



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/2/Rev.1
4 September 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят шестая сессия

Женева, 18-21 ноября 2008 года

Пункт 6 d) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (С.Р.1)

Страхование автомобиля

Записка секретариата

1. Настоящий документ представлен в соответствии с мандатом Рабочей группы (WP.1), определенным в документе TRANS/WP.1/100/Add.1 (пункт с), который предусматривает разработку, обновление и распространение сводных резолюций С.Р.1 и С.Р.2, а также в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2008-2012 годы, принятой на его семидесятой сессии в 2008 году (ECE/TRANS/200/Add.1, пункт 2.3 b)).
2. Этот документ подготовлен также во исполнение решений пятьдесят пятой сессии Рабочей группы, на которой WP.1 признала полезность обязательного страхования ответственности перед третьей стороной в отношении транспортного средства и решила, что первоначальный документ (ECE/TRANS/WP.1/2008/2) следует изменить, с тем чтобы сделать его приемлемым для всех стран - членов ЕЭК ООН. По мнению WP.1, основное внимание в пересмотренном документе следует уделить рекомендациям, касающимся

введения обязательного страхования ответственности перед третьей стороной в отношении транспортного средства, доказательства наличия такого страхования и возможности поощрения использования системы стимулов/санкций ("бонус-малус").

3. Настоящий документ был подготовлен представителями Российской Федерации и "Лазер-Европа" и пересмотрен секретариатом.
4. После одобрения Рабочей группы этот текст будет включен в Сводную резолюцию о дорожном движении (С.Р.1) в качестве раздела 2.5 главы 2 ("Методы оказания воздействия на поведение на дорогах").

Глава 2 Методы оказания воздействия на поведение на дороге

....

2.5 Обязательное страхование гражданской ответственности в отношении транспортных средств

2.5.1 Контекст

Опыт ряда стран свидетельствует о том, что наиболее эффективным способом воздействия на участников дорожного движения является применение многостороннего подхода. В частности, в случае нарушителей дорожного движения, по всей видимости, наилучшие результаты достигаются сочетанием мер уголовного и административного принуждения с мерами экономического воздействия.

Для оказания экономического воздействия весьма часто применяется страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Использование данного института страхования позволяет, во-первых, гарантировать возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия; и, во-вторых, применять механизм экономического воздействия на виновного (виновных) в причинении вреда, будь то владельцы и/или водители транспортных средств.

Во многих странах законодательством предусмотрено, что страхование гражданской ответственности является обязанностью владельца транспортного средства и обязательным требованием, которое должно быть выполнено

до регистрации транспортного средства, позволяющей допустить его к участию в дорожном движении.

Уровень обязательных требований по страхованию гражданской ответственности может отличаться: в некоторых странах данный вид страхования является обязательным только за вред, причиненный собственности (транспортному средству), в других же странах можно также застраховать жизнь и здоровье на случай дорожно-транспортных происшествий. Однако наиболее широко применяемый вид обязательного страхования гражданской ответственности в отношении транспортных средств покрывает ущерб, причиненный собственности пострадавших лиц.

Гарантия выплаты возмещения потерпевшим в результате дорожно-транспортных происшествий приобретает все большую актуальность, особенно на международном уровне, учитывая рост объема трансграничного движения (международные перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а также частные поездки). Примером успешного решения этой проблемы является международная система страхования гражданской ответственности в отношении транспортных средств (система зеленой карты)¹.

Существует несколько видов условий в полисе страхования гражданской ответственности и различные системы стимулов/санкций для застрахованных. Одним из важнейших инструментов экономического воздействия на поведение застрахованного (владельца транспортного средства) при страховании гражданской ответственности является система коэффициентов бонус-малус, используемая страховыми компаниями при расчете стоимости страховой премии, т.е. суммы, которую застрахованный (владелец транспортного средства) обязан заплатить при заключении договора страхования.

Коэффициенты *бонус-малус* уменьшают или увеличивают сумму страховой премии: понижающий коэффициент (на латинском языке бонус =хороший) применяется в случае, если в период действия договора страхования ответственность застрахованного не была задействована, т.е. если в процессе дорожного движения застрахованный не причинил никакого ущерба.

¹ По этому вопросу см. приложение 1 к Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок от 30 апреля 2004 года (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4).

В противном случае применяется повышающий коэффициент (на латинском языке малус=плохой).

Другой способ использования экономических мер в качестве инструмента воздействия на поведение застрахованного заключается в том, чтобы предоставить страховщику право предъявлять регрессный иск к водителю и/или владельцу механического транспортного средства (застрахованному) в случае дорожно-транспортного происшествия, произошедшего в результате доказанного серьезного нарушения правил дорожного движения (управление транспортным средством в состоянии опьянения либо при отсутствии права на управление данным транспортным средством и другие правонарушения). Это означает, что после возмещения вреда пострадавшему лицу страховщик вправе предъявить требование к виновнику дорожно-транспортного происшествия о возмещении понесенных расходов.

Упомянутые выше экономические меры в сочетании с другими мерами положительно воздействуют на поведение водителей, что выражается в более аккуратном управлении транспортным средством и в более строгом соблюдении правил дорожного движения. Это способствует сокращению количества дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств и уменьшению числа раненых и погибших.

2.5.2 Рекомендации

В свете вышеизложенного рекомендуется принять следующие меры:

- a) Всем странам следует включить в перечень обязательных требований для регистрации транспортного средства, позволяющей допустить его к участию в дорожном движении, требование о наличии действительного полиса страхования гражданской ответственности. Для облегчения проверки на дорогах доказательство действительного полиса страхования следует помещать на транспортном средстве на видном месте, например на регистрационном знаке или на ветровом стекле. В большинстве стран выдача регистрационного знака производится только после заключения договора страхования.
- b) Странам следует поощрять введение системы "бонус-малус", предусматривающей стимулы и санкции для расчета страховой премии

в зависимости от того, совершал или нет застрахованный дорожно-транспортные происшествия в период договора страхования.

- с) В национальном законодательстве следует предусмотреть, что страховщик, предоставивший этот вид страховых услуг, вправе предъявить застрахованному лицу, виновному в дорожно-транспортном происшествии, причиной которого стали определенные серьезные нарушения правил дорожного движения, требование о компенсации расходов, понесенных в связи с возмещением вреда, причиненного пострадавшим лицам.
