

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**  
( Н И У « Б е л Г У » )

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

КАФЕДРА ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА И ПРОЦЕССА

**ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ  
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Магистерская диссертация  
обучающегося по магистерской программе «Гражданское право,  
семейное право, международное частное право»  
очной формы обучения, группы 01001611  
Мальцева Никиты Андреевича

Научный руководитель:  
доцент кафедры гражданского права и  
процесса, кандидат юридических наук,  
доцент Бочаров В.А.

Рецензент:  
Руководитель правового центра  
"Точка опоры" Всероссийской  
общественной организации ветеранов  
"БОЕВОЕ БРАТСТВО"  
Коротких В.А.

БЕЛГОРОД 2018

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	3
<b>Глава I. Законодательство РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств</b>	
1.1. Формирование обязательного страхования в РФ.....	10
1.2. Ответственность за несоблюдение обязательств, принуждения к дополнительным услугам и отказ от заключения договора ОСАГО.....	15
<b>Глава II. Правовое регулирование ОСАГО</b>	
2.1. Анализ развития института ОСАГО.....	25
2.2. Развитие правовых основ ОСАГО.....	34
2.3. Договор ОСАГО как основание возникновения страховых обязательств.....	42
<b>Глава III. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств за рубежом</b>	
3.1. История развития обязательного страхования автогражданской ответственности в иностранных государствах.....	61
3.2. Международная концепция «Зеленая карта».....	68
<b>Заключение</b> .....	77
<b>Список использованной литературы</b> .....	81

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность исследования.** Значимым событием не только для национального страхового рынка, а также для страны, стало принятие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев ТС». Введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в РФ стало неизбежной процедурой в связи с проведением рыночных реформ в нашей стране, целью которых является построение к международным стандартам цивилизованных отношений между государством, обществом, а также его гражданами. ОСАГО – является цивилизованным способом для защиты интересов и помощи участникам дорожного движения в мировом масштабе и одним из главных элементов, способствующих вступлению РФ в Европейское сообщество.

Появление ОСАГО связано с социально-экономическим прогрессом, увеличением автомобилизации, плотности дорожного движения, ростом ДТП, аварийностью, а также повышенным риском материальной ответственности граждан и юридических лиц за причинение вреда, экономической составляющей страны. Эти обстоятельства, указывают на важную роль ОСАГО в системе страхования.

Об актуальности данной диссертационной работы говорят такие проблемы как: возмещение убытков, определение причиненного ущерба, просрочка выплат, не выполнение своих обязательств; пробелы имеются так же в коэффициенте расчета стоимости "бонус-малус" и мошеннические действия с обеих сторон; необоснованный рост тарифов и многие другие. Одним из нерешенных вопросов является степень ответственности по ОСАГО. Размер стандартного тарифа считается завышенным, а страховые суммы довольно небольшими для стран с динамично развивающейся экономикой. Статус ОСАГО в экономической сфере, ставит перед государством и научными деятелями обязательность его применения с последующей доработкой системы ОСАГО и разработка структуры по реализации, удовлетворяя потребностям современного рынка. Так же об акту-

альности темы свидетельствует противоречивая оценка сторон совершенствования обязательного страхования автогражданской ответственности. Все вышеперечисленное приводит к актуальности исследования теории и методологию по совершенствованию ОСАГО.

**Объектом исследования** выступает структура обязательного страхования автогражданской ответственности.

**Предметом исследования** являются организационные и материальные отношения субъектов ОСАГО.

**Цель и задачи диссертационного исследования.** Изучение теоретико-методологических основ развития системы ОСАГО является главной целью исследования. Для их достижения автор поставил перед собой следующие задачи:

- провести исследование сущности ОСАГО;
- указать социально-экономические основания организации и свойства развития обязательного страхования автогражданской ответственности в РФ;
- определить и развить принципы, находящиеся в основании организации обязательного страхования автогражданской ответственности;
- произвести анализ состояния рынка обязательного страхования автогражданской ответственности России и обнаружить главные направления его формирования;
- изучить организационно-экономические проблемы и правового характера организации обязательного страхования автогражданской ответственности;
- исследовать международный опыт ОСАГО;
- осуществить социологический анализ общественного мнения об обязательном страховании автогражданской ответственности;
- выявить главные направления формирования системы ОСАГО в РФ.

**Уровень исследованности проблемы.** В нынешней экономической науке приведен спектр работ, предназначенных практике и теории ОСАГО. Совместными методологическими и теоретическими задачами организации текущей формы страхования в своих трудах занимались такие русскоязычные и ино-

странные ученые, как Архипов А.П.<sup>1</sup>, Вавилова И.А.<sup>2</sup>, Никитина А.А.<sup>3</sup>, Томас М.<sup>4</sup>, Лемер Ж.<sup>5</sup> и др. Впрочем научные работы приведенных ученых относились по большей части к вопросам создания теоретико-методологического основания ОСАГО до введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в РФ. Однако, не имеется системного научного исследования проблемы, образовавшихся на стадии действия рынка ОСАГО. Исследование работ вышеупомянутых авторов и правовой основы обязательного страхования автогражданской ответственности допускает заявлять, о том, что принципы ОСАГО нуждаются в уточнении. К тому же, создание положений ОСАГО происходит без надлежащего учета социального мнения. Не в полной мере изученными подлежат задачи оценки продуктивности организации ОСАГО.

**Научное новшество результатов диссертационного исследования** содержится в совершенствовании методологической и теоретической базы организации системы ОСАГО.

Особенно значимые научные результаты, извлеченные автором:

- раскрыты основы организации ОСАГО в России, в т.ч.: увеличение автопарка страны и более насыщенного дорожного движения; усиливающийся рост числа и тяжести ДТП; значительный процент неурегулированных требований и убытков; создание правового государства, дифференциация прибыли населения; международный опыт организации обязательного страхования автогражданской ответственности; раскрыты экономическо-организационные свойства, затрудняющие организацию обязательного страхования автогражданской ответственности в РФ: территориальное обстоятельство, снижение числа населения и динамики воспроизводства рабочей силы, не высокий уровень жизни населения с особенно представленной дифференциацией прибыли, развитие

---

<sup>1</sup> Архипов А.П., Гомелля В.Б. Основы страхового дела. Уч. пособие. - М.: "Маркет ДС", 2002. - 413 с.

<sup>2</sup> Об изменениях в законодательстве об ОСАГО / И. А. Вавилова // Страховое дело. – 2014. – № 10-11. – С. 61-65.

<sup>3</sup> Никитина А. А. ОСАГО, актуальные проблемы и пути их решения // Молодой ученый. — 2016. — №22. — С. 182-184

<sup>4</sup> Томас Мак Математика рискованного страхования. - М.: Олимп-Бизнес, 2005. - 432 с

<sup>5</sup> Лемер Жан Системы бонус-малус в автомобильном страховании. - М.: Янус-К, 1998. - 267 с.

платежеспособного спроса, пониженная культура страхования, слабо развитая отечественная страховая система;

- приведен список принципов обязательного страхования автогражданской ответственности, содержащие принципы: экономической правомерности страховых тарифов и пределов ответственности; разрозненного предела ответственности; дифференцирование тарифов; единства обязанностей и полномочий; возмещения убытков, а также исключение неправомерного обогащения; направленного расхода гарантийного фонда; нормировка доходов страховых организаций; окупаемость страховых операций;

- на базе исследования положения рынка обязательного страхования автогражданской ответственности определены тенденции формирования обязательного страхования автогражданской ответственности: рост численности среди автовладельцев обязательного страхования автогражданской ответственности, увеличение заявленных убытков, рост доли урегулированных убытков по сравнению к заявленным, увеличение базовой страховой выплаты, повышение выплат по коэффициенту, снижение разницы между страховыми выплатами и взносами, повышение процентной ставки ущерба, перешагнувшего рамку степени ответственности, снижение потенциала стабильности обязательного страхования автогражданской ответственности;

- определены неблагоприятные факты в формировании обязательного страхования автогражданской ответственности: внедрение скидок при реализации полиса обязательного страхования автогражданской ответственности; страховое жульничество; слабая результативность общественной подсистемы обязательного страхования автогражданской ответственности; проблема монополии рынка обязательного страхования автогражданской ответственности;

- исследование социального мнения об обязательного страхования автогражданской ответственности способствовало определить следующие факторы: доля обязательного страхования автогражданской ответственности занимает 95% рынка среди автовладельцев; создание благоприятного отношения к ОСАГО среди населения обусловлено его финансовым благосостоянием; существен-

ным основанием, склоняющим к покупке полиса обязательного страхования автогражданской ответственности является наложение штрафа; большая часть участников выступают за понижение надбавочных коэффициентов и возрастания лимита ответственности.

В магистерской диссертации изучены задачи и общие аспекты правового регулирования договора ОСАГО, Классифицированы по смыслу права. В том числе рассмотрены обязательства участников страховых правоотношений, установленные в нормах ГК об обязательном страховании автогражданской ответственности, произведено исследование норм и сформулированы рекомендации по исключению обнаруженных недочетов.

#### **Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Переход к страховщику прав страхователя на возмещение ущерба (суброгация), предписанный статьей 965 ГК Российской Федерации, не применим в случае страховании ответственности за нанесение ущерба.

В случае с суброгацией к страховой передается, в части уплаченного страхового возмещения, деликтное требование, которое пострадавший имеет к виновной стороне - страхователю либо другому лицу, ответственность которого застрахована. В случае компенсации страховой компанией ущерба, нанесенного пострадавшему, деликтное требование пострадавшего прекращается в части обретенной им компенсации и переход претензии становится невыполнимым, так как данная претензия уже не актуальна. Упрочнение права регресса в обязательном страховании автогражданской ответственности - является исключительно единственным методом отстоять интересы пострадавшего, отклонив в данном случае в защите интересов собственности виновника.

2. Гражданский кодекс РФ (п. 4 ст. 931) дает возможность истцу подать деликтный иск как виновнику, так и страховщику. При подаче пострадавшим иска страховой компании, либо другому лицу, ответственность которого застрахована, страховая компания обязана быть привлечена к участию в деле в виде второго ответчика. Поэтому, в рамках одного дела суд решает вопрос и о компенсации ущерба страховой компанией в пределах страховой выплаты, и о ком-

пенсации ущерба участником либо другим лицом, риски ответственности которого застрахованы, в этой же части, что не превышает размер компенсации страховой компании по договору ОСАГО (при причинении морального ущерба, недостаточности страхового платежа для полноценной компенсации убытков и т. д), гарантируя право пострадавшего на своевременную компенсацию ущерба в полном объеме.

3. Как показывает статистика норм законодательства в части исполнения страховой компанией выплат пострадавшему, страховая компания несет обязательства за просрочку выплат в соответствии с пунктом 21 Закона об ОСАГО. В таком случае, по информации о работе страховщиков, нарушение указанных сроков рассмотрения требований является самым общеупотребительным основанием для обращения пострадавших с претензиями в РСА.<sup>1</sup> Представляется обоснованным стимулировать страховые компании к своевременному выполнению обязанностей, предусмотрев в Законе повышенную ответственность страховой компании за просрочку страховой выплаты.

4. Для того, чтобы установить сумму страховой выплаты за ущерб, нанесенный здоровью или жизни пострадавшего, требуется сформировать таблицы с установлением в них утвержденных сумм и процентов от суммы страховой выплаты, предназначенных выплате пострадавшему в зависимости от степени вреда, - нанесенных в результате происшествия и уровня утраты трудоспособности. Страховая выплата в результате летального исхода кормильца должна быть максимальной, а в случае потери лица, не являющегося кормильцем - составлять около 30% от максимальной, страховой выплаты.

**Подлинность и основательность итогов выполненного исследования обуславливаются:** применением методологических, теоретических, а также материалов, носящих информационный характер национальной и иностранной научной литературы, выражающих результаты науки в области исследования проблематики обязательного страхования автогражданской ответственности;

- осуществлением изучения положения рынка обязательного страхования автогражданской ответственности на базе осуществленного автором опроса респондентов ОСАГО;

- анализом общепринятого мнения о позиции к обязательному страхованию автогражданской ответственности на базе использования методов страховой общественности;

- применением аналитических и статистических материалов РСА;

**Практическая обоснованность трудов** содержится в возможности применения органами исполнительной и законодательной власти России, Российским союзом автостраховщиков аналитических данных труда, а также разработанных позиций и предложений по развитию государственного и организационного упорядочивания обязательного страхования автогражданской ответственности, созданию областных и федеральных программ по совершенствованию обязательного страхования автогражданской ответственности и безопасного дорожного движения.

Практическая составляющая трудов содержится в:

- обоснованности позиции о применении произвольной франшизы в обязательном страховании автогражданской ответственности исходя из желания и финансового уровня страхователя;

- обоснованности действий по сокращению нерентабельности обязательного страхования автогражданской ответственности (контролирование системы «бонус-малус», использование системы штрафных баллов, применение общей методики выявления степени ущерба имуществу и жизни, противостояние страховому мошенничеству, применение усилий по снижению ДТП и др.)

**Апробация и реализация итогов изучения.** Практические предложения и теоретические положения диссертационного исследования применяются в работе Российским союзом автостраховщиков.

**Объем и структура диссертационной работы выражают всеобщий замысел и логику исследования.** Работа состоит из введения, четырех глав, заключения, списка литературы.

## **Глава I. Законодательство РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.**

### **1.1. Формирование рынка ОСАГО «принятие соответствующих законов»**

На настоящем этапе своего формирования страховой рынок РФ демонстрирует одну из значительно неблагоприятных и проблематичных отраслей экономики страны. Однако, структура ОСАГО представляется в роли значительно крупного свободного рынка страхования РФ и включает в себя достаточную долю страховых сборов, тот что насчитывает по меньшей мере больше чем 60% от всей доли. Рынок Обязательного страхования автогражданской ответственности стадии спада и подъёма, в процессе этого происходит экономическая нестабильность, что порождает перечень особо сложных проблем, нуждающихся в разрешении. ОСАГО - один из видов страхования, в котором объектами страхования представляются имущественные интересы, попадающие под риск автогражданской ответственности по своим обязательствам, появляющимся ввиду нанесения вреда здоровью, жизни или имуществу пострадавших при пользовании ТС. В настоящее время на рынке ОСАГО имеются четыре основные проблемы, приведем их далее: Одной из проблем ОСАГО в РФ является противоречие по страховым компенсациям фактической степени понесенного вреда. Страховые возмещения за понесенный ущерб выплачивают на базе положения, предполагающего то, что страховая компания не должна приносить прибыль страхователю, т. к смысл страхования лежит в возвращении транспортного средства в исходное, до аварийное состояние, путем выплаты или ремонта автомобиля.

Преимущество ремонта над выплатой было введено ФЗ от 28.03.2017г. № 49-ФЗ<sup>6</sup>. Он стал действительным с 28 апреля 2017г. Страховщик передает направление на автосервис, с которой был заключен договор. Ознакомиться со списком автосервисов, с которыми у страховой компании имеются соглашения, можно на ее официальном сайте. Страховая компания должна осмотреть автомобиль, после чего предоставить направление на автосервис в срок до 20 дней с момента подачи заявления автовладельцем о страховом случае с необходимыми документами. Ремонтные работы должны быть произведены в срок до 30 дней с момента сдачи владельцем ТС на сервис. При нарушении условий по срокам выдачи направления на сервис, страховая компания уплачивает владельцу пени в размере 1% от суммы страхового возмещения за каждый просроченный день. В случае по нарушению срока по производству ремонта, страховая компания обязана уплатить пени в размере 0.5% от той же суммы. Особенности, при которых страховщик обязан выплатить денежную сумму, а не отправлять на СТО.

К данным условиям относятся:

- в случае дорожно-транспортного-происшествия водителю причинен тяжкий вред или наступил летальный исход;
- в случае дорожно-транспортного-происшествия ТС не подлежит восстановлению;
- в случае дорожно-транспортного-происшествия причиненный ущерб превысил 400 т. р
- потерпевший в дорожно-транспортном-происшествии является инвалидом первой или второй группы;

Максимальные сроки выполнения ремонта не могут превышать 30 дней (для выплат прежний срок в 20 дней). В случае ненадлежащих ремонтных работ претензию о возмещении убытков вы направляете страховой компании. К тому же, денежная выплата осуществляется, в случае, когда страховая

---

<sup>6</sup> Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 28.03.2017 N 49-ФЗ // СПС «Консультант Плюс».

компания в силу определенных обстоятельств не имеет возможности организовать ремонт в выбранном автовладельцем сервисе, при имеющемся договоре со страховщиком. Владелец имеет полное право выбрать СТО по своему усмотрению из списка, указанного страховщиком.

