**Paziņojums masu medijiem**

**09.02.2016.**

**Nozares eksperti atzinīgi novērtē jauno OCTA nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas sistēmu Latvijā**

**Eksperti, kuri pārstāv finanšu uzraudzības jomu, kā arī satiksmes un transporta nozares, atzīst, ka Latvijā izveidotā un patlaban spēkā esošā nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas sistēma OCTA jomā, lai arī salīdzinoši jauna, ir veiksmīga un progresīva. Tomēr nepieciešams visaptverošs skaidrojošais darbs un saprašanās apdrošinātāju un satiksmes dalībnieku starpā par visiem pieņemamu balansu polišu cenu un atlīdzību apmēros.**

27.janvārī, pēc Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (turpmāk – LTAB) iniciatīvas, uz diskusiju par nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas kārtību un apmēriem pulcējās 11 eksperti no LTAB, Latvijas Apdrošinātāju asociācijas, LR Finanšu ministrijas, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas, Latvijas Automoto biedrības, Autopārvadātāju asociācijas "Latvijas auto", Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas un Vācijas pārapdrošināšanas kompānijas «Gen Re».

Uzsverot šādas diskusijas nepieciešamību, LTAB valdes priekšsēdētājs Juris Stengrevics norādīja, ka patlaban sabiedrībā valda maldīgs uzskats, ka jebkura smaga ceļu satiksmes negadījuma rezultātā katram cietušajam pienāktos viss OCTA likumā paredzētais atlīdzības limits jeb šobrīd likumā noteiktā maksimālā atlīdzības summa – 5 miljoni EUR, kas paredzēta uz vienu CSNg, neatkarīgi no cietušo skaita. Tajā pat laikā vairāki veiktie pētījumi parāda, ka vairāk nekā 2/3 autoīpašnieku nebūtu gatavi maksāt augstāku cenu par OCTA, lai tādējādi saņemtu papildus servisus vai sekmētu augstāku atlīdzību apmēru piemērošanu zaudējumu atlīdzināšanai. “Šī dilemma – zemās OCTA cenas un cietušo šobrīd tiesās pieprasītās kompensācijas par nemateriālajiem zaudējumiem, liek apdrošinātājiem meklēt risinājumus, kas rodami vien dialogā ar iesaistīto nozaru speciālistiem, ekspertiem un sabiedrību kopumā,” skaidroja J.Stengrevics.

Pārapdrošināšanas kompānijas «Gen Re» vecākais viceprezidents Mihaēls Teilmeijers (Michael Theilmeier), raksturojot situāciju ar nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas kārtību Eiropā norādīja, ka “Uz šo brīdi Latvijā, tāpat kā daudzās citās Eiropas valstīs, atbilstoši ES direktīvām, likumdošanā ir noteikts maksimālais limits materiālo (1 milj. EUR) un nemateriālo (5 milj. EUR) zaudējumu segšanai par vienu gadījumu, neatkarīgi no cietušo skaita. Tāpat jāņem vērā, ka tās summas, kas ES direktīvās un likumdošanā noteiktas kā minimālās, ko var saņemt cietušie, vienlaikus ir arī maksimālās, ko drīkst izmaksāt apdrošinātāji.

M.Teilmeijers arī norādīja, ka visā pasaulē nav vienas universālās un pareizās zaudējumu atlīdzināšanas sistēmas un katrai valstij pašai jāatrod modelis, kas ir vispiemērotākais tās ekonomiskajai situācijai, dzīves līmenim, tradīcijām un citiem faktoriem. Vienlaikus viņš akcentēja, ka ikvienam, kurš runā par lielākām izmaksām attiecībā uz nemateriālajiem zaudējumiem ir jāsaprot, ka Latvijā, pamatojoties uz Eiropas Komisijas Zaļajā grāmatā finanšu pakalpojumu jomā minēto, joprojām ir otras zemākās polišu cenas visā Eiropā. Tajā pat laikā jāvērš uzmanība, ka nemateriālo zaudējumu (tai skaitā morālais kaitējums) atlīdzību attīstība ir vēsturisks un katras valsts kultūras jautājums, šo izmaksu iekļaušanai OCTA polises cenā nepieciešama noteikta vēsture un statistika.

Atzinīgi par pašreiz spēkā esošo nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas kārtību un apmēriem izteicās arī sanākušie satiksmes jomas sabiedrisko organizāciju pārstāvji. Latvijas Automoto biedrības prezidents Juris Zvirbulis norādīja, ka izveidotā sistēma ir pietiekami laba un sakārtota, un pašreizējais OCTA nozares izaicinājums ir skaidrojošais darbs un pagātnes mantojums, kas uzliek par pienākumu tikt galā ar zaudējumu pieteikumiem par agrāk notikušajiem CSNg, par kuriem cietušie pieprasa nemateriālo zaudējumu atlīdzības, kas balstītas uz šodien spēkā esošo sistēmu.

“Šobrīd, izvērtējot situāciju autopārvadājumos, īpaši saistībā ar zemajām kravas pārvadājumu pakalpojumu frahta likmēm, mēs varam atļauties samaksāt par polisēm tieši tik, cik nosaka brīvais tirgus, un līdz ar to arī atlīdzība par CSNg – var būt atbilstoša situācijai,” norādīja autopārvadātāju asociācijas "Latvijas auto" prezidents Valdis Trēziņš.

Savukārt Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas direktors Ivo Ošenieks uzsvēra, ka risinājums šobrīd aktuālajam jautājumam par disbalansu atlīdzību un prēmiju apmēros, viņaprāt, būtu meklējams satiksmes profilaksē, mazinot CSNg skaitu – tādējādi ietaupītos līdzekļus novirzot lielākām atlīdzībām.

“Atlīdzības par nemateriālajiem zaudējumiem ir vistiešākā mērā jāsaista ar ekonomisko situāciju valstī. Iespējams, ka nepieciešams vēl padziļinātāks darbs, lai izpētītu un piesaistītu šīs, tik grūti izmērāmās izmaksas, citiem dzīves līmeni raksturojošiem kritērijiem,” skaidroja Latvijas Apdrošinātāju asociācijas prezidents Jānis Abāšins.

“Patlaban spēkā esošie Ministru kabineta noteikumi, kas reglamentē nemateriālo zaudējumu aprēķināšanas un atlīdzināšanas kārtību ir augsti vērtējami un profesionāli izstrādāti, tomēr visām iesaistītajām pusēm šobrīd jāpieliek pūles, tos skaidrojot sabiedrībai,” domā LR Finanšu ministrijas Finanšu sektora pārvaldības nodaļas direktores vietniece Aija Zitcere. Viņai piekrīt arī Finanšu un kapitāla tirgus komisijas padomes loceklis un Juridiskā un licencēšanas departamenta vadītājs Gvido Romeiko.

Arī sertificētais psihologs un psihoterapeits Ansis Jurģis Stabingis, kas piedalījās šajā diskusijā, uzsvēra, ka nekur pasaulē nav un nevar tikt izveidota perfekta sistēma, ja tās pamatā ir tik komplicēts jautājums kā sāpju un ciešanu aprēķināšana. To, kā nākotnē darbosies Latvijā izveidotā jaunā nemateriālo zaudējumu aprēķināšanas sistēma, parādīs laiks.

*Papildus informācija*

*LTAB sabiedrisko attiecību konsultants*

*Gints Lazdiņš*

*Tālr: +371 29442282, E-pasts: gints@olsen.lv*