенном Королевстве и в отношении него. Этот переходный период завершится 31 декабря 2020 года. Соединенное Королевство могло бы обратиться с просьбой о продлении этого периода, но поскольку оно не сделало этого до 1 июля 2020 года, переходный период неизбежно закончится в последний день 2020 года. Если Европейский союз и Великобритания не достигнут консенсуса по соглашению о свободной торговле до этой даты, мы можем столкнуться с так называемым «жестким Брекситом».

32. Вскоре после того, как стали известны результаты референдума по Брекситу, ССБ создал рабочую группу по Брекситу, которая изучает его влияние на функционирование системы «зеленой карты» и Европейскую директиву о страховании автотранспорта. В своей деятельности рабочая группа всегда исходила из наихудшего сценария и анализировала последствия возможного «жесткого Брексита».

### **A. Влияние на систему «зеленой карты»**

#### **1. Раздел II Внутренних правил — сотрудничество между бюро на основе наличия действительной «зеленой карты»**

33. Ожидается, что Брекзит не окажет сильного влияния на сотрудничество между бюро автостраховщиков на основе наличия действительной «зеленой карты». Бюро будут, как и раньше, продолжать свое сотрудничество, а потерпевшим по-прежнему будет выплачиваться компенсация.

34. После Брексита необходимо будет скорректировать только формат «зеленой карты». Соединенное Королевство больше не будет фигурировать в «блоке» стран ЕЭП. Совет страховых бюро подготовил новый формат «зеленой карты».

#### **2. Раздел III Внутренних правил — сотрудничество между бюро на основе предполагаемого страхового покрытия**

35. Все бюро, подписавшие Многостороннее соглашение (31 государство Европейского экономического пространства, Андорра, Сербия и Швейцария), включая бюро Соединенного Королевства, заявили о своей готовности продолжать сотрудничество на основе Многостороннего соглашения и механизма

«предполагаемого страхового покрытия». Такое сотрудничество несомненно служит интересам потерпевших в результате ДТП.

36. Совет страховых бюро хотел бы избежать проведения из-за Брекзита ненужных проверок страховки ОСАГО на границах между Соединенным Королевством и странами Европейского экономического пространства. Однако в этом вопросе Совет зависит от доброй воли Европейской комиссии и правительства Соединенного Королевства. Последнее заявило о своем желании принимать транспортные средства из ЕЭП, въезжающие на территорию Соединенного Королевства, без каких-либо проверок на предмет наличия действительной «зеленой карты», однако Европейская комиссия пока не выступила с какой-либо инициативой по этому вопросу.

### **3. Влияние на Европейскую директиву о страховании автотранспорта**

37. После Брекзита потерпевшие-иностранцы, приехавшие из Великобритании и пострадавшие от ДТП, произошедшего в одном из государств ЕЭП, больше не смогут пользоваться так называемым «механизмом защиты приезжающих из других стран», который предусмотрен Директивой о страховании автотранспорта. То же самое относится и к приезжающим из стран ЕЭП, которые сталкиваются с последствиями ДТП в Соединенном Королевстве.

38. Посредством заключения отдельных соглашений Совет страховых бюро и бюро автостраховщиков Соединенного Королевства постараются найти решение по крайней мере в отношении:

- неоплаченных претензий, которые окончательно не урегулированы на конец переходного периода (31 декабря 2020 года);
- последствий ДТП, произошедших по вине незастрахованных или неустановленных транспортных средств.

## **VI. Защита данных**

39. ССБ постоянно следит за действующими правилами ЕС в области защиты данных и дает соответствующие рекомендации своим членам в целях обеспечения максимально возможной защиты конфиденциальности данных. Эту текущую работу выполняет Рабочая группа ССБ по защите данных.

### **A. Раскрытие информации и документация**

40. Рабочая группа по защите данных пришла к выводу о том, что все органы ССБ, участвующие в рассмотрении претензий, должны принимать во внимание необходимость минимизации данных. Общий регламент о защите данных (ОРЗД) не запрещает обмен информацией, содержащей конфиденциальные данные; однако такие данные должны отправляться в пропорциональном объеме. Перед раскрытием/запросом информации, которая в соответствии со статьями 9 и 10 ОРЗД отнесена к категории конфиденциальных данных, все субъекты должны выполнить сбалансированное сопоставление факторов.

41. В настоящее время Рабочая группа работает над общей рекомендацией для всех органов ССБ относительно ограничения информации, содержащей конфиденциальные данные, в процессе рассмотрения претензий.

#### **1. Мошенничество**

42. Недавно Рабочая группа по защите данных приступила к анализу правовых основ борьбы с мошенничеством и ограничений, связанных с обменом информацией между «контактными лицами по борьбе с мошенничеством» в органах ССБ.

43. Прежде чем представить результаты этого анализа членам ССБ, мы ждем подтверждения со стороны внешнего юриста.

## 2. Электронные письма, отправленные по ошибке

44. Рабочая группа по защите данных осведомлена о том, что электронные сообщения могут быть отправлены/получены органами ССБ по ошибке. Поэтому Рабочая группа подготовила для своих членов краткую рекомендацию, которую следует принимать во внимание в ситуациях, когда какой-либо орган ССБ получает электронное сообщение, которое, как представляется, было отправлено по ошибке. В этой ситуации орган-получатель должен удалить это сообщение, но при этом проинформировать отправителя об ошибке. Был также предложен краткий шаблон, который может быть использован всеми органами ССБ, столкнувшимися с такой ситуацией.