Каждый этот год предоставляет 5% скидку для автовладельца от общей стоимости полиса обязательного страхования автогражданской ответственности. Третьей проблемой считаются сроки по страховым выплатам, регулируемых федеральным законом о обязательного страхования автогражданской ответственности. В действительности с законом, выплаты обязаны исполнять в 20-дневный срок (5 дней отводится для проведения экспертизы), однако, потерпевший может столкнуться с тем, что страховщик просрочит выплату, не выполняя законные требования. Касается это прежде всего несовершенства законодательной базы по отношению вопросов принятия суммы по выплатам. Потому-что имеется множество способов определения полученного ущерба, которые, как правило, имеют отличия друг от друга, поэтому могут появляться спорные обстоятельства у потерпевшего со страховой компанией. Кроме предоставленных 20-ти дней для произведения выплаты влияет число официальных праздничных дней, например, майские праздники могут оттянуть сроки по выплатам в срок до одного месяца. Кроме этого срок выплат так же определяет время восстановления потерпевшего, в случае понесенного им серьезного вреда здоровью при ДТП. В иных случаях, когда страховщик умышленно затягивает срок по выплатам, его обяжут уплачивать потерпевшему по 1% от одобренной суммы выплаты за каждый день просрочки и по 0.5% в том случае, когда страховая компания не предоставляет оправданный отказ в принятии страховых выплат пострадавшему по окончании 20-ти дневного срока. Главной задачей санкций находится в получении страхового полиса обязательного страхования автогражданской ответственности. Проблемы в регистрации полиса имеются в том, что страховые компании применяют множество предлогов, целью которых является отказ заявки. Кроме того, при реализации полиса обязательного страхования

автогражданской ответственности, страховые компании пытаются принудить к дополнительным услугам, при этом данные услуги не содержат в себе никаких преимуществ, а нацелены на извлечение выгоды. Противостояние данной проблеме происходит только при помощи суда, но и при этом, оперативная регистрация полиса оказывается практически невыполнимой. Иногда, даже если страхователь имеет все законные права для предъявления жалобы на страховщика, следует знать, что этого не достаточно. Злодеяние со стороны страховой компании необходимо ещё и доказать, поэтому только в редких прецедентах суды остаются удовлетворены показаниями со слов клиентов страховщиков, так же, как правило, пострадавших должно быть несколько. За неспособностью к определению всех потерпевших незаконных деяний страховщика, клиент вынужден заранее подготовить доказательную базу. В таком случае, он способен доказать вину страховой компании, преступивших права страхователя, что не позволит ей уйти от ответственности. В доказательную базу входят: видео-фиксация нарушения, аудиозапись разговора, письменный ответ страховщика, дача свидетельских показаний очевидцев (ими способны оказаться так же и знакомые лица).

**Таблица 1 - Общая динамика показателей ОСАГО за 2015-2016 года**

Наименование ключевых показателей страховщиков	Единица измерения	Отчетный период					Изменения за год
		30.09.2015	31.12.2015	31.03.2016	30.06.2016	30.09.2016	
<b>Количество заключенных договоров по ОСАГО, в том числе:</b>							
с физическими лицами	ед.	29139796	39627492	7816251	18746386	28159252	-3,4%
<b>Страховые премии по ОСАГО из них:</b>							
с физическими лицами	ед.	26307884	35649028	6969292	16695945	25332369	-3,7%
<b>Выплаты по договорам ОСАГО в том числе:</b>							
с физическими лицами	млн руб.	134091,7	190232,8	43492,9	99864,3	151559,0	13,0%
<b>Выплаты по договорам ОСАГО в том числе:</b>							
с физическими лицами	млн руб.	86609,1	124205,8	35789,2	77464,5	120142,9	38,7%
<b>с физическими лицами</b>	млн руб.	77286,1	110946,3	32061,4	69470,5	107818,5	39,5%

Статистика, изложенная в таблице №1 "Общая динамика показателей обязательного страхования автогражданской ответственности за 2015-2016 год" определяют смену показателей по статьям: - Число зарегистрированных соглашений по обязательному страхованию автогражданской ответственности за минувший период упало на 3.4 %, включенные в их число зарегистрированные договоры с физ. лицами в 2015-2016 году в свою очередь обладают негативной тенденцией, их упадок составил 3.7%.

- Страховые премии по обязательному страхованию автогражданской ответственности извлеченные за 2016 год продемонстрировали рост на 11.9% в сравнении с 2015 годом. Из совместных страховых премий обязательного страхования автогражданской ответственности, премии приобретенные от физ. лиц увеличились на 13% в сравнении с отчетным этапом. Выплаты по соглашениям обязательного страхования автогражданской ответственности в отчетном этапе выросло на 38.7%, из того же числа роста выплат по соглашениям обязательного страхования автогражданской ответственности зарегистрированными с физ. лицами продемонстрировало 39.5%.

На базе всего вышесказанного сделаем вывод, о том, что рынок ОСАГО РФ предстает важным проблемным сектором рынка страхования. В этой стадии его формирования в нем имеется цепь обостряющих положение моментов, как страховщиков, так же и владельцев. Сложности в секторе страхования тс Российской Федерации требуются в оперативном разрешении со стороны гос-ва. Самым эффективным методом их разрешения может быть усиление надзора и ряд процессов, устремленных на регулирование экономического положения со стороны гос-ва в отношении ОСАГО, в том числе: контроль деятельности страховой компании, регулирование экономического положения на современном рынке, надзор за соблюдением прав клиентов, в том числе и развитие ряда законопроектов затрагивающих структуру ОСАГО.

## **1.2. Введение ответственности за несоблюдение обязательств, а также за навязывание дополнительных услуг и отказ от заключения договора ОСАГО.**

Институт обязательства страховщика представляет одним из значимых способов по защите прав наиболее уязвимой в соглашении стороны - страхователя.

1. Ни гл. 48ГК РФ "Страхование"<sup>7</sup>, ни Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 "Об организации страхового дела в РФ"<sup>8</sup> почти не включают в себя особых правовых норм, предназначенных ответственности сторон договора, а главное страховщика, прочих структур обеспечения прав страхователя, выгодоприобретателя при несоблюдении договорного обязательства. В прочем первоначальная редакция Закона Российской Федерации "Об организации страхового дела в РФ", просуществовавшая до 4 января 1998 года, подразумевала гл. II "Договор страхования", предназначенную единым вопросам договора страхования, его единому понятию (ст. 15), нормам, правам и обязанностям сторон, исключениям по прекращению обязательства и ответственности сторон. Основным из систем гарантий прав страхователя, обеспечивающих осуществление страхового обязательства, представлялась установленная ст. 17 Закона неустойка в виде наложения штрафа. Ее размер насчитывал 1% от суммы страховой выплаты за каждый день просрочки выполнения обязанности по выплате страховой компенсации.

В различии от ГК Российской Федерации и Закона о страховании, Закон о обязательном страховании автогражданской ответственности с последнего времени включает особые нормы об уплате неустойки страховщиков по обязательному страхованию при условии своей обязанности по страховой выплате пострадавшему. Это нововведение образовалось с принятием Закона

---

<sup>7</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Гл.48 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>8</sup> Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».

об изменении ОСАГО от 1 декабря 2007 г. N 306-ФЗ<sup>9</sup>, тот что в этой части вступил в силу с 1 марта 2008 г.

Важно знать, то что это единственный случай, когда в действующем страховом законодательстве предусматривается законная неустойка.

Важно знать, что в законе об обязательном страховании автогражданской ответственности спроектирована особая система расчета пени. Она исчисляется исходя из предписанной страховой суммы по типу возмещения вреда каждому потерпевшему, т. е из 500.000 т. р, в ходе нанесения вреда здоровью или жизни, а также 400.000 т. р в следствии причинении вреда имуществу пострадавшего (ст. 7 Закона об ОСАГО). Обычно гражданско-правовая пеня вычитается от должной кредиторю суммы задолженности. Утвержденная в Законе об обязательном страховании автогражданской ответственности пеня имеет признаки штрафа, другими словами, именуется штрафной пеней. Правоприменительная практика по данному вопросу продолжительное время формировалась по-разному. Суды при расчете размера пени в некоторых случаях верно исходили из заданного буквального понимания ст. 7 Закона об обязательном страховании автогражданской ответственности, необходимых рассчитывать пеню исходя из предельного размера страховой суммы. В иных случаях (исходя из буквального понимания обозначенных норма - неправильно, но с позиции обычного порядка расчета пени - традиционно) суды указывали, что пеня, подверженная взысканию со страховщика, не выполнившего обязанность совершить страховую выплату пострадавшему, необходимо рассчитывать исходя из определенной суммы ущерба, не превосходящей предельного размера, указанного в ст. 7 Закона об обязательном страховании автогражданской ответственности.

Во многих судебных постановлениях также "сильно" заявлялось, что общее толкование ст. 7 Закона об обязательном страховании автогражданской ответственности, заключавшееся в том, что размер неустойки не связан с раз-

---

<sup>9</sup> Федеральный закон от 1 декабря 2007 г. N 306-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и Ст. 2 Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».

мером неисполнения страховщиком обязательства по определенной страховой ситуации, не подлежит гражданско-правовому определению пени. К тому же с 2009 года до середины 2011 года, данная практика считается главенствующей как в судах общей юрисдикции, так и в арбитражных судах.

Поэтому в середине 2011 года Верховный суд России выделил собственную позицию по данному вопросу, являющаяся соответствию буквального толкования ст. 7<sup>10</sup> Закона об обязательном страховании автогражданской ответственности и противоположно отличается от сформировавшейся в настоящее время судебной практики.

Осуществляя исследование пени по обязательному страхованию автогражданской ответственности, важно заострить внимание на ее различие от прочих предусмотренных в гражданско-правовых законах пени. Говоря о взыскании пени за неподобающее выполнения страховщиком обязательства по страховой выплате, требуется иметь в виду, что в силу ст. 333 ГК РФ<sup>11</sup> у суда имеется право снизить размер пени по факту ее явной несоразмерности к нарушению обстоятельств. Текущее обстоятельство должно оправдываться должником и устанавливаться судом с рассмотрением всех изученных обстоятельств по делу и исходя из периода просрочки.

2. В следствии с возникновением в Законе об обязательном страховании автогражданской ответственности положений о законной пени исчезает необходимость в задействовании института ответственности страховщика как должника за использование чужих финансов. Впрочем, данная возможность теоретически имеется. Это сказано тем, что обязательство по выплате страхового возмещения по своей природе является денежным и подпадает по положение ст. 395 ГК РФ<sup>12</sup>. Порядок подсчета процентной ставки за использование чужих денежных средств устанавливается Постановлением Пленума

---

<sup>10</sup> Определение Верховного Суда РФ от 13.12.2017 N 307-ЭС17-18987 по делу N А56-62089/2016  
Требование: О пересмотре в кассационном порядке судебных актов по делу о взыскании страхового возмещения // СПС «Консультант Плюс».

<sup>11</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 333 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>12</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 395 // СПС «Консультант Плюс».

Верховного Суда России N 13 и Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ N 14 от 8 октября 1998 г. "О практике использования положения Гражданского кодекса России о процентах за пользование чужими финансовыми средствами"<sup>13</sup>.

Проценты за использование чужих денежных средств исчисляются с момента начала просрочки страховщика, в данном случае - после истечения 15-ти дней и до момента фактического исполнения финансового обязательства по страховой выплате страховой компанией. О нем говорит и п. 24 Обзора практики исследования судебных споров, взаимосвязанных с исполнением договоров страхования, утв. информационным письмом Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 28 ноября 2003 г. №75<sup>14</sup>.

Страховая компания, выплатившая клиенту проценты за просрочку выплаты страхового возмещения, не имеют право просить в порядке регресса или суброгации их от лица, ответственного за нанесенный клиенту вред (п. 20 Обзора практики исследования судебных споров, связанных с выполнением соглашений по страхованию, утв. информационным письмом Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 28 ноября 2003 года №75).

Страховщик, уплативший страхователю проценты за просрочку выплаты страхового возмещения, не вправе требовать в порядке регресса или суброгации их от лица, ответственного за причиненный страхователю вред (п. 20 Обзора практики рассмотрения судебных споров, связанных с исполнением договоров страхования, утв. информационным письмом Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 28 ноября 2003 г. N 75).

Невзирая на то, что по собственной природе пеня и проценты за использование чужих финансов считаются различными конфигурациями ответственности, судебная практическая деятельность отталкивается с неосуществимости синхронного взыскания и неустойки, и процентов за использование

---

<sup>13</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ N 13, Пленума ВАС РФ N 14 от 08.10.1998 (ред. от 24.03.2016) "О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользование чужими денежными средствами" // СПС «Консультант Плюс».

<sup>14</sup> Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 N 75 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования (п.20) // СПС «Консультант Плюс».

чужими финансовыми средствами. Данное положение следует из абз. 2 п. 6 вышеназванного Распоряжения Пленума Верховного Суда России №13 и Президиума Верховного Арбитражного Суда России №14 от 8 октября 1998 г., в соответствии с которым "законом или договором сторон является обязательство должника оплачивать неустойку (штраф) при просрочке выполнения финансового обязательства. В аналогичных вариантах суду необходимо отталкиваться от того, что кредитор имеет право представить условие о использовании одной из данных мер (неустойки или процентов за использование чужими финансовыми средствами - прим. авт.), не подтверждая прецедента и объема потерь, полученных им в результате несоблюдения финансового обязательства, в случае если другое непосредственно ни коем образом не учтено законодательством либо договором".

Актуальность взыскания процентов за использование чужих финансовых средств существовала до этапа принятия Закона об изменении обязательного страхования автогражданской ответственности с 1 декабря 2007 года. №306-ФЗ<sup>15</sup>, которым была внедрена легитимная пеня.

Приоритетность взыскания пени перед процентами за использование чужими финансовыми средствами в отношении по обязательному страхованию автогражданской ответственности была специально замечена Верховным Арбитражным Судом Российской Федерации.

3. С учетом этого, то что клиент при заключении соглашения обязательного страхования автогражданской ответственности выплачивает страховую премию при заключении соглашения (п. 12 Правил ОСАГО)<sup>16</sup> и законодательство не учитывает способности рассрочки ее уплаты, не имеется в том числе, и предположительная вероятность появления ответственности страховщика за несоблюдение обязательства по оплате страховой премии.

---

<sup>15</sup> Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и Ст.2 Федерального закона О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации Об организации страхового дела в Российской Федерации // СПС «Консультант Плюс».

<sup>16</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" п.12 // СПС «Консультант Плюс».

4. Наравне с уплатой пени никак не обходимо выпускать из виду и главную конфигурацию ответственности за несоблюдение принятого на себя обязательства - компенсация убытков.

Применительно к страховому обязательству речь должна идти о потерях, образующихся у страхователя либо выгодоприобретателя в связи с ненадлежащим осуществлением, несоблюдением страховой компанией обязательства

ГК Российской Федерации отталкивается из принципа абсолютного возмещения потерь, в случае если законодательством либо соглашением никак не определена компенсация потерь в наименьшем объеме (ст. 15 ГК Российской Федерации)<sup>17</sup>. Ни гл. 48 ГК РФ, ни Закон о страховании, ни Закон об обязательном страховании автогражданской ответственности не включают положений об ограниченном объеме возмещения убытков. Как определено п.2 ст.15 ГК Российской Федерации, принцип абсолютного возмещения потерь содержит совокупность возмещения реального ущерба - затрат, какие субъект понес либо обязано будет понести с целью восстановления нарушенного права и упущенной выгоды - неполученной прибыли кредитора.

Таким образом, к примеру, из числа потерь пострадавшего равно как страхователя, которые подлежат возмещению страховой компании в рамках института ответственности, можно охарактеризовать затраты согласно проведению оценки (экспертизы) причиненного вреда имуществу страхователя, в случае если страховая компания отказывает в страховой выплате либо страхователь не согласен с суммой начисленного страхового возмещения.

С учетом новой позиции Высшего Суда Российской Федерации, сформулированной в Распоряжении Пленума Высшего Суда Российской Федерации с 28 июня 2012 года. №17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей"<sup>18</sup>, о способности применения к договору страхования Закона Российской Федерации "О защите прав потребителей" в

---

<sup>17</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст.15 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>18</sup> Распоряжение Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 N 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей" // СПС «Консультант Плюс».

части, не урегулированной особыми законами, в случае ненадлежащего выполнения страховой компанией обязанности согласно страховой выплате пострадавший способен требовать со страховой компании компенсацию морального вреда.

В силу ст.15 Закона Российской Федерации "О защите прав потребителей"<sup>19</sup> моральный ущерб, нанесенный покупателю вследствие нарушения производителем (исполнителем, торговцем, уполномоченной организацией или уполномоченным индивидуальным предпринимателем, импортером) прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами РФ, стабилизирующими взаимоотношения в сфере охраны прав потребителей, подлежит компенсации причинителем ущерба при выявлении его вины. Объем компенсации морального вреда обуславливается судом и не зависит от размера возмещения материально ущерба.

Возмещение морального ущерба происходит вне зависимости от возмещения материального ущерба и понесенных покупателем потерь. В связи с этим существовавшая прежде судебная практика об отказе в удовлетворении условий пострадавшего во взыскании компенсации морального ущерба, базирующаяся на прежней позиции Высшего Суда РФ, содержащегося в Обзоре судебной практики Высшего суда РФ за I квартал 2008 года, утв. Распоряжением Президиума Высшего Суда РФ с 28 мая 2008 года<sup>20</sup>, станет изменена.

Навязывать при заключении соглашения по обязательному страхованию автогражданской ответственности другое страхование и ставить заключение соглашения в зависимость от оформления другого вида страхования, считается административным правонарушением.

---

<sup>19</sup> Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" Ст. 15 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>20</sup> Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2008 года (утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 17.09.2008) (ред. от 04.06.2014) // СПС «Консультант Плюс».

Федеральным законом с 21.07.2014 г №-223-ФЗ "О внесении изменений в ФЗ "Об ОСАГО"<sup>21</sup> и отдельные законодательные акты РФ" в Кодекс об административном правонарушении РФ (КоАП РФ) была введена статья 15.35.1<sup>22</sup>.

Согласно ст.15.34.1. КоАП РФ<sup>23</sup> безосновательный отказ страховой компании от заключения публичных соглашений, предусмотренных федеральными законами об определенных типах обязательного страхования или принуждение страхователя, либо обладающему желанием заключить договор обязательного страхования лицу дополнительных услуг, не предусмотренных требованиями ФЗ о конкретном типе обязательного страхования, влечет назначение админ. штрафа на должностных персон в размере пятидесяти 50 тыс. руб.

Согласно ст.1 ФЗ с 25.04.2002 года № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" - договор страхования, согласно которого страховая компания обязуется за predeterminedную соглашением сумму (страховую премию) при наступлении предусмотренного в соглашении события (страхового происшествия) компенсировать пострадавшим нанесенный вследствие данного действия ущерб их здоровью, жизни либо имущества (произвести страховую выплату) в пределах определенной соглашением суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования заключается в порядке и на обстоятельствах, которые предусмотрены настоящим ФЗ, и являются публичными.

---

<sup>21</sup> Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 21.07.2014 N 223-ФЗ // СПС «Консультант Плюс».

<sup>22</sup> Ст. 15.35.1 Кодекса об Административных правонарушениях РФ РЕДАКЦИЯ ОТ 17 НОЯБРЯ 2016 ГОДА (ДЕЙСТВУЮЩАЯ) С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВСТУПИВШИМИ В СИЛУ С 3 ОКТЯБРЯ 2016 ГОДА Нарушение требований законодательства о противодействии неправомерному использованию инсайдерской информации и манипулированию рынком // СПС «Консультант Плюс».

<sup>23</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 15.34.1. Неоснованный отказ от заключения публичного договора страхования либо навязывание дополнительных услуг при заключении договора обязательного страхования // СПС «Консультант Плюс».

Согласно ст.426 ГК РФ<sup>24</sup> публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по реализации товаров, осуществлению работ либо предложению услуг, которые данная организация по своей деятельности обязана реализовать в отношении каждого, кто к ней обратится (розничная торговля, перевозка автотранспортном единого пользования, обслуживания связи, энергоснабжение, медицинское, гостиничный сервис т. д).

Коммерческая организация не имеет право оказывать предпочтение одному лицу перед иным в отношении заключения публичного соглашения, помимо ситуаций, предусмотренных законом и другими правовыми актами.

Цена продуктов, труда и услуг, а также другие требования публичного договора формируются одними и теми же для всех потребителей, за исключением ситуаций, если законом и другими правовыми актами допускается обеспечение льгот для определенных категорий потребителей.

Отказ коммерческой компании от заключения публичного соглашения при наличии способности обеспечить потребителю соответствующие продукты, услуги, произвести для него определенные работы не разрешается.

Таким образом, договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (обязательного страхования автогражданской ответственности) считается публичным и отклонение в его заключении, либо принуждение страхователя к дополнительным услугам и административным правонарушением, предусмотренным ст.15.34.1.КоАП РФ.

Субъектом этого правонарушения считается должностное лицо.

Согласно ст.2.4. КоАП РФ<sup>25</sup> административной ответственности подлежит должностное лицо в случае совершения им административного правонарушения в связи с несоблюдением или ненадлежащим осуществлением собственных должностных обязательств.

---

<sup>24</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 426 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>25</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 2.4 // СПС «Консультант Плюс».

Под должностным лицом следует понимать лицо, регулярно, временно или в соответствии с особыми полномочиями осуществляющими функции представителя власти, то есть наделенное в установленном законом порядке распорядительными полномочиями в отношении лиц, не находящихся в служебной зависимости от него, а равно субъект, исполняющий организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции в государственных органах, органах регионального самоуправления, муниципальных и городских организациях, а кроме того в Вооруженных силах РФ.

Однако, в силу ст. 2.4. КоАП РФ личности, исполняющие коммерческую деятельность без образования юридического лица, совершившие административно правонарушение, несут административную ответственность как должностные лица.

Исходя из вышеперечисленного следует, что в случае регистрации сотрудника как индивидуального предпринимателя и продолжении им навязывания клиентам дополнительных услуг, он будет совершать административное правонарушение, предусмотренное ст. 15.34.1.КоАП Российской Федерации к нему может быть применено наказание в виде наложения административного штрафа в размере 50 000 рублей.

## **Глава II. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.**

### **2.1 Анализ развития института ОСАГО.**

С момента вступления в силу закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40 от 25.04.2002 года изменения в сферу автострахования вносились около 30-ти раз. Поправки и нововведения касались как полиса, так и системы страхования в целом. В последней редакции от 2017 г. денежная компенсация была заменена ремонтом авто, введены электронные полисы.

На сегодня страхование гражданской ответственности собственников авто является примером сложного социального механизма, который находится в стадии совершенствования. Поскольку альтернатив полису ОСАГО немного, то всех автовладельцев интересуют перспективы реформирования системы в ближайшие годы.

Самый значимый для автолюбителей факт и болезненный вопрос страховых компаний – тарифы на автогражданку. Их поднимали в 2015 г., однако страховщики уверены, что назрела необходимость в новом пересмотре. Министерство финансов изучает проект закона, в котором образование тарифов будет полностью переформатировано. Сегодня стоимость страховки зависит от технических характеристик транспортного средства. В планах – привязывать стоимость полиса только к конкретному водителю (собственнику авто). Например, при расчете «бонус-малус» будут учитываться ДТП не с участием машины, а с участием водителя.

Страховые компании не поддерживают данный проект. Их возражения базируются на спорности самой идеи, многочисленности застрахованных граждан (40 млн.), которым сложно будет привыкнуть к новому ценообразованию.

Российский союз автостраховщиков направил Центробанку предложение, в соответствии с которым в некоторых регионах России коэффициенты должны вырасти. По мнению главы РСА повышение может принести до 20-ти млн. руб., которые пойдут на покрытие дефицита бюджета страховых фирм. И.Ю. Юргенс, глава Всероссийского союза страховщиков, утверждает, что состояние страхового рынка, угрожающее. Выдержать нагрузку страховщики смогут до конца 2018 г. Если Центробанк будет настаивать на удержании тарифов, то в 2019 г. ряд компаний обанкротится и сдаст лицензии. Замена выплат ремонтом – это лишь малая мера, которая позволяет бороться с мошенниками, но не решает проблему дефицита финансирования<sup>26</sup>. Изменения 2017 г. обусловили удорожание средней компенсации за ремонт на 13% из-за требования устанавливать на машины новые детали, ремонтировать новые авто на гарантии только в дилерских автосервисах.

Заместитель главы Центробанка С. Швецов воздерживается от конкретных прогнозов, однако отмечает, что потребители страхового продукта почувствуют преимущества последних нововведений по ОСАГО только в следующем году, когда механизм взаимодействия автосервисов и страховых компаний будет отлажен. Что касается повышения тарифов, то в Центробанке обсуждается возможность персонифицировать ценообразование. Например, автовладелец, имея солидный водительский стаж без ДТП, сможет сэкономить на стоимости полиса. По словам Швецова, корректировки не затронут среднюю цену на тариф.

В Центральном банке утверждают, что по результатам проведенных исследований, рынок автострахования является самым перспективным, а полис ОСАГО – продукт высококонкурентный. Это обусловлено отсутствием монополистов, большим числом компаний и электронным доступом к оформлению полиса. Как следствие – каждый гражданин из любой точки России может приобрести страховку у понравившейся компании.

---

<sup>26</sup> Юргенс И. Ю. Очередные задачи российского страхового рынка: Сборник статей, интервью и выступлений. М.: РОССПЭН, 2009. — 278 с. — ISBN 978-5-8243-1161-7.

По данным Аналитического кредитного рейтингового агентства (Прогноз рынка страховок на период 2017-2021 гг.) рост тарифов в системе ОСАГО в следующем году маловероятен из-за близости президентских выборов.

С начала следующего 2018 года по распоряжению Центробанка страхователям будут выдавать полисы на новых бланках с более серьезной защитой. Кроме дополнительных мер против подделок бланку будет присвоен QR-код, дающий возможность в онлайн-режиме просмотреть электронную версию страхового договора.

Проблема поддельных полисов возникла несколько лет назад. Чтобы снизить количество фальсификата, были выпущены бланки с металлизированной нитью, сложной окраской и водяными знаками. Однако этих мер оказалось недостаточно – страховые агенты стали заявлять о пропаже бумаг, а рынок наводнили поддельные договоры на официальных бланках. В 2018 г. на полисе поместят информацию о влиянии коэффициентов на страховые взносы, о договорах по автостраховке, которые гражданин заключал ранее.

Страховщики новую систему защиты бланков оценивают скептически, поскольку считают, что код можно подделать, как и ресурс, на который он будет указывать.

Среди основных изменений в сфере ОСАГО на 2018-2019 гг. предусмотрены:

- увеличение (поэтапное) стоимости полиса;
- продление страховки (с года до трех лет), однако страховые компании пока против такого нововведения;
- возможность выбора суммы страхового покрытия: разрабатывается 3 варианта (2 млн., 1 млн., 400 тыс. за материальные убытки и 500 тыс. за ущерб здоровью);
- ориентир на водителя, а не на транспортное средство (не будет учитываться мощность двигателя, зато для нарушителей цена полиса возрастет);

- тариф будет регулироваться страховщиком в пределах, установленных Центробанком (ориентировочно «коридор» колебания стоимости составит 30%).

Кардинальные изменения в законе об ОСАГО будут сделаны в июле 2018 года. Рассмотрим основные из них:

1. С июля 2018 года страховщик обязан провести осмотр повреждений автомобиля после ДТП в течение 5 дней с момента подачи документов о наступлении страхового случая. Ранее этот срок отсчитывался с момента предоставления транспортного средства к осмотру.
2. С июля автовладельцы обязаны проводить независимую экспертизу автомобилей страховщика. Это не запрещает оценивать ущерб самостоятельно, обратившись к эксперту. Но без проведения экспертизы страховщика выплата произведена не будет.
3. Срок рассмотрения претензии страхователя при досудебном урегулировании убытков увеличен с 5 до 10 дней. В течение этого периода страховщик должен рассмотреть жалобу клиента (если он не удовлетворен суммой выплаты) и направить ответ.
4. Автовладельцы могут оформлять электронные полисы ОСАГО. Для проверки документа сотрудникам ГИБДД предоставляется распечатанная информация о том, что договор страхования заключен.
5. Тарифы по ОСАГО не могут меняться чаще 1 раза в год.

Пока изменения в законодательстве незначительные. Так, с января 2018 года все страховые компании обязаны предоставлять услуги по оформлению электронного полиса ОСАГО.

Следующие изменения будут сделаны весной текущего года, и они значительно меняют условия страхования автогражданской ответственности.

Изменения в законодательной базе находились на разработке больше года. Перечень коррективов был официально опубликован в августе 2018 года.

Планируется внести поправки в законодательстве в начале 2018 года, а в силу они вступят с 1 марта 2018 года.

Основной поправкой в законодательстве станет правило, по которому страхователю не выдается на руки денежная компенсация, а автомобиль направляется на СТО для ремонта.

Станцию ремонта транспортных средств выбирает страхователь из списка, предложенного страховщиком. После ремонта пострадавшего в ДТП автомобиля он оплачивает выставленный счет.

Такая процедура возмещения убытков исключает вероятность обмана со стороны автолюбителей. Случаи, когда ради получения материальной выгоды, водители договаривались с работниками СТО об увеличении суммы счета, встречаются часто.

С другой стороны, изменение ситуации выгодно автовладельцам. Если раньше суммы денежной компенсации могло не хватить на восстановление поврежденного ТС, то сейчас проводится полный ремонт, а водителю нет нужды беспокоиться за размер выставленного счета.

Денежная компенсация будет выплачиваться в исключительных случаях:

- при тотальной гибели автомобиля, когда восстановлению она после аварии не подлежит;
- если сумма выставленного счета превышает допустимый лимит (в 2018 году – 400 000 рублей), а автовладелец не желает делать доплату из личных средств;
- если страховая компания по каким-либо причинам не может направить автомобиль в СТО, выбранную страхователем при заключении договора;
- если страховая компания не укладывается в установленные законодательством сроки (30 дней) произвести ремонт автотранспорта;
- если страхователь обратился с просьбой произвести выплату в денежном эквиваленте по определенным причинам (например, при тяжелом материальном положении) и направил ее в РСА (выплаты будут производиться не всем желающим, а только при наличии веских и доказанных оснований, после проведения специальной комиссии);

- если страховщик и страхователь в письменном виде заключили соглашение о выплате денежной компенсации (такой вариант будет возможен, но сумму выплатят значительно меньше, чем было бы потрачено на ремонт авто).

Проблемы при некачественном ремонте по ОСАГО рассматриваются в статье: некачественный ремонт по ОСАГО.

Касается штрафов для автолюбителей, кардинальных изменений не произойдет. В Кодексе об административных правонарушениях появится статья за отсутствие Зеленой карты у въезжающих в страну иностранных водителей.

Размер штрафа пока не оговаривается, но контролировать данный процесс поручат Таможенной службе.

В 2018 году планировалось увеличить штраф за езду без ОСАГО в 10 раз (с 800 рублей до 8000 рублей). А при обнаружении поддельного полиса лишать водительских прав. Данные изменения в наступившем году внесены не будут.

Корректировка тарифов по ОСАГО пока не запланирована. Возможно, ежегодное повышение цен на страховку не коснется 2018 года. Изменения будут внесены только в систему расчетов стоимости ОСАГО.

С 2018 года коэффициент бонус-малус будет рассчитываться по другой схеме. Сейчас он присваивается водителю и автомобилю.

И когда в полис вписывается несколько человек, стоимость страховки увеличивается, что несправедливо по отношению к автолюбителям, заработавшим длительной безаварийной ездой максимальный класс и хорошую скидку.

С 2018 года КМБ будет присваиваться конкретно водителю, в зависимости от количества лет безаварийной езды.

Это создает преимущества для страхователей:

- возможность повышения КМБ без привязки к определенному ТС;
- перерасчет коэффициента будет производиться ежегодно, 1 января, а не по окончании страхового периода;
- узнать свой класс водитель сможет на сайте РСА;

- упрощение процесса оформления группового ОСАГО.

Изменения в страховых выплатах по ОСАГО в 2018 году коснутся лимита компенсации по Европротоколу. Ее размер составит 100 000 рублей (в 2018 году – 50 000 рублей). Увеличивать выплаты по основному способу оформления ДТП пока не планируется.

Предполагается изменение максимального лимита в Москве и Санкт-Петербурге, но предложение на данный момент находится на рассмотрении в правительстве РФ.

В денежном эквиваленте выплата будет производиться только в исключительных случаях. Потерпевший в ДТП получит направление в СТО для ремонта автомобиля. Срок гарантии составит более 2 месяцев.

Перечисленные изменения в ОСАГО относятся к основным. Но есть ряд других коррективов, о которых следует знать страхователям:

1. Изменяется список претензий, предъявляемых к виновнику аварии. Так, законодательством будет запрещено требовать выплаты в судебном порядке на ремонт автомобиля с пешеходов, ставших виновниками ДТП и получивших травмы.
2. В РСА создана база данных всех водителей. И каждый автолюбитель может сделать запрос, получив информацию о себе. До 2018 года эта возможность предоставлялась только страховым компаниям.
3. Обращаться за выплатой в страховую компанию водитель должен лично.

Изменения в законодательстве гласят, что будет запрещено передавать (продавать) права на требование компенсации у страховой компании.

До 2018 года водитель мог за определенную стоимость продать право требования возмещения от страховщика. Автоюристы зарабатывали на этом неплохие деньги, решая вопросы в судебном порядке. Теперь это сделать будет невозможно.

А теперь о том, какие изменения сделать планировалось, но они не вошли в законопроект:

1. Отмена коэффициента силовой мощности автомобиля, что сделало бы стоимость полиса ниже.
2. Внедрение коэффициента за опасное вождение и нарушение ПДД.
3. Возможность оформления страховки на 3 года.
4. Исключение из системы расчетов региональных коэффициентов.
5. Включить требование по оформлению электронного полиса лично водителем, а не третьим лицом. Как этот пункт будет контролироваться, власти не разъяснили.