## 3. Брекзит

45. Рабочая группа внимательно следит также за этим вопросом. ССБ ожидает, что Европейская комиссия примет решение от имени Соединенного Королевства о достаточности мер. В случае отсутствия решения о достаточности мер, ССБ пойдет по пути подписания изданных Европейской комиссией Стандартных договорных условий между органами ЕЭП и Соединенным Королевством. Стандартные договорные условия являются предпочтительным вариантом, использовавшимся ССБ до сих пор в отношении обмена информацией между странами ЕЭП и странами, не входящими в ЕЭП.

# VII. Международный сертификат страхования автотранспортных средств (МССА) — переход на электронную форму

## A. Цвет МССА (более известного как «зеленая карта»)

46. В 2019 году Генеральная ассамблея ССБ приняла решение уполномочить национальные бюро страховщиков на добровольной основе выдавать международные сертификаты страхования автотранспортных средств (МССА) в черно-белом формате и разрешить заинтересованным страховым рынкам, в частности, посылать держателям страхового полиса файлы в формате PDF напрямую и в электронном виде по электронной почте или с помощью любого другого средства. Впоследствии держатели страхового полиса могут распечатать МССА в черно-белом формате, чтобы предъявлять его пограничным или полицейским органам страны посещения. Эта возможность стала результатом решения Рабочей группы по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, принятого на сто тринадцатой сессии, состоявшейся в Женеве 16–18 октября 2018 года.

47. Страховым рынкам, желающим сохранить формат выпуска МССА на зеленом фоне, никаких препятствий не создавалось. Однако вышеуказанные страны должны принимать распечатанные МССА в черно-белом формате, которые предъявляют приезжающие в страну автовладельцы. Важно отметить, что существуют страховые рынки, которые решили выдавать МССА как зеленого цвета, так и в черно-белом формате.

48. Все национальные бюро подтвердили и гарантировали принятие всех необходимых изменений (правовых, организационных, информационных и т. д.) компетентными национальными органами в своих странах во избежание любых проблем на границах. Эти изменения вступили в силу с 1 июля 2020 года.

49. ССБ осведомлен о том, что по состоянию на 1 июля 2020 года 23 страны уже начали выдавать МССА в черно-белом формате.



## 1. Конечная цель

50. Конечной целью остается поиск такого механизма, который позволял бы проводить проверку действительности страховой защиты с помощью электронных средств и без бумажного документа. Для достижения этой цели недавно ССБ подготовил комплексное технико-экономическое обоснование возможных альтернатив, их преимуществ и недостатков, сопутствующих рисков и затрат. Технико-экономическое обоснование было представлено на стратегическом форуме ССБ 2020 года для получения дальнейших указаний.

51. Были сделаны следующие основные выводы:

- необходимо продолжить изучение вопроса о расширении Многостороннего соглашения. В связи с этим Рабочая группа по электронному МССА представила членам вопросник, касающийся возможного присоединения всех стран, не входящих в ЕЭП, к Многостороннему соглашению. Консультации все еще продолжаются;
- следует проанализировать вопрос о том, можно ли отменить обязательное требование о предъявлении МССА в виде печатного бумажного документа и возможно ли использование PDF-версии на электронных устройствах. В этой связи ССБ в настоящее время проводит консультации с ЕЭК ООН по вопросу о процедуре обращения с просьбой об изменении приложения 1 к СР.4;
- следует продолжить изучение возможности «трансграничной доступности автомобильного страхования» (например, использование баз данных и т. д.). Кроме того, было предложено создать бизнес-модели, которые также могли бы быть привлекательными для страховщиков в плане инвестиций. При этом следует выяснить вопрос о дополнительной информации, которая будет необходима в связи с конкретной информацией по МССА (т. е. сфера охвата и срок действия).

## VIII. Поправки к ДСА

52. 24 мая 2018 года Европейская комиссия (ЕК) опубликовала предложение о внесении поправок в Директиву о страховании автотранспорта (ДСА). В целом, по мнению ССБ, в данном предложении имеется ряд важных усовершенствований, позволяющих улучшить защиту потерпевших в национальных и трансграничных дорожно-транспортных происшествиях на внутреннем рынке. Вместе с тем, по мнению ССБ, предложение ЕК содержит некоторые технические недостатки, которые могут поставить под угрозу применение ДСА в повседневной практике. По этой причине ССБ сформулировал замечания и представил их Европейской комиссии.

53. Пленарная сессия Европейского парламента 13 февраля 2019 года приняла поправки к предложению ЕК, а 13 декабря 2019 года Совет Европейского союза высказал свое мнение по предложенным поправкам. В результате это предложение было передано для проведения межведомственных переговоров (трехсторонние переговоры) между тремя европейскими учреждениями, участвующими в законодательном процессе (Европейская комиссия, Европейский парламент и Совет Европейского союза). Летом 2020 года эти трехсторонние переговоры еще продолжались.

54. Для получения технических рекомендаций по некоторым предложениям консультации с ССБ проводятся на регулярной основе (в основном в неофициальном порядке).

55. Предлагаемые поправки к существующей директиве касаются следующих основных аспектов:

- сфера действия директивы и определение понятия «использование транспортного средства»;
- проверки наличия страховки и борьба с незастрахованным вождением;

- минимальные суммы покрытия;
  - защита потерпевших сторон в случае неплатежеспособности страховщика;
  - компетенция гарантийных фондов в случае террористических актов и преступлений с применением насилия;
  - передача транспортных средств из одного государства-участника в другое;
  - ДТП с участием грузовых автомобилей и прицепов;
  - выписки из истории страховых требований;
  - сроки исковой давности.
-