В стадии разработки находятся еще два изменения:

1. Увеличить минимальный срок страхования по ОСАГО до 1 года.
2. Ввести коэффициенты для водителей, часто участвующих в ДТП.

Второе изменение стоит рассмотреть подробнее. Возможно, появится новый, 10 повышающий коэффициент. Он увеличивает стоимость полиса пропорционально количеству произошедших аварий за прошедший страховой период.

Теперь злостные правонарушители, действия которых неоднократно приводили к ДТП, станут платить еще больше.

Коэффициент распространяется на водителей, у которых произошло больше 5 аварий за год:

Количество аварий	Размер коэффициента
от 5 до 9	1.86
от 10 до 14	2.26
от 15 до 24	2.45
от 25 до 29	2.65
от 30 до 34	2.85
от 35	3.05

Таким образом, водители, причинившие ущерб чужим автомобилям более 35 раз за год, увеличат стоимость страховки в 3 раза.

Нововведение пока не принято, но планируется добавить 10-й коэффициент в систему расчета стоимости полиса в ближайшие несколько месяцев. Возможно, он улучшит ситуацию на дорогах и сделает водителей более аккуратными ездоками.

В 2018 году целью реформы ОСАГО стало не повышение стоимости полиса, а корректировка закона для улучшения взаимоотношений между страхователем и страховщиком.

Нововведения позволят снизить риски обмана с обеих сторон, сделают процесс получения выплат «прозрачным». Это должно сократить количество жалоб на работу страховых компаний и судебных дел, касающихся нарушения правил ОСАГО.

Перспективы изменений в автостраховании рассматриваются на уровне Министерства финансов, Центробанка России и Всероссийского союза страховщиков. Подорожание страховки отложено благодаря последним поправкам, которые позволяют уменьшить убытки страховых компаний из-за автюрисов. Однако значительное увеличение тарифов ожидается в скором времени. Центробанк снова предпринял попытки защитить бланки полисов от подделки, используя QR-код. Полисы с новой защитой начнут выдавать в следующем году.

## 2.2 Развитие нормативных правовых актов по ОСАГО.

В 2016 году РСА в инициативном порядке подготовил предложения по совершенствованию нормативного правового регулирования ОСАГО.

Ключевые предложения РСА связаны со сложившейся во многих субъектах Российской Федерации ситуацией с высокой убыточностью, что привело к трудностям, связанным с заключением в данных регионах договоров ОСАГО. Основной причиной высокой убыточности являются действия мошенников и недобросовестных юридических посредников, направленные на получение максимальной прибыли за счет страховщиков с использованием различных механизмов для увеличения размера страховой выплаты.

В целях разрешения данной ситуации РСА подготовил и направил в органы государственной власти и Банк России предложения по установлению ремонта поврежденного транспортного средства как приоритетной формы возмещения вреда по договорам ОСАГО.

Кроме этого, в целях совершенствования осуществления ОСАГО РСА разработал предложения по внесению изменений в Федеральный закон № 40-ФЗ<sup>27</sup>, направленные, в частности, на следующее:

- необходимость установления функции контроля за исполнением обязанности по заключению договора ОСАГО на стадии осуществления таможенного контроля, а также запрет на пересечение границы в случае неисполнения владельцем транспортного средства обязанности по страхованию гражданской ответственности;
- наделение РСА правом предъявления регрессного требования к лицу, причинившему вред, после осуществления компенсационной выплаты по всем основаниям, предусмотренным Федеральным законом № 40-ФЗ для страховщиков;

---

<sup>27</sup> Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25.04.2002 N 40-ФЗ (последняя редакция) // СПС «Консультант Плюс».

регулирование особенностей осуществления РСА компенсационных выплат (например, установление предельного срока для обращения потерпевшего за компенсационной выплатой; возможность представительства потерпевшего только при наличии нотариально удостоверенной доверенности; запрет уступки права требования другому лицу);

- уточнение, что расчет страховой премии по конкретным договорам ОСАГО, заключаемым в рамках государственного или муниципального контракта, осуществляется в соответствии со страховыми тарифами, которые были применены для расчета цены государственного или муниципального контракта.

РСА также подготовил и направил в Банк России предложения по внесению изменений в Закон об ОСАГО и приложение № 2 к Указанию Банка России № 3384-У, предусматривающие реформирование системы применения КБМ в отношении физических и юридических лиц<sup>28</sup>.

В связи с введением в Российской Федерации с 1 июля 2017 года электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и с 1 июля 2018 года электронных паспортов самоходных машин и других видов техники РСА подготовил и направил в органы государственной власти и Банк России предложения по внесению изменений в следующие документы:

- Федеральный закон № 40-ФЗ в части дополнения перечня документов, представляемых страховщику для заключения договора ОСАГО, электронным паспортом транспортного средства (электронным паспортом шасси транспортного средства) и электронным паспортом самоходной машины (далее – электронные паспорта);

- Положение Банка России № 431-П в части дополнения перечня документов, представляемых страховщику для заключения договора ОСАГО,

---

<sup>28</sup> Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. N 3384-У "О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изменениями и дополнениями) // СПС «Консультант Плюс».

электронными паспортами, а также дополнения электронными паспортами перечня документов, необходимых при предъявлении потерпевшим требования о возмещении расходов на приобретение специальных транспортных средств<sup>29</sup>;

- Проект постановления Правительства Российской Федерации «О введении в Российской Федерации электронного паспорта транспортного средства (электронного паспорта шасси транспортного средства) и электронного паспорта самоходной машины и других видов техники» в части включения РСА в перечень лиц, которым без взимания платы предоставляются сведения, содержащиеся в электронных паспортах, а также добавления сведений о месте жительства (месте нахождения) собственника транспортного средства, поскольку такие сведения необходимы для расчета страховой премии по договору ОСАГО.

Также РСА подготовил следующие предложения к проектам нормативных правовых актов и нормативных актов Банка России, которые направил в соответствующие органы:

- Предложения к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», содержащему изменения в Закон № 4015-1, Федеральный закон № 40-ФЗ и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>30</sup>.

В частности, в рамках работы над данным проектом федерального закона РСА подготовил предложения, устанавливающие следующее:

- Ремонт транспортного средства является приоритетной формой возмещения при урегулировании страхового случая по сравнению с денежной выплатой;

- Износ деталей и запасных частей транспортного средства при осуществлении ремонта не учитывается;

---

<sup>29</sup> Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. N 431-П "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изменениями и дополнениями) // СПС «Консультант Плюс».

<sup>30</sup> Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».

- Утрата товарной стоимости при осуществлении ремонта не возмещается;
- РСА не вносит и не корректирует сведения, переданные страховщиками в АИС РСА;
- Дела по ОСАГО не рассматриваются в порядке упрощенного судопроизводства;
- Действие обязательного досудебного порядка рассмотрения споров по ОСАГО должно быть бессрочным;
- Предложения к проекту федерального закона «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации», разработанного в целях регулирования деятельности специалистов по оказанию услуг, связанных со страховой деятельностью (страховых андеррайтеров, страховых сюрвейеров, специалистов по урегулированию убытков), определения их правового статуса, регламентации их деятельности, прав, обязанностей, ответственности, а также требований к их квалификации и контролю за их деятельностью;
- Предложения к проекту Указания Банка России «О требованиях к использованию электронных документов и порядке обмена информацией в электронной форме при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
- Предложения к проекту Указания Банка России «О внесении изменений в Положение Банка России от 19 сентября 2014 года № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в том числе в части новой формы страхового полиса ОСАГО;
- Предложения к проекту Указания Банка России «О требованиях к обеспечению бесперебойности и непрерывности функционирования официальных сайтов страховщиков и профессионального объединения страховщиков в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в целях за-

ключения договоров обязательного страхования в виде электронных документов».

### **Упрощенное оформление документов о ДТП «Европейский протокол»**

Ст. 14, п. 1 пп. ж Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ<sup>31</sup>

Если стоимость ущерба более 50 тысяч.

Есть еще и так называемый безлимитный европротокол, по которому страховые компании выплачивают до 400 тысяч рублей.

Пункт 5 статьи 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ<sup>32</sup>

Но по нему действует ограничения:

Место аварии - Москва, Санкт-Петербург, Московская и Ленинградская области.

1. Факт аварии должен быть заснят на фото или видео. Съемка места аварии должна быть с привязкой к местности, с элементами дороги и строениями неподалеку.
2. Обязательно сфотографировать или заснять на видео сами столкнувшиеся автомобили и все повреждения.
3. Обязательно зафиксировать координаты автомобилей после аварии с помощью средств навигации, использующих систему ГЛОНАСС или ГЛОНАСС+GPS.

Выполнить все эти требования на дороге трудно, особенно когда все на нервах. Поэтому если вы видите, что авария серьезная и повреждений у машины много, вызывайте полицию.

---

<sup>31</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 14 п.1 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>32</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 11.1 п.5 // СПС «Консультант Плюс».

## **«Безлимитный европейский протокол»**

В целях реализации положений Закона об ОСАГО, предусматривающих осуществление выплаты страхового возмещения в пределах лимита страховой выплаты без ограничения, предусмотренного для процедуры упрощенного оформления документов о ДТП («Безлимитный Европейский протокол»), РСА открыл проект «Организация урегулирования страховых случаев в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств при упрощенном оформлении дорожно-транспортного происшествия («Европейский протокол»)).

Для того чтобы воспользоваться «Безлимитным Европейским протоколом», помимо заполнения извещения о дорожно-транспортном происшествии, страховщику должны быть представлены данные об обстоятельствах причинения вреда транспортному средству в ДТП, которые зафиксированы с помощью технических средств контроля, обеспечивающих некорректируемую регистрацию информации (фото или видеосъемка транспортных средств и их повреждений на месте ДТП, а также данные, зафиксированные с применением средств навигации, функционирующих с использованием технологий системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами).

Указанный выше проект предусматривает создание проектов национальных стандартов на технические средства контроля обстоятельств причинения вреда транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия. В соответствии с данными стандартами будет осуществляться передача информации от средств технического контроля, установленных на автомобилях, в Государственную автоматизированную информационную систему «ЭРА-ГЛОНАСС». Для целей реализации данного направления в июле 2016 года заключен договор между РСА и АО «ГЛОНАСС» на разработку проектов национальных стандартов на технические средства контроля обстоятельств причинения вреда транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия и организацию сопровождения проце-

дур подготовки к утверждению Росстандартом. По завершении работ проекты национальных стандартов будут направлены в Росстандарт для утверждения.

Выполнение совместно разработанных требований к техническим средствам контроля, с одной стороны, обеспечит соответствие такого оборудования требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) для устройств или систем вызова экстренных оперативных служб и, с другой стороны, позволит применять эту аппаратуру в том числе для получения данных, необходимых для урегулирования страховых случаев по ОСАГО в рамках «Безлимитного Европейского протокола».

Отметим, что в настоящее время имеются новые технические решения, и для отбора именно того оборудования, которое соответствует требованиям РСА, в 2016 году по заказу РСА проведены стендовые и дополнительные испытания. Испытания успешно прошли различные модели оборудования, представленные разными организациями.

Вместе с тем отметим, что технические средства контроля обеспечивают фиксирование факта ДТП, а для исполнения требований Закона об ОСАГО в части объема информации, передаваемой страховщику для целей урегулирования убытков при «Безлимитном Европейском протоколе» необходимо также осуществлять фото- или видеосъемку транспортных средств и их повреждений.

Для этой цели будут использоваться мобильные устройства (карманный персональный компьютер, смартфон или сотовый телефон), оснащенные специализированным программным обеспечением (мобильным приложением) «ДТП. Европротокол», которое разработано по заказу РСА в рамках реализации указанного выше проекта. С его помощью производится фотосъемка транспортных средств и их повреждений на месте ДТП, после чего изображения с приложенными к ним необходимыми данными автоматически передаются в некорректируемом виде в СТ-ГЛОНАСС АИСРСА и далее, по за-

просу страховщика, могут быть переданы в страховую организацию и использованы для урегулирования страхового случая.

Юридический статус данным о ДТП, зафиксированным с применением технических средств контроля и мобильного приложения, придает постановление Правительства Российской Федерации, которое устанавливает также состав информации о ДТП и порядок представления такой информации страховщику с учетом требования о некорректируемости. Соответствующие предложения РСА по внесению изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2014 года № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации» направлены в Минтранс России<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Постановление Правительства РФ от 1 октября 2014 г. N 1002 "Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации" // СПС «Консультант Плюс».

### **2.3. Договор ОСАГО как основание возникновения страховых обязательств**

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России было введено, начиная с 1 января 2004 г. Главным компонентом механизма правового регулирования обязательного страхования является договор обязательного страхования гражданской ответственности - ОСАГО.

Остановимся на общетеоретических аспектах правового регулирования договорных отношений владельцев транспортных средств, рассматривая его в свете Федерального закона от 25 апреля 2002 г.

Законодатель, под договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств подразумевает «договор страхования, по которому страховщик обязан за определенную договором плату, то есть страховую премию, при наступлении предусмотренного в договоре события - страхового случая, возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу, то есть осуществить страховую выплату в пределах обусловленной договором суммы (страховой суммы)».

Мы полагаем, что договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств - договор возмездный, письменный, двусторонний, реальный, рисковый, публичный и срочный. Детально рассмотрим данные признаки договора.

Во-первых, договор обязательного страхования гражданской ответственности - это двусторонний договор. Одна сторона - это страхователь, который обязан уплатить известное вознаграждение - страховую премию, другая сторона - это страховщик - именно он берет на себя риск, то есть необходимость нести гражданскую ответственность за те последствия, которые могут произойти для жизни или имущества настоящего лица от наступления, которое предусмотрено страхованием события. В зависимости от стадии испол-

нения договора в страховом обязательстве стороны меняются ролями. Страховщик выступает в роли кредитора до наступления страхового случая и имеет право требовать от страхователя исполнения своих обязательств своевременно. Страхователь вправе требовать выплаты страховой суммы сразу же после наступления страхового случая.

Договор обязательного страхования гражданской ответственности является настоящим, так как страховые отношения первоначально строились как реальные, то есть страховщик нес обязательства исключительно при условии, что клиент оплатил премию. С экономической точки зрения страхование представляет собой деятельность по формированию страховыми организациями специальных денежных фондов из страховых взносов с целью возмещения из средств этих фондов, которые понесли убытки в результате наступления страховых событий.

Л. А. Лунц и К. А. Граве<sup>34</sup> отметили в свое время, что закрепление в законе зависимости между моментами уплаты страховых платежей и заключения договора страхования обязывает к признанию реальности страхового договора.

Будучи сторонником реальности страхового договора, О. С. Иоффе писал: «Хотя норма ст. 389 ГК РФ<sup>35</sup> является диспозитивной, правила, которые действуют по отдельным видам страхования, не допускают отступлений от нее. Следовательно, следует признать, что при договорном оформлении страхового обязательства имеет место заключение реального договора. Это относится к тем видам обязательного страхования, которые требуют заключения договора, а также ко всем видам добровольного страхования»<sup>36</sup>.

Договор становится обязательным для всех сторон и вступает в силу с момента заключения, то есть договор порождает гражданско-правовое обязательство.

---

<sup>34</sup> Граве К.А., Лунц Л.А. Страхование. - М.: Госюриздат, 1960. - 175 с.

<sup>35</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 389 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>36</sup> Иоффе О.С. Обязательственное право

К страховым рискам, в частности, ст. 6 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>37</sup>, относит наступление гражданской ответственности по обязательствам, которые возникли вследствие причинения вреда имуществу потерпевших, жизни или здоровью при использовании транспортных средств на всей территории Российской Федерации. Исключения составляют только случаи возникновения ответственности вследствие:

- причинения вреда при использовании другого транспортного средства, чем-то, которое указано в договоре обязательного страхования;
- возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды либо причинения морального вреда;
- причинения вреда при использовании транспортных средств в ходе испытаний, соревнований или учебной езды в специально отведенных для этого местах;
- загрязнения окружающей природной среды;
- причинения вреда воздействием перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования;
- при исполнении трудовых обязанностей работниками, причинен вред их здоровью или жизни работников, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного социального страхования или обязательного страхования;
- обязанности по возмещению работодателю убытков, которые вызваны причинением вреда работнику;
- причинения водителем вреда управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому ими грузу, установленному на них оборудованию;

---

<sup>37</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 6 // СПС «Консультант Плюс».

- при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке, а также при движении транспортного средства по внутренней территории организации причинен вред;

- уничтожения или повреждения антикварных и иных уникальных предметов, сооружений и зданий, которые имеют историко-культурное значение, изделий из драгоценных и полу драгоценных камней и драгоценных металлов, ценных бумаг, наличных денег, предметов религиозного характера, а также произведений науки, литературы и искусства, иных объектов интеллектуальной собственности;

- обязанности владельца транспортного средства возместить вред в части, которая превышает размер ответственности, который предусмотрен правилами гл. 59 Гражданского кодекса РФ<sup>38</sup> (в случае, если более высокий размер ответственности установлен договором или федеральным законом).

Страховым случаем является наступление гражданской ответственности, но не страховой риск.

Значительные изменения в способах установления факта гражданского правонарушения, который влечет за собой наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства, то есть наступление страхового случая произошли с введением в действие нового Кодекса об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. (далее - КоАП РФ).

Измененный КоАП РФ предусматривает административное правонарушение, которое состоит в нарушении Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, который влечет за собой причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24)<sup>39</sup>. В новом КоАП РФ административное правонарушение, состоящее в причинении вреда имуществу (материального ущерба) отсутствует.

Договор обязательного страхования составляется и действует в установленные законом сроки, он является срочным. Срок действия исходного

---

<sup>38</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Гл. 59 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>39</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 12.24 // СПС «Консультант Плюс».

договора составляет один год, согласно ст. 10 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности<sup>40</sup>, исключение составляют только те случаи, для которых законодательством учтены другие сроки действия данного договора.

Если страхователь не позднее чем за два месяца до истечения срока действия данного договора не уведомил страховщика об отказе от его продления, то договор обязательного страхования продлевается на следующий год. В случае просрочки уплаты страхователем страховой премии на следующий год не более чем на 30 дней, действие продленного договора обязательного страхования не прекращается. Страховая премия уплачивается в соответствии с действующими на момент ее уплаты страховыми тарифами при продлении договора обязательного страхования на новый срок его действия.

Владельцы транспортных средств, которые временно используются на территории Российской Федерации и которые зарегистрированы в иностранных государствах, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования данных транспортных средств, но никак не менее чем на 15 дней.

Владелец транспортного средства при приобретении (наследовании, принятии в дар, покупке и т.п.) вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. В соответствии с положениями названной ст. 10, владелец транспортного средства должен до его регистрации заключить договор обязательного страхования на один год.

Договор обязательного страхования является публичным. В первую очередь это означает, что страховщик, который имеет лицензию на страхование транспортных средств, обязан заключить этот договор с любым, кто к нему обратится.

---

<sup>40</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 10 // СПС «Консультант Плюс».

Только наличием лицензии по этому виду страхования данного вида риска определяется возможность страховщика заключить договор обязательного страхования. Тем не менее, при превышении ответственности часть ее всегда может быть передана в перестрахование. Безусловно, передача ответственности в перестрахование не обязанность, а право страховщика, но заключить публичный договор при наличии возможности — это уже его обязанность.

Страховщик, согласно ст. 426 ГК РФ не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора<sup>41</sup>. Для всех потребителей одинаковыми устанавливаются цена работ, услуг, товаров и другие условия публичного договора.

Но в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. в законе или в договоре могло быть учтено отсутствие страховой суммы, то есть неограниченная ответственность. В соответствии со ст. 942 ГК РФ страховая сумма относится к существенным условиям договора страхования, а это значит, что договор об обязательном страховании транспортных средств, в котором нет страховой суммы, на сегодняшний день считается незаключенным<sup>42</sup>.

В соответствии со статьей 940 Гражданского кодекса РФ договор обязательного страхования необходимо заключать только в письменной форме<sup>43</sup>. Недействительным договор обязательного страхования будет являться в том случае, если не соблюдена письменная форма. Договор обязательного страхования может быть заключен путем вручением страхователю на основании его устного или письменного заявления страхового полиса (квитанции, свидетельства или сертификата), который подписан страховщиком или составления одного документа, это устанавливается в той же статье ГК РФ. В последнем случае, согласие страхователя заключить договор на предложенных страховщиком условиях подтверждается принятием от страховщика подоб-

---

<sup>41</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 426 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>42</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 942 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>43</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 940 // СПС «Консультант Плюс».

ного рода документов. Чтобы соблюсти требование общего правила ГК РФ относительно письменной формы, в случае устного заявления страхователя, представляется необходимым письменное оформление принятия страхователем подобных документов от страховщика.

Следовательно, правоотношения по обязательному страхованию – это общественные отношения среди субъектов страхового права, которые выражаются в их взаимных обязанностях и правах.

Именно две стороны включает в себя договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств - страховщика и страхователя. Ни страховщик, ни страхователь, как показывает практика, не в состоянии реализовать все то, что заложено в договоре, и в окончательном результате - привести в исследуемой сфере в действие механизм правового регулирования. В связи с деятельностью сторон по договору, как представляется в данном случае следует, рассматривать также и других участников страхования гражданской ответственности, владельцев транспортных средств.

Страхователь является важнейшей стороной рассматриваемого договора страхования, то есть водитель и владелец транспортного средства, который заключил договор страхования, а затем уже потерпевшие и иные лица, которые имеют право на возмещение вреда. Следовательно, требуется рассмотреть все, что связано с основной стороной договора - со страхователем, то есть в первую очередь с деятельностью, правами и обязанностями владельца водителя транспортного средства.

Анализ показал, что в Федеральном законе от 25 апреля 2002 г. понятие «владелец» применяется для идентификации лица, на которое должна быть возложена деликатная ответственность при использовании транспортного средства. Так как речь идет об ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности, то вопрос о владельце необходимо рассмат-

ривать в контексте ст. 1079 ГК РФ<sup>44</sup>, а также практики и доктрины применения этой статьи.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. исключает из состава владельцев лиц, которые управляют транспортным средством в силу исполнения своих трудовых или служебных обязанностей, в том числе на основании гражданско-правового или трудового договора (ст. 1 Закона).

В прочем для целей возложения деликатной ответственности данное исключение фактически содержится и в Гражданском кодексе РФ, но не в самой ст. 1079, а в ст. 1068, где предусмотрена ответственность работодателя за действия своих работников. При этом в абз. 2 п. 1 ст. 1068 ГК РФ довольно отчетливо сформулированы требования, предъявляющие законодателем к взаимоотношениям между гражданином и работодателем для возложения ответственности на работодателя за действия гражданина<sup>45</sup>. Ответственность возлагается на работодателя, когда гражданин выполняет работу на основе трудового договора или выполняет работу по гражданско-правовому договору, однако при этом действует или обязан действовать по заданию работодателя и под его контролем за безопасностью выполняемых работ.

Неисполнение обязанности страховать гражданскую ответственность в предусмотренный Законом срок влечет следующие неблагоприятные последствия: запрет использования транспортного средства, отказ в его регистрации, отказ в проведении технического осмотра (п. 3 ст. 32 Закона)<sup>46</sup>; взыскание в доход РФ по иску органа страхового надзора всей суммы неуплаченной страховой премии с начислением процентов по ст. 395 ГК РФ<sup>47</sup> (п. 3 ст. 937 ГК РФ)<sup>48</sup>; возникновение регрессного требования со стороны профессионального объединения страховщиков к лицу, ответственному за вред, причи-

---

<sup>44</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 1079 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>45</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 1068 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>46</sup> Федеральный закон от 12.01.1996 N 7-ФЗ (ред. от 05.02.2018) "О некоммерческих организациях" Ст. 32 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>47</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 395 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>48</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 937 // СПС «Консультант Плюс».

ненный жизни и (или) здоровью потерпевшего (п. 1 ст. 20 Закона)<sup>49</sup>; административное наказание, предусмотренное ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ<sup>50</sup>.

Ответственность владельца, по общему правилу обязана быть застрахована независимо от того, кто из водителей имеет право управлять транспортным средством и в какой период оно используется. Разрешается указание в договоре перечня допущенных к управлению водителей и период использования транспортного средства (договор с учетом ограниченного использования транспортного средства - ст. 16 Закона)<sup>51</sup>, но только если страхователем является гражданин. На размер страховой премии в договоре влияет данное указание (ст. 9 Закона)<sup>52</sup>, но это не означает, что при управлении транспортным средством водителем, который не указан в договоре, или в период другой, чем определено в договоре, страховая защита не будет действовать.

Если договор был заключен с учетом ограниченного использования транспортного средства, а страховой случай наступил при управлении транспортным средством водителем, не указанным в договоре, или в период другой, чем определено в договоре, страховщик должен будет выплатить страховое возмещение. В соответствии со ст. 14 Закона, в подобной ситуации у страховщика возникает регрессное требование к лицу, которое причинило ему вред. Возникновение регрессного требования страховщика не к лицу, ответственному за вред, а к лицу, его причинившему учтено в Законе<sup>53</sup>.

Страхователем становится владелец транспортного средства, который заключил договор обязательного страхования. Он обладает всеми правами и несет все обязанности страхователя, которые предусмотрены в законе об организации страхового дела в РФ и ГК РФ. Помимо этого, Закон об обязательном страховании гражданской ответственности возлагает на страхователя

---

<sup>49</sup> Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" п1. Ст.20 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>50</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 12.37 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>51</sup> Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" Ст. 16 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>52</sup> Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" Ст. 9 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>53</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 14 // СПС «Консультант Плюс».

определенные дополнительные обязанности и дает ему дополнительные права.

Назовем специальные обязанности страхователя, которые установлены указанным Законом и отсутствуют в Законе об организации страхового дела в РФ и ГК РФ:

- п. 1 ст. 11 Закона возлагает на страхователя обязанность при ДТП сообщать другим его участникам по их требованию сведения о договоре обязательного страхования, если сам страхователь является участником ДТП<sup>54</sup>;
- в силу ст. 961 ГК РФ страхователь должен сообщить страховщику о наступлении страхового случая. Применительно к страхованию ответственности это означает, что по общему правилу ГК РФ обязанность уведомлять страховщика появится у страхователя при возникновении у него ответственности за причинение вреда<sup>55</sup>.

В силу п. 2 ст. 11 Закона страхователь должен сообщать страховщику не только о случаях наступления ответственности, но и обо всех других случаях причинения вреда третьим лицам, которые могут повлечь наступление такой ответственности<sup>56</sup>;

- на основании п. 2 ст. 11 Закона страхователь до удовлетворения требований потерпевших обязан предупредить об этом страховщика и действовать в соответствии с его указаниями, а если страхователю предъявлен иск - привлечь страховщика к участию в деле. Неисполнение данной обязанности и удовлетворение требований потерпевших без согласия на это страховщика может повлечь отказ в выплате, если страховщик докажет, что возмещение вреда страхователем потерпевшим было необоснованным;

- согласно п. 2 ст. 12 Закона страхователь обязан предоставить страховщику для осмотра транспортное средство, при использовании которого по-

---

<sup>54</sup> Федеральный закон от 01.04.1996 N 27-ФЗ (ред. от 28.12.2016) "Об индивидуальном (персонифицированном) учете в системе обязательного пенсионного страхования" Ст. 11 п.1 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>55</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 961 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>56</sup> Федеральный закон от 01.04.1996 N 27-ФЗ (ред. от 28.12.2016) "Об индивидуальном // СПС «Консультант Плюс». (персонифицированном) учете в системе обязательного пенсионного страхования" Ст. 11 п.2

терпевшему был причинен вред. Последствием неисполнения страхователем этой обязанности может стать отказ в выплате, то есть в страховой защите, в том случае, если экспертиза и осмотр поврежденного имущества не позволили установить обстоятельства причинения вреда и (или) размер подлежащих возмещению убытков. В данной ситуации будет отказано в защите и потерпевшему, что не очень характерно для главной концепции Закона: как правило, отказывая в защите потерпевшему, Закон сохраняет защиту для потерпевшего<sup>57</sup>;

- в случаях, перечисленных в ст. 14 Закона, страхователь должен возместить страховщику суммы, которые выплачены потерпевшему в силу возникшего регрессного требования;

- если договор заключен с условием ограниченного использования транспортного средства и ограничения по каким-либо причинам нарушены, страхователь должен немедленно и в письменной форме сообщить об этом страховщику и в соответствии с этим доплатить премию (п. 3 ст. 16 Закона)<sup>58</sup>. Последствием неисполнения данной обязанности является возникновение у страховщика регрессного требования к лицу, причинившему вред (ст. 14 Закона).

При использовании транспортного средства другим лицом, в соответствии со ст. 1 Закона, анализ показал, что потерпевшим признается лицо, здоровью, жизни или имуществу которого был нанесен вред. Соответственно, не любое лицо, которому причинен вред при использовании транспортного средства, считается потерпевшим для целей Закона<sup>59</sup>. Для признания потерпевшим необходимо наличие таких квалифицирующих признаков:

- причинен вред имуществу, жизни или здоровью. Причинение данного вреда, ответственность за которое возникает в силу гл. 59 ГК РФ, не создает потерпевшего для целей Закона. Так, не образует потерпевшего причинение

---

<sup>57</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.2 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>58</sup> Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" Ст. 16 п.3 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>59</sup> Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" Ст. 1 // СПС «Консультант Плюс».

морального вреда (ст. 6 Закона); причинение вреда, который причинен в результате потери кормильца (ст. 11 Закона);

- вред причинен при использовании транспортного средства другим лицом. Соответственно вред, который причинен при использовании транспортного средства тем самым лицом, которому причинен вред, также не создает потерпевшего для целей Закона, несмотря на то, что отвечать за причиненный вред может и иное лицо, к примеру, работодатель водителя.

Положения Закона об обязательном страховании гражданской ответственности, которые касаются потерпевших, применяются и в отношении наследников потерпевших.

Другой стороной по договору обязательного страхования является страховщик, который Законом определяется как «страховая организация, осуществляющая обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью в установленном законодательством Российской Федерации порядке». По Закону «Об организации страхового дела в РФ» от 27 ноября 1992 г. (в ред. от 25 апреля 2002 г. и от 17 января 2004 г.) страховая организация - это юридическое лицо любой организационно-правовой формы, которая предусмотрена законодательством РФ, созданное для осуществления страховой деятельности и получившее в установленном законодательством порядке лицензию на осуществление страховой деятельности на территории Российской Федерации.

В дополнение к общим требованиям, которые закреплены в ст. 938 ГК РФ и ст. 6 Закона об организации страхового дела в РФ, Закон устанавливает и страховщикам, которые осуществляют обязательное страхование, следующие дополнительные требования<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 938 // СПС «Консультант Плюс».

Во-первых, необходимость иметь в каждом субъекте РФ своего представителя (п. 1 ст. 21 Закона) - либо обособленное подразделение страховщика с полномочиями рассматривать требования, которые предъявлены к страховщику потерпевшими, и осуществлять выплаты, либо другого страховщика, которые наделены такими же полномочиями<sup>61</sup>. Причем страховщик, который является представителем, должен также иметь лицензию на обязательное страхование. Полномочия обособленного подразделения должны быть закреплены в положении об этом подразделении либо в доверенности, которая выдается его руководителю, либо в обоих этих документах. Договором типа поручения, комиссии или агентского должны быть оформлены полномочия другого страховщика. Не может выступать представителем страховщика страховой брокер.

Во-вторых, наличие не менее, чем двухлетнего опыта страхования транспортных средств и ответственности их владельцев (п. 3 ст. 21 Закона)<sup>62</sup>. Необходимо помнить, что двухлетний опыт должен быть у страховой организации к моменту обращения за лицензией, но не к моменту начала операций по обязательному страхованию.

В-третьих, обязательность членства в специализированной некоммерческой организации - профессиональном объединении страховщиков (п. 2 ст. 21 Закона) со всеми вытекающими из этого членства правами и обязанностями<sup>63</sup>.

В-четвертых, необходимость наличия у головной конторы и представителей страховщика соответствующего помещения (ст. 21 Закона).

Закон от 25 апреля 2002 г., помимо этих требований возлагает на страховщиков ряд дополнительных, по сравнению с ГК РФ и Законом об организации страхового дела в РФ, обязанностей при заключении и исполнении договоров обязательного страхования:

---

<sup>61</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 21 п.1 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>62</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 21 п.3 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>63</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 21 п.2 // СПС «Консультант Плюс».

- заключать договор обязательного страхования с любым владельцем транспортного средства, который за этим обратится, поскольку договор обязательного страхования объявлен публичным. При неисполнении страховщиком этого требования возможно принуждение к заключению договора в порядке, который установлен ст. 455 ГК РФ<sup>64</sup>, и предъявление требования о возмещении убытков (п. 4 ст. 445)<sup>65</sup>;

- обязательно применение издаваемых Правительством РФ типовых правил (ст. 5 Закона)<sup>66</sup>. В силу п. 4 ст. 426 ГК РФ договор, который заключен с отступлениями от типовых правил, является ничтожным в части данных отступлений. Однако ничтожность соответствующих условий не ведет к исчезновению страховой защиты, так как все существенные условия договора страхования, которые установлены в ст. 942 ГК РФ, сформулированы в Законе;

- обязательно использование устанавливаемых Правительством тарифов для определения страховой премии (п. 6 ст. 9 Закона). Неисполнение данной обязанности влечет неблагоприятные последствия прежде всего для страховщика, так как независимо от того, какая сумма премии была уплачена, страховая защита должна быть страховщиком предоставлена в полном объеме, закрепленном законом;

- жестко ограничена по времени обязанность осмотреть поврежденное имущество и организовать его независимую оценку и экспертизу в срок не более пяти дней с момента обращения потерпевшего (п. 3 ст. 12 Закона)<sup>67</sup>. Данный срок может быть изменен лишь по соглашению страховщика с потерпевшим. Соглашение страховщика со страхователем о другом сроке осмотра и экспертизы, достигнутое в самом договоре страхования без участия потерпевшего, практически исключено, кроме исчерпывающе определенных

---

<sup>64</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 455 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>65</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 445 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>66</sup> Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" Ст. 5 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>67</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.3 // СПС «Консультант Плюс».

Законом случаев, когда подлежащее осмотру и экспертизе транспортное средство находится в труднодоступных, отдаленных или малонаселенных местах. Неблагоприятным последствием пропуска страховщиком указанного срока становится возникновение у потерпевшего права самостоятельно провести оценку и экспертизу, не представляя поврежденное имущество страховщику (п. 4 ст. 12 Закона)<sup>68</sup>;

- п. 2 ст. 22 Закона искусственно ограничивает рентабельность операций по обязательному страхованию. Легко подсчитать, что при истинной рентабельности соответствующих операций в 30% указанная норма снизит ее до 8%, при рентабельности 20% она будет понижена до 6% и т.д.<sup>69</sup>.

Закон об обязательном страховании гражданской ответственности устанавливает некоторые важные дополнительные по сравнению с ГК РФ и Законом об организации страхового дела в РФ права страховщиков, а именно:

- право страховщика участвовать в урегулировании требований, предъявленных к страхователю;

- возможность освобождения страховщика от обязанности произвести страховую выплату в случаях, предусмотренных не только законом, но и договором обязательного страхования. Однако данное правило, которое отсутствует в ГК РФ и на первый взгляд весьма либеральное по отношению к сторонам договора, в действительности иллюзорно;

- дополнительное основание для отказа в выплате закреплено в п. 6 ст. 12 Закона<sup>70</sup>, когда невозможно установить наличие страхового случая и (или) размер подлежащих возмещению убытков из-за того, что потерпевший отремонтировал или утилизировал поврежденное имущество до его осмотра или экспертизы. Пункт 6 ст. 12 Закона предусматривает право отказать в выплате, а не освобождение от выплаты. Это уточнение весьма важно, так как при освобождении от выплаты обязательство страховщика прекращается, и он не

---

<sup>68</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.4 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>69</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 22 п.2 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>70</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.6 // СПС «Консультант Плюс».

вправе производить выплату из средств страховых резервов. При возникновении права отказать в выплате обязательство не прекращается, и страховщик вправе самостоятельно решать - выплачивать возмещение или нет, причем выплата может быть произведена за счет средств страховых резервов;

- право страховщика на получение информации от различных органов власти и управления сформулировано в п. 1 ст. 30 Закона в форме обязанности соответствующих органов<sup>71</sup>. Эта обязанность раньше была закреплена в п. 2 ст. 20 Закона РФ «О страховании» (прежнее название ЗоСД), однако Федеральным законом от 31 декабря 1997 г. указанная статья была исключена вместе со всей гл. 2, и различные органы, прежде всего ГИБДД, начали отказывать страховщику в предоставлении данных, необходимых для проведения страхового расследования. Теперь Закон восстановил эту необходимую страховщику возможность;

- право регрессного требования страховщика к страхователю или застрахованному лицу в случаях, перечисленных в ст. 14 Закона. Это право введено из-за того, что предусмотренная в ст. 965 ГК РФ суброгация не может использоваться при страховании ответственности. При суброгации к страховщику должно переходить в части выплаченного возмещения<sup>72</sup>. Членство в профессиональном объединении страховщиков предоставляет им дополнительные права: участвовать в управлении объединением через его органы управления в порядке, установленном в гл. 5 Федерального закона «О некоммерческих организациях»<sup>73</sup>; прибегать к внутрикорпоративным механизмам разрешения споров, которые будут созданы в соответствии с подп. «м» п. 1 ст. 26 Закона<sup>74</sup>.

В соответствии со ст. 24 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности по своей организационно-правовой форме профессио-

---

<sup>71</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 30 п.1 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>72</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 965 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>73</sup> Федеральный закон "О некоммерческих организациях" от 12.01.1996 N 7-ФЗ Ст.5 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>74</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 26 п.1 // СПС «Консультант Плюс».

нальное объединение страховщиков по существу представляет собой союз, и на него распространяются все положения ГК РФ и Федерального закона «О некоммерческих организациях», касающиеся ассоциаций (союзов), за исключением следующих:

- членство в этом объединении обязательно для страховщиков, занимающихся обязательным страхованием. Поэтому объединение открыто для вступления новых членов, а новый член, который вступает в объединение, обязуется выполнять положения его устава, в том числе дает свое согласие на вступление новых членов, удовлетворяющих требованиям, предъявляемым к страховщикам;

- при создании объединения помимо согласия антимонопольного органа требуется еще и согласие органа страхового надзора (п. 2 ст. 24 Закона)<sup>75</sup>;

- в отличие от обычных ассоциаций и союзов, которые не могут самостоятельно заниматься предпринимательской деятельностью, объединение вправе самостоятельно вести предпринимательскую деятельность (ст. 25 Закона)<sup>76</sup>, так как это служит целям его создания.

На разрешение проблем самих участников обязательного страхования ориентировано только первое из перечисленных направлений деятельности. Реализацию объединением публичных функций, в том числе надзорных обеспечивают остальные три направления деятельности. Другими словами, для страховщиков, которые занимаются обязательным страхованием, помимо уже существующего органа страхового надзора вводится еще один надзорный орган, наделенный, кроме того, правом ведения предпринимательской деятельности.

Более подробно остановимся на механизме компенсационных выплат.

Функцию по осуществлению компенсационных выплат объединение осуществляет в силу Закона и своих учредительных документов (абз. 1 п. 1

---

<sup>75</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 24 п.2 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>76</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 25 // СПС «Консультант Плюс».

ст. 19 Закона)<sup>77</sup>. Но в соответствии с абз. 2 данного пункта рассмотрение предъявленных объединению требований может осуществляться страховщиками, действующими за счет объединения по посредническому договору. Определяет посреднический характер договора «за счет объединения» именно указание Закона.

Согласно п. 2 ст. 19 требование о компенсационной выплате предъявляется объединению в порядке<sup>78</sup>. После этого начинается течение исковой давности, которая предусмотрена в п. 3 ст. 18 Закона.

Совершенно новым правовое явление является механизм компенсационных выплат. Отношения, которые связаны с данными выплатами, являются не договорными, а «как бы договорными». Юридические лица (страховщики) отвечают по требованиям о выплатах не всем своим имуществом. Инвестиционной, то есть чисто коммерческой деятельностью в отношении средств, которые предназначены для данных выплат, должна заниматься некоммерческая организация объединение. Представляется, что на практике реализация данных положений Закона вскроет и иные проблемы, которые связаны с выплатами, касающихся компенсации.

Объединение страховщиков выполняет кроме названных взаимодействие, выработка единых правил и другие функции: защита членов объединения, выплата компенсаций потерпевшим (не путать со страховыми выплатами).

Как правило, в отношениях страхователя и страховщика выступает одна страховая организация. С согласия страхователя и Департамента страхового надзора Министерства финансов РФ, эта страховая организация может быть заменена другой. Помимо этого, если уже есть потерпевшие, которые требуют выплат по договору обязательного страхования, то необходимо и их согласие, которое запрашивается в письменной форме у вышеуказанных лиц. Также в письменной форме они доводят свое решение до страховщика. Факт

---

<sup>77</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 19 п.1 // СПС «Консультант Плюс».

<sup>78</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 19 п.2 // СПС «Консультант Плюс».

запроса страховщиком согласия у страхователя на замену дает последнему право на отказ в продлении договора, даже если предусмотренный для отказа срок в два месяца до окончания договора истек. В запросе согласия для замены страховщика, главное должно содержаться разъяснение прав страхователям и потерпевшим на отказ от замены страховщика и продления договора.

На основании договора между новым и прежним страховщиком производится замена страховщика.

Если замена страховщика влечет нарушение требований к гарантиям платежеспособности страховщиков; если новый страховщик не имеет лицензии на осуществление страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и если порядок замены и условия страховщика не соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации, то в таких случаях департамент страхового надзора Министерства финансов РФ вправе отказать в замене страховщика.

## **Глава III. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств за рубежом**

### **3.1. История развития обязательного страхования автограждан- ской ответственности «зарубежный опыт»**

Основная задача ОСАГО в странах Евросоюза – в полном объеме компенсировать ущерб пострадавшим в результате ДТП.

Максимальный лимит страхового возмещения ущерба имуществу по обязательному страхованию автогражданской ответственности “ОСАГО” составляет:

- в Германии - 522 383 евро,
- в Италии - 764 654 евро
- во Франции – 450 500 евро.
- в Великобритании - 270 000 фунтов стерлингов,

В Германии максимальные выплаты по ущербу здоровью могут достигать 2,65 миллионов евро на человека, а во Франции и Великобритании сумма страховых выплат не ограничена. Если в случае ДТП человек стал инвалидом, ему на протяжении всей жизни, ежемесячно выплачивается компенсация, которая может достигать пятизначных цифр. Лидерство по компенсации страхового возмещения принадлежит Швеции: лимит выплат составляет – 37 000 000 долларов, второе место занимает Дания – 11 000 000 долларов, третье Швейцария – 2 500 000. В каждой стране покрытие распространяется на ущерб, причиненный пассажирам при дорожно-транспортном происшествии, включая всех членов семьи страхователя. Например, в Швеции, если человек становится инвалидом после ДТП в 35-летнем возрасте, то на протяжении всех этих лет он ежемесячно в среднем получает компенсацию в размере 67 600 долларов, что соответствует 4 050 600 руб.

В целом страховые компании в европейских странах выплачивают своим клиентам около 85-90% полученных от них денежных средств, доход та-

ких компаний осуществляется путем размещения средств в банки под проценты и т.д.

Безусловно интересы страховщиков не забыты. Например, в Великобритании полис ОСАГО можно приобрести только совместно с КАСКО. Поэтому в Италии страховые компании не имеют права устанавливать дополнительные тарифы в убыточных регионах, за такое нарушение компанию могут лишить лицензии.

В европейских странах с 2002 года введена свобода тарифообразования по обязательному страхованию автогражданской ответственности «ОСАГО». В следствии этого страховые компании Европейского союза имеют право использовать различные произвольные факторы при продаже клиентам страховки, а также устанавливать произвольный коэффициент «бонус-малус» на свое усмотрение.

Западный владелец автомобиля приобретает полис ОСАГО гораздо дороже российского. В Европе сумма страховых взносов начинается примерно с 600 евро. Например, в Германии собственнику автомобиля гольф-класса, который на протяжении трех лет подряд не попадал в ДТП, страховой полис ОСАГО обойдется примерно в 800-1200 евро в год. Страховка на более дорогой автомобиль обойдется примерно в 3700 евро. А в Италии женщинам водителям предоставляется дополнительная скидка на покупку страхового полиса, поскольку считается, что они передвигаются в автотранспортном средстве более аккуратно, чем мужчины. Например, римлянка, управляющая семилетнем ФИАТ-ом, платит за ОСАГО 569 евро в год, а римлянин за такой же автомобиль заплатит на 94 евро больше. Для автовладельцев, использующих автомобиль в частном извозе устанавливаются самые высокие тарифы. Скажем в Лондоне водитель такси ежегодно платит 1800 фунтов.

В Британии действует самая либеральная система КБМ: страховые компании здесь имеют неограниченный выбор в тарифах и применении системы «бонус-малус». Британское тарифообразование по обязательному страхованию автогражданской ответственности «ОСАГО» привязано к автомоби-

лю, и страховые компании при расчете стоимости ОСАГО учитывают тип ТС, год выпуска, мощность двигателя и др.

Определенные британские компании утверждают, что не повышают сумму страховки за аварийную езду, а предоставляют только бонусы и скидки за безаварийное управление транспортным средством.

В случае если за страховой период владелец автомобиля попал в ДТП по своей вине, он автоматически переходит в первоначальный класс, в котором не предусматриваются скидки или бонусы, но для повышения лояльности клиентов некоторые страховые компании предлагают им «защищенную скидку». Она работает следующим образом: если на протяжении 5 лет у автовладельца не было страховых случаев, то за первое ДТП страховщик не наказывает, и страхователь получает ежегодный бонус.

Так как в Британии ОСАГО напрямую привязано к транспортному средству, состоятельным жителям, которые имеют в собственности несколько автомобилей приходится приобретать полис на каждое авто.

Вплоть до 1994 года в ФРГ существовали определенные тарифные ограничения, но на сегодняшний день местные страховщики, как и в европейских странах свободно устанавливают различные тарифные ставки. В Германии страховая компания не имеет права отказать в приобретении ОСАГО либо завязать цену человеку с отличным цветом кожи от большинства граждан. Важнейшую роль при расчете тарифных ставок играет профобъединение – Германский страховой союз (ГСС). Данное объединение обрабатывает статистику, на основании которой дает рекомендации по различным тарифам и ставкам. В ФРГ имеется ряд основных факторов, которые используются при расчете стоимости страхового полиса для автовладельцев: место регистрации, пробег автомобиля и т.д.

В Германии насчитывается около 28 классов. Человеку, который только что получил права и не имеет водительского стажа страховой полис обойдется в 250% от базовой стоимости. Если у автовладельца есть водительское удостоверение, но в течении года не садился за руль он заплатит 145% от ба-

зовой стоимости. Если человек с 30-летним стажем безаварийной езды, то страховой полис ОСАГО обойдется ему в 17% полной стоимости.

В Германии КБМ напрямую привязан к конкретному клиенту и его страховому соглашению. Поэтому, если в семье имеется несколько автомобилей, то жена садясь за руль автомобиля мужа, не испортит его страховую историю, попав в дорожно-транспортное происшествие на его автомобиле.

Во Франции при вычислении страховой ставки используют следующие факторы: класс автомобиля, регион автовладельца, цель эксплуатации. Другие факторы: пробег транспортного средства, возраст водителя и семейное положение – не так значимы, и страховая компания имеет право решать, какие факторы применять при расчете цены страхового полиса. В чем же отличительная черта и особенность французской системы «бонус-малус»? Во Франции за каждый безаварийный период времени страхователь получает 5% скидку, а за аварийный период добавляют надбавку - 25% и 12,5%, если вина в ДТП признана обоюдной. При этом ОСАГО не может стоить менее 50% и более 350% от базовой стоимости после применения КБМ.

Также в стране действуют поощряющие бонусы для осторожных водителей. Следовательно, после двух летнего периода безаварийного управления автотранспортным средством страховое вознаграждение не может превышать более 100% от базовой стоимости страхового полиса. Получается, даже если в течении пяти лет подряд клиент становился виновником дорожно-транспортного происшествия, то за два года безаварийной езды уничтожается вся аварийная история.

В стране также существует «защищенная скидка». Например, если на протяжении 3-х лет подряд водитель не совершал ДТП, то первая авария не влияет на получение бонуса или скидки.

Во Франции КБМ привязан напрямую к истории страхователя, следовательно, при смене автомобиля или смене страховой компании вся история сохраняется. Поэтому, если в семье имеется несколько автомобилей, то на каждый придется покупать страховой полис.

Существует специальный штрафной коэффициент, который связан с грубыми нарушениями правил дорожного движения, он есть во Франции. Так, например, водителю за страховку на следующий год придется заплатить больше, если он серьезно превысил скорость или в нетрезвом состоянии сел за руль и его поймала дорожная полиция.

В стране сравнительно небольшой опыт ОСАГО. В Литве вид страхования ОСАГО был введен в 2000 г, это на несколько лет раньше, чем в России. Возраст и стаж водителя, регион, в котором используется автомобиль, объем его двигателя - все эти тарифные факторы значительно влияют на расчет стоимости страховки. Только свободный рынок определяет тарифы. Местные страховщики в Литве предлагают владельцам грузовиков весьма большие тарифные ставки, так как грузовики там являются самыми аварийными и убыточными машинами. В Литве каждый из 11 страховщиков ОСАГО по своему усмотрению применяет КБМ. Скидку 5% за каждый год продления договора, а ещё за безаварийную езду бонус 5% предоставляют клиентам многие компании.

В связи с отсутствием единой базы данных страховых компаний в Литве, как и в России, раньше почти никто не получал надбавок за аварийную езду, так как водитель мог безболезненно поменять страховщика. Общая база Моторного бюро Литвы, которую начали внедрять еще в 2004 г., заработала еще в начале 2007 года. В настоящее время страховую историю водителя страховщикам очень просто просмотреть - нужно всего лишь ввести номер машины в компьютер.

В странах Евросоюза отсутствие полиса ОСАГО наказывается по закону, причем значительно суровее, чем в Российской Федерации.

Если отсутствует страховой договор, в котором отмечаются прежние нарушения водителя, Дорожный кодекс, в Англии, запрещает управлять транспортным средством. Например, в Германии требуемую сумму без ведома клиента страховщик вправе снимать ежегодно с его счета. В середине 2008 года в Испании в действие вступила система, определяющая присутст-

вие страхового полиса с помощью радара на патрульном автомобиле: прибор считывает номера с автомобилей и в автоматическом режиме сверяется с базой данных о страховании.

За отсутствие полиса у владельца мопеда штраф составляет 1000 евро, у владельца мотоцикла - 1250 евро, а незастрахованный легковой автомобиль «стоит», грузовик - 1 500 260.

Почти во всех странах существует определенное предписание, которое в ДТП освобождает пострадавшего от надобности доказывать ответственность водителя. Такова прерогатива страховщиков.

В некоторых странах, например, в Германии и Франции полицию нужно вызывать исключительно в том случае, если пострадали люди. Если же итоги дорожно-транспортного происшествия несерьезны, стоит только заполнить извещение в страховую компанию, где необходимо указать все данные водителя, автомобиля и зарисовывать схему ДТП. Далее все эти документы отправляют в страховые компании, и они сами решают данную ситуацию между собой.

Выплата пострадавшему, по российскому Закону об ОСАГО производится с учетом амортизации, то есть если автомобиль является подержанным, то денежных средств, которые были выплачены за разбитую фару, на покупку новой не хватит; амортизация в Европе вообще не учитывается.

Заявка на страховой полис во всех странах заполняется через Интернет в электронном виде, а после оплаты компания присылает соответствующий документ владельцу автомобиля. Гарантией, что водителя никто не обманет служит то, что на парковках или в супермаркетах никаких сомнительных страховых агентов нет. Именно это и удешевляет стоимость страховки.

Обязательное страхование автогражданской ответственности в Америке осуществляется всего в 45 штатах из 50. В Америке базовый пакет ОСАГО стоит от 500 долларов в год, но условия страхования, в каждом штате свои. Например, в одном автовладелец не сможет зарегистрировать автомобиль без полиса ОСАГО, в другом дорожная полиция не потребуют страховой полис

до первого ДТП или нарушения. В Америке государство не контролирует тарифы на автострахование, что позволяет страховым компаниям устанавливать различные тарифы. Сумма страхового полиса рассчитывается по определенной формуле, которая учитывает страховую историю водителя за прошлый период и стоимость автомобиля.

Страховые выплаты покрывают затраты на медицинское обследование и финансовые потери, владельца страхового полиса и всех пассажиров. В Нью-Йорке 45-летний житель, который имеет в собственности автомобиль С-класса, при этом проживая в благополучном районе и проезжая за день в деловых целях около 40 км, заплатит за страховой полис – 2500\$ в год.

В Японии страхуют только ответственность за нанесение ущерба здоровью, в этом и заключается особенность японской автогражданки. Если вдруг водитель стал виновником ДТП, в котором пострадали люди, то страховая компания покрывает все расходы на их лечение, ну а в случае гибели выплачивает компенсацию родственникам. Возмещения материального ущерба страховка не предусматривает. Самое главное, что выплаты распространяются на всех, кто пострадал в ДТП, кроме виновного в ДТП водителя, его родственников и владельца автомобиля, которым управлял виновный. Иными словами, если за рулем автомобилей были братья, когда столкнулись машины, то тогда выплаты производиться не будут ни одному из них.

Государству подконтрольна вся система японского ОСАГО. Стоимость полиса одинакова для всех, нет никаких скидок либо надбавок по возрасту, месту регистрации или стажу. Если вдруг человек попадает в ДТП и получает какие-либо травмы, то тогда страховщики выплачивают пострадавшему 1 200 000 иен (около \$12 500), если человек после попадания в ДТП остался инвалидом, то максимальный размер компенсации составит 30 000 000 иен (\$315 000); родственникам погибшего в ДТП выплачивают такие же выплаты - 30 000 000 иен (\$315 000). Раз в два года вместе с прохождением ТО продлевается ОСАГО.

### 3.2. Международная концепция «Зеленая карта»

"Зеленая карта" – концепция международного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств перед третьей стороной при выезде за границу.

Система страхования "Зеленоватая карта" считается копией Российского ОСАГО, однако функционирует при этом на территории стран-участников концепции взаимно признающих контракты страхования, какие существовали в каждой из данных стран.

В 1949 году на интернациональной конференции автостраховщиков в Лондоне были осуществлены рекомендации Экономического и социального совета ООН и официально основан Совет Бюро с штаб-квартирой в Лондоне. В 1951 произошло первое официальное Собрание Бюро, на котором была одобрена форма Договора между национальными бюро государств-участниц концепции и утверждены общие стандарты для "Зеленых карт".

Договор о "Зеленой карте" вступил в силу с 1 января 1953г. В соответствии его страховой полис по автогражданской ответственности, предоставленный в каждом государстве - члене договора, действителен на территории иного государства, представляющей членом данного договора.

Основными вопросами Интернациональной концепции страхования "Зеленая карта" считаются:

- Содействие свободному перемещению автомобильного транспорта через государственные границы государств участников концепции.
- При наступлении ДТП, совершенных въехавшими в государство заграничными автомобилистами, предельно быстрое урегулирование жалоб потерпевших и получение ими полученного вреда в соответствии с условиями национального законодательства.

На данный момент в концепцию "Зеленая карта" входят 45 государств из Европы, Азии и Африки - все страны Европы в том числе Российская Фе-

дерация (с 1 января 2009 года), а также Турция, Израиль, Марокко, Тунис и Иран.

Консульство Совета Бюро располагается в Брюсселе.

Страхование гражданской ответственности собственников ТС занимает особенную роль среди множественных типов страхования ответственности. Оно считается наиболее распространенным типом, обеспечивающим выплату пострадавшему денежного возмещения в объеме суммы, которая была взыскана с собственника средств транспорта по гражданскому иску в сторону третьих лиц в случае их увечья либо кончины, а кроме того повреждения или гибели принадлежащей им собственности, случившихся в следствии ДТП по вине страхователя.

Этот тип страхования обладает специфическими чертами. Из сторон, участвующих в страховании, тут отчетливо определены страховщик и страхователь. Данные 2 стороны, вступая во взаимоотношения (как правило в соответствии с законодательством этого государства), формируют за счет средств страхователей особый страховой фонд для расчета с пострадавшими. В данном варианте страхования отсутствует застрахованное определенное лицо либо заранее известная конкретная собственность, не может быть также заранее установлена страховая сумма, что порождает большие затруднения при создании тарифных ставок.

Здесь имеет место как бы совокупность различных типов других сфер страхования. Таким образом, наравне с единовременными выплатами, например, за повреждение или гибель средств транспорта, одежды, груза, витрин магазинов, домашних животных и другой собственности, а кроме того в случае причинения вреда здоровью людей, вызвавшего временную потерю трудоспособности, производятся множественные долгосрочные выплаты, связанные с возмещением утерянного заработка либо в связи с потерей кормильца.

Объем возмещения обуславливается исходя из фактической стоимости причиненного вреда по согласованию сторон (страховой компании и пострадавшего) либо в согласовании с решением суда.

Условия страхования зачастую предусматривают соответствующие скидки с платежей для водителей, не позволяющих по своей вине ДТП, наездов и иных страховых ситуаций, и надбавки для недисциплинированных водителей. [3. с.49]

Тщательно рассматривая данную проблему, сформированный в 1946 г. подкомитет по автомобильному транспорту Комитета по транспорту Европейской экономической комиссии ООН в Женеве презентовал собственные предложения в Рекомендации №5 с 25.01.49 г., которая и устанавливала концепцию "Зеленая карта", что со временем было закреплено в Резолюции ООН №43 с 05.06.52г.(вступила в силу 01.01.53 г.). Множественные проблемы, которые оставались неразрешенными в данной Рекомендации, нашли свое отражение в так называемом Лондонском соглашении - типичном двухсторонней соглашении, которое было принято в 1949 г на встрече представителей страховых фирм заинтересованных стран в Лондоне. Тогда же там был основан Совет Бюро - аппарат управления новейшей концепции (концепция интернациональных соглашений об обязательном страховании гражданской ответственности собственников автомобильного транспорта, приобрела наименование согласно расцветке и фигуре страхового полиса, подтверждающего данное страховое правоотношение).

Таким образом, непосредственной базой действия концепции "Зеленая карта" стало не многостороннее соглашение, а ряд двусторонних договоров, заключенных на базе Лондонского образцового соглашения, между организациями - членами концепции. Одним из основ концепции "Зеленая карта" считается условия о том, что в любой стране, что хочет войти в концепцию "Зеленая карта", формируется Национальное бюро, членами которого становятся все страховые компании, которые занимаются обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Помимо этого, соответственно Европейской конвенции "О наказании за дорожно-транспортные преступления" (ETS N 52, Страсбург, 30 ноября 1964г), учтено, что аппарат государственной власти страны пребывания гражданина обладают возможностью осуществить судебное преследование по доверенности государства по факту дорожного происшествия (совершения правонарушения), совершенного данным гражданином на территории этой страны. При этом следует отметить, что к ДТП, соответственно данной Конвенции, относится управление ТС не имея страхового полиса ответственности перед третьими лицами от убытков, в ходе использования такого ТС. В концепцию "Зеленая карта" в 1953 г вступили 10 государств - членов ЕС (Бельгия, Великобритания, Греция, Дания, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, ФРГ, Франция).

Таким образом, "Зеленая карта" - является полисом (документом) страхования ответственности собственников автотранспортных средств, которые выезжают за рубеж. В основной массе государств Европы принято ОСАГО, поэтому лицо, которое въезжает на ТС на территорию каждого данного государства, должна обладать полисом страхования ответственности. Концепция "Зеленая карта" считается интернациональным соглашением, сформированным сообществом страховщиков, которые осуществляют ОСАГО. Одновременно наименование "Зеленая карта" назначено страховому удостоверению, что доказывает, о том, что его собственник считается собственником ТС, гражданская ответственность которого застрахована.

Если вы собираетесь выехать на автомобиле за границу, предпочтительно, а в некоторых случаях обязательно, приобрести "Зеленую карту". Данный акт предоставляет гарантию того, что страховое покрытие в соответствии полису страхования гражданской ответственности за ущерб, нанесенный третьим лицам, соответствует минимальным требованиям страны, в которой вы оказались. Государства-участники Соглашения о Зеленой карте приняли на себя обязательства признать на территории любой из государств

страховые полисы (Зеленой карты) о страховании гражданской ответственности.

В любом государстве - члене концепции "Зеленая карта" страховыми группами формируется Государственное бюро, те что исполняют 2 важные составляющие: создают полиса "Зеленой карты" для передачи их клиентам и корректируют жалобы, те что появляются в государстве и заявляют иски зарубежным жителям, причастным в осуществлении ущерба при эксплуатации ими ТС. Полис "Зеленая карта" считается равносильным страховому полису.

Задачей формирования концепции стало облегчение интернационального движения тс благодаря предоставления страхования возможной ответственности перед 3-ми лицами по причине эксплуатации данных тс, надлежащее условиям государства пребывания.

Концепция предоставляет гарантирование возмещения пострадавшим гражданам в результате ДТП, поэтому государственному законодательству страны пребывания посодействует собственникам тс убрать свою ответственность за имущественный ущерб, тот что возможно причинить материальным ценностям, здоровью и жизни потерпевших граждан в пределах государств-членов концепции "Зеленая карта".

По Законодательству страхуется ответственность собственника автотранспорта:

- за ущерб, нанесенный жизни здоровью физ. лиц,
- за ущерб, нанесенный материальным ценностям физ. и юр лиц.

Главной идеей данной концепции считается формирование результативной защиты потерпевших в ДТП с гражданами - не являющимися жителями государства, в том, что произошло данный прецедент.

Эта концепция обязана в первую очередь включить устройство гарантированных выплат возмещения потерпевшим по причине собственников тс иных государств. Оно гарантировалось исполнением обязательных требований государствами-членами концепции "Зеленая карта".

Первоначально, в данных государствах обязано реализовываться ОСА-ГО.

Второе что стоит выделить, в данном государстве обязана существовать общая организация, занимающаяся возмещением ущерба, полученного владельцами данного государства в области иных стран, плюс ко всему общая организация, позволяющая урегулировать ущерб владельцев - не являющихся жителями по месту настоящего нахождения.

Третье составляющее, страна - член концепции "Зеленая карта", не может выполнять помеху при переводе произвольно конвертируемой валюты, предназначенная для страховых возмещений.

Убытки в государствах - членах концепции "Зеленая карта", урегулируются, прежде всего, благодаря ответственную государственную структуру, то что пересылает имущественные претензии, предъявленные владельцу - жителю иного государства, на действующее моторное страховое бюро данного государства. В данной ситуации первое моторное бюро подразумевается, как бюро - регулировки ущерба, а второе - не иначе как бюро-плательщик.

Связь двух моторных бюро государств - участников концепции "Зеленая карта" регулируется договорами с обеих сторон, те что проходят по унифицированному виду.

Итог, в случае определения владельца как жителя государства - участника концепции "Зеленая карта", он имеет возможность свободно въезжать на область любых государств - участников данной концепции без обязательного страхования на требования государства, в котором он прибывает.

Действие данной интернациональной концепции послужило к результативности, в первую очередь, как системы защиты, пострадавших от тс, те что вовлечены в интернациональных структурах.

В ситуации происхождения дорожно-транспортного-происшествия одного государства на области иного государства жалобы потерпевших урегулирует непосредственно Государственное моторное страховое бюро. Действие данной интернациональной концепции показало ее результативность, в

первую очередь, как системы защиты потерпевших от ТС, те что применены в интернациональной цепи.

Ущерб потерпевшим возмещаются страховщиком владельца, то что причастен к аварии, а урегулирование страховых ситуаций в компетенции Моторного Бюро государства, по месту его пребывания.

Издержки для восстановления, либо лечения граждан, те что получили ущерб, компенсируется в объемах, определенных законодательством страны, в том где произошла авария.

В 1996 году в концепцию "Зеленая карта" вступила Украина, в положении с Постановлением Кабинета Министров Украины с 28 сентября 1996 г №1175, сформировано Моторное страховое бюро Украины, то что включает в себя более 60-ти страховщиков, а в 2000 году в Украине включен весь объем ОСАГО. Ввиду того, что в прошлом СССР данный вид страхования не осуществлялся и должного знания не имелось, Украина все же находилась в состоянии в ранние годы независимости использовать все возможности для включения в данную систему, на примере РФ это произошло с 2009г. С настоящего времени "зеленые карты" выпускаются в РФ, по скоординированным единым тарифам. В данной ситуации неутешительна доля зарубежных граждан, которым придется направляться к страховщикам РФ. Так как в ЕС выплачивается и инвалидность, и летальный исход, а также моральная компенсация. В РФ в данной системе компенсации по обязательному страхованию автогражданской ответственности компенсация на жизнь и здоровье составляет 2%.

Исследуя потребность и результативность данного типа страхования не возможно не заметить и иную главную составляющую - проблему мошеннических действий владельцев автотранспорта. Как показывает международный опыт, только в ФРГ от них каждый год страховщики несут убыток в объеме 2 млрд. евро, то что включает 10% от общих страховых ситуаций при страховании ОСАГО.

На национальном рынке появилась группа лидеров в авиа, судоходном и автомобильном страховании, ставки данных вплотную подошли к ЕС.

В данное время заканчивается оформление договоров с обеих сторон концепции, в том числе добились соглашения с Францией, Британией, Эстонией, Финляндией, Сербией.

При выезде за рубеж присутствие "Зеленой карты" находится неотъемлемой процедурой.

Цена полиса "Зеленая карта" зависит от:

- пребываемого государства,
- вида ТС,
- периода страхования.

Тип сертификата и полиса, страховая стоимость согласована

Концепция "Зеленая карта" считается интернациональным соглашением, сформированным альянсом страховых компаний, те что выполняют ОСАГО.

Базой применения концепции "Зеленая карта" утвердился не многостороннее соглашение, а цепь 2-их договоров, оформленных на базе Лондонского договора между организациями - участниками концепции. Одно из положений концепции "Зеленая карта" считается правило о том, что в любой стране, то что хочет включить себя в концепцию "Зеленая карта", формируется Государственное бюро, участниками которого являются все страховые компании, те что занимаются ОСАГО.

Главной целью данной системы считается формирование результативной защиты потерпевших в ДТП с причастностью владельцев - не являющимися жителями государства, в той где произошла данная авария.

Работа данной интернациональной концепции послужило к результативности как правило структуры защиты, пострадавших от те, те что применено в интернациональных организациях.

Государства-члены соглашения о Зеленой карте возложили на себя ответственность утвердить на области любого из государств страховые полисы о страховании гражданской ответственности.

Найти наиболее выгодные тарифы по "Зеленой карте" бессмысленно - все они взаимосвязаны. В таком случае владельцу придется "голосовать валютой" за того страховщика, что предоставит наиболее выгодный сервис услуг или окажется на пути следования. При въезде на территорию иного государства "Зеленая карта" считается неизменным условием.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное авторское исследование магистерской диссертационной работы значится как комплексное изучение правовой базы института ОСАГО, в том числе исследование проблем и перспектив совершенствования ОСАГО в РФ. Достижение основной цели и выполнение задач изучения позволило произвести ряд выводов абстрактной формы и сформировать практические предложения, а также рекомендации по модернизированию настоящего законодательства РФ в данной теме.

Произведенное исследование сущности и правовой базы ОСАГО утверждают о том, что социальные взаимоотношения в области ОСАГО предполагают собою сложные, групповые правоотношения, контролируемые нормами различной отраслевой принадлежности: административного, финансового и гражданского права. ОСАГО владеет следующим основными признаками, как: недоступность автономии воли сторон при установлении норм страхования, обязательный характер, ответственность за неисполнение обязательств владельца ТС по страхованию собственной ответственности, прямая связь с управлением и владением ТС, являющегося - источником повышенной опасности.

Организационно-управленческое влияние страны на социальные взаимоотношения в области ОСАГО исполняется в большей степени Банком Российской Федерации (органом страхового наблюдения) и РСА (самоуправляемой организацией).

Банк Российской Федерации в этой области реализовывает функции согласно нормативно- правовому регулированию, контрольные функции (основные из которых - надзор за работой профессионального объединения страховых компаний, самих страховщиков в области расчета страховых премий и реализации страховых выплат), координационные, а также информативные функции. Существенная значимость в управлении этой областью социальных взаимоотношений отведена законом профессиональным объедине-

ниям страховых компаний как субъектов саморегулирования. Профессиональное объединение страховщиков (РСА) в том числе наделено контрольными функциями (в сфере технического осмотра тс).

Последующее разделение полномочий среди гос. орг. и негосударственными организациями в этой области обязано выстраиваться согласно последовательного расширения прав профессионального объединения страховых компаний согласно исполнению контролирования за работой страховщиков. Кроме того, допустимо увеличение компетенции страховщиков посредством закрепления за ними полномочия в осуществлении технического осмотра тс и возможности создания личных сервисов по ремонту тс.

В данном случае право по контролю за добросовестностью и законностью операций страховых организаций обязаны являться закрепленными за профессиональным объединением страховых компаний.

С одной стороны, взаимоотношения по ОСАГО формируются в период подготовки и обслуживания дорожного движения, а само страхование выступает превентивной мерой, обеспечивающей вероятность безопасного осуществления автотранспортной потребности; с другой стороны, подобные взаимоотношения создаются в следствии управленческого влияния государства в области дорожного движения (так как это обязательство определено федеральным законодательством), то есть реализуются в степени подготовки и принятия уполномоченными гос. орг. нормативных актов и определенной организации деятельности в области дорожного движения.

Помимо этого, ОСАГО представляет существенную значимость в минимизации последствий ДТП, так как ориентирован на защиту материальных прав пострадавших.

В работе был исследован и обобщен существующий иностранный опыт, что позволило отметить главные характерные черты правового регулирования ОСАГО в зарубежных странах, недостающие или применяющиеся в недостаточной степени в действующем российском законодательстве.

Проведенное в работе исследование действующего российского законодательства об ОСАГО, а также учет иностранного опыта правового регулирования социальных взаимоотношений в этой области позволил отметить главные тенденции развития этого института. В качестве ключевых направлений модернизация правового регулирования отношений в области ОСАГО предложено следующее.

1. Учет числа нарушений Правил дорожного движения водителями ТС и стимулирование водителей соблюдать Правила дорожного движения посредством введения повышающих коэффициентов страховых тарифов для нарушителей и понижающих - для добросовестных водителей.

2. Модернизация ранее имеющейся концепции коэффициентов "бонус-малус", характеризующей стоимость страхового полиса для водителей в зависимости от числа совершенных водителем ДТП на протяжении года, а кроме того законодательное закрепление и применение безусловной франшизы (предусмотренного критериями страхования освобождения страховой компании от возмещения убытков страхователя, не превышающих определенной величины), как обязательной, так и добровольной.

3. Законодательное закрепление 2-х типов договоров ОСАГО: для определенного водителя, а также для определенного ТС.

4. Создание общей базы данных, аккумулирующей данные о страховых историях владельцев ТС, а также предоставление доступа страховщикам к указанным данным.

5. Закрепление необходимости получения водительского удостоверения и страхование обязательной гражданской ответственности для мопеда и скутера.

В работе разработаны предложения согласно осуществления поставленных целей в рамках указанных направлений модернизации концепции и элементов обязательного страхования автогражданской ответственности в РФ являющихся основной задачей в современных обстоятельствах формирования государственной экономики. Вывести рынок обязательного страхова-

ния автогражданской ответственности на современный качественный уровень развития вероятно только лишь при условии плотного партнерства государственных ведомств и страховых компаний.

Установленные тарифы на ОСАГО считаются завышенными и в связи с этим следует изменить их в сторону снижения. Кроме того, следует предусмотреть как более длительные сроки страхования (больше одного года), так и короткие сроки (1-2-х дневные и, вероятно, тариф "выходного дня").

Одним словом, проблема несовершенства Закона "Об ОСАГО" очевидно и в настоящее время предпринимаются усилия по усовершенствованию его в соответствии с жизненными реалиями. Насколько это получится, покажет время. Поэтому для развития концепции обязательного страхования автогражданской ответственности нужна совокупность мер гражданского, административного, инженерно-технического, экономического и социального характера при точном взаимодействии органов гос. власти, страховщиков и общества. Осуществление данных, а также иных мер даст возможность усовершенствовать регулирование и контроль обязательного страхования автогражданской ответственности, сформировать требуемую базу с целью развития автострахования в РФ.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### ПРАВОВЫЕ АКТЫ

1. Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 28.03.2017 N 49-ФЗ // СПС «Консультант Плюс».
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Глава 48 // СПС «Консультант Плюс».
3. Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».
4. Федеральный закон от 1 декабря 2007 г. N 306-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и статью 2 Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 333 // СПС «Консультант Плюс».
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 395 // СПС «Консультант Плюс».
7. Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и статью 2 Федерального закона О внесении из-

- менений и дополнений в Закон Российской Федерации Об организации страхового дела в Российской Федерации // СПС «Консультант Плюс».
8. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" п.12 // СПС «Консультант Плюс».
  9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) ст.15 // СПС «Консультант Плюс».
  10. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" Ст. 15 // СПС «Консультант Плюс».
  11. Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 21.07.2014 N 223-ФЗ // СПС «Консультант Плюс».
  12. Ст. 15.35.1 Кодекса об Административных правонарушениях РФ РЕДАКЦИЯ ОТ 17 НОЯБРЯ 2016 ГОДА (ДЕЙСТВУЮЩАЯ) С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВСТУПИВШИМИ В СИЛУ С 3 ОКТЯБРЯ 2016 ГОДА Нарушение требований законодательства о противодействии неправомерному использованию инсайдерской информации и манипулированию рынком // СПС «Консультант Плюс».
  13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 15.34.1. Необоснованный отказ от заключения публичного договора страхования либо навязывание дополнительных услуг при заключении договора обязательного страхования // СПС «Консультант Плюс».
  14. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 426 // СПС «Консультант Плюс».

15. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Статья 2.4 // СПС «Консультант Плюс».
16. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 389 // СПС «Консультант Плюс
17. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 6 // СПС «Консультант Плюс».
18. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Гл. 59 // СПС «Консультант Плюс».
19. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 12.24 // СПС «Консультант Плюс».
20. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 10 // СПС «Консультант Плюс».
21. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 426 // СПС «Консультант Плюс».
22. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 942 // СПС «Консультант Плюс».
23. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 940 // СПС «Консультант Плюс».

24. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 1079 // СПС «Консультант Плюс».
25. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 1068 // СПС «Консультант Плюс».
26. Федеральный закон от 12.01.1996 N 7-ФЗ (ред. от 05.02.2018) "О некоммерческих организациях" Ст. 32 // СПС «Консультант Плюс».
27. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 395 // СПС «Консультант Плюс».
28. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 937 // СПС «Консультант Плюс».
29. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" п1. Ст.20 // СПС «Консультант Плюс».
30. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) Ст. 12.37 // СПС «Консультант Плюс».
31. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" Ст. 16 // СПС «Консультант Плюс».
32. Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" Ст. 9 // СПС «Консультант Плюс».
33. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 14 // СПС «Консультант Плюс».
34. Федеральный закон от 01.04.1996 N 27-ФЗ (ред. от 28.12.2016) "Об индивидуальном (персонифицированном) учете в системе

- обязательного пенсионного страхования" Ст. 11 п.1 // СПС «Консультант Плюс».
35. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 961 // СПС «Консультант Плюс».
36. Федеральный закон от 01.04.1996 N 27-ФЗ (ред. от 28.12.2016) "Об индивидуальном(персонифицированном) учете в системе обязательного пенсионного страхования" Ст.11 п.2// СПС «Консультант Плюс».
37. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.2 // СПС «Консультант Плюс».
38. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 18.04.2018) "О защите прав потребителей" Ст. 16 п.3 // СПС «Консультант Плюс».
39. Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" Ст. 1 // СПС «Консультант Плюс».
40. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 938 // СПС «Консультант Плюс».
41. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 21 п.1 // СПС «Консультант Плюс».
42. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 21 п.3 // СПС «Консультант Плюс».
43. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 21 п.2 // СПС «Консультант Плюс».

44. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 455 // СПС «Консультант Плюс».
45. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 23.05.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.06.2018) Ст. 445 // СПС «Консультант Плюс».
46. Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" Ст. 5 // СПС «Консультант Плюс».
47. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.3 // СПС «Консультант Плюс».
48. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.4 // СПС «Консультант Плюс».
49. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 22 п.2 // СПС «Консультант Плюс».
50. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 12 п.6 // СПС «Консультант Плюс».
51. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Статья 30 п.1 // СПС «Консультант Плюс».
52. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) Ст. 965 // СПС «Консультант Плюс».
53. Федеральный закон "О некоммерческих организациях" от 12.01.1996 N 7-ФЗ ст.5 // СПС «Консультант Плюс».

54. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 26 п.1 // СПС «Консультант Плюс».
55. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 24 п.2 // СПС «Консультант Плюс».
56. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 25 // СПС «Консультант Плюс».
57. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 19 п.1 // СПС «Консультант Плюс».
58. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 19 п.2 // СПС «Консультант Плюс».
59. Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25.04.2002 N 40-ФЗ (последняя редакция) // СПС «Консультант Плюс».
60. Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. N 3384-У "О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изменениями и дополнениями) // СПС «Консультант Плюс».
61. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. N 431-П "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изменениями и дополнениями) // СПС «Консультант Плюс».

62. Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».
63. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 14 п.1 // СПС «Консультант Плюс».
64. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" Ст. 11.1 п.5 // СПС «Консультант Плюс».
65. Постановление Правительства РФ от 1 октября 2014 г. N 1002 "Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации" // СПС «Консультант Плюс».

## **СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА**

1. Определение Верховного Суда РФ от 13.12.2017 N 307-ЭС17-18987 по делу N А56-62089/2016 Требование: О пересмотре в кассационном порядке судебных актов по делу о взыскании страхового возмещения // СПС «Консультант Плюс».
2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ N 13, Пленума ВАС РФ N 14 от 08.10.1998 (ред. от 24.03.2016) "О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользование чужими денежными средствами" // СПС «Консультант Плюс».
3. Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 N 75 <Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования (п.20) // СПС «Консультант Плюс».

4. Распоряжение Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 N 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей" // СПС «Консультант Плюс».
5. Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2008 года" (утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 17.09.2008) (ред. от 04.06.2014) // СПС «Консультант Плюс».

### **СПЕЦИАЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА**

1. Архипов, А. П. Андеррайтинг в страховании / А.П. Архипов. — М.: Юнити-Дана, 2015. — 240 с.
2. Архипов, А. П. Страхование : учебник / А. П. Архипов. – М. : КНО-РУС, 2012. – 288 с.
3. Архипов А.П., Гомелля В.Б. Основы страхового дела. Уч. пособие. - М.: "Маркет ДС", 2002. - 413 с.
4. Об изменениях в законодательстве об ОСАГО / И. А. Вавилова // Страховое дело. – 2014. – № 10-11. – С. 61-65.
5. Никитина А. А. ОСАГО, актуальные проблемы и пути их решения // Молодой ученый. — 2016. — №22. — С. 182-184
6. Томас Мак Математика рискованого страхования. - М.: Олимп-Бизнес, 2005. - 432 с.
7. Лемер Жан Системы бонус-малус в автомобильном страховании. - М.: Янус-К, 1998. - 267 с.
8. Фолькер Хенке // Изучение международной экономической политики в области страхования
9. Граве К.А., Лунц Л.А. Страхование. - М.: Госюриздат, 1960. - 175 с.
10. Иоффе О.С. Обязательственное право

11. Юргенс И. Ю. Очередные задачи российского страхового рынка: Сборник статей, интервью и выступлений. М.: РОССПЭН, 2009. — 278 с. — ISBN 978-5-8243-1161-7.
12. Архипов А.П. Повышение эффективности урегулирования убытков / А.П. Архипов, С.В. Иевенко // Финансы. - 2010. - № 4. - С. 47-52.
13. Рассолова Т.М. Обязательное страхование автогражданской ответственности: гражданско-правовой аспект: Учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005.
14. Романова М.В. Страхование автотранспортных средств // Российский налоговый курьер. — 2008. — № 16. — С. 5 — 7.63.
15. Дедиков С.В. Обязательное страхование автогражданской ответственности. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 436 с.
16. Шевчук В.А., Плешков А.П. Автотранспортное страхование (от истоков до современности): монография. -М.: АНСЕЛ-ПРЕСС, 2001 г.
17. Гайдаш Н. «ОСАГО без тормозов». Компания, 01.11.2004
18. Абрамов В.Ю. Страхование: теория и практика. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 476 с.
19. Селуянов Д.М. Совершенствование законов об обязательных видах страхования // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 2. – С. 18 – 34.
20. Антоненко Д.А. Характеристика способов совершения преступлений в сфере ОСАГО // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2009. – № 2. – С. 53 – 55.
21. Аракчеев Д.Д. Договоры ОСАГО: сложные случаи // Законодательство. – 2008. – N 10. – С. 37 – 41.
22. Дегтярев С.Л. Возмещение убытков в гражданском и арбитражном процессе: Учебно-практическое пособие. – М., 2003. – 189 с.
23. Соловьев А. Заключение договора страхования: правовые вопросы // Финансовая газета. — 2007. — № 6. — С. 3 — 5.

24. Копылкова Н.М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дисс ... канд. юрид. наук. — М., 2006. — 220 с
25. Астрахан Е.И. Страхование гражданской ответственности // Право и жизнь 2007 № 2-3
26. Рейтман Л.И. Страхование дело / Л. И. Рейтман. — М. : РОСТ, 2007.— 37с.
27. Федорова Т.А. Страхование: учебник. — М. : Экономистъ, 2004. — 606 с.
28. Новицкий И.Б. Обязательства из договоров М.2006.
29. Ишо К.Д. Возмещение вреда по договору страхования гражданской ответственности./ Корпоративный юрист, № 7, 2006 г
30. Селуянов Д.М. Совершенствование законов об обязательных видах страхования // Юридическая и правовая работа в страховании. — 2008. — № 2. — С. 19
31. Барсукова С. Споры об автогражданке. «Финансы России», № 4. Апрель, 2003.
32. Тузова Р. Договор страхования // Российская Юстиция №12 2007
33. Худяков А.И., Худяков А.А. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. — 387 с.
34. Комлева А.А. Страхование транспорта // Бюджетный учет. — 2008. — № 10. — С. 3 — 5.
35. Грудцына Л.Ю. Правовые способы защиты прав страхователей // Законодательство и экономика. — 2008. — №3.
36. Савкин Д.В. Основания возникновения, изменения и прекращения страховых правоотношений // Юрист. — 2008. — №5.
37. Никулина Н.Н. ОСАГО: состояние, нововведения и сопутствующие проблемы // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. — 2009. — N 3. — С. 17 – 20.

38. Плешков А.П., Орлова И.В. Очерки зарубежного страхования. М.: Анкил, 1997 г.53. «Подорожная». «Атлас страхования», № 1. Ноябрь, 2002.
39. Иванова Н.А. Методологические основы развития системы страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в РФ. Диссертация, М. 2002.
40. Томилин В.Н. Транспортное страхование в России и странах Балтии. – М. : Анкил, 2000. – 206 с.

### **ИНТЕРНЕТ РЕСУРСЫ**

1. Российский Союз Автостраховщиков // Официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.autoins.ru>
2. Всероссийский союз страховщиков: официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.ins-union.ru/rus>
3. Центральный банк Российской Федерации: финансовые рынки: рынок страховых услуг // официальный сайт [Электронный ресурс].  
<http://www.cbr.ru/>
4. Закон об ОСАГО новая редакция закона с изменениями // Официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://zakonobosago.ru>
5. Автозаконы : юридический портал для помощи в защите своих прав автовладельцам // Официальный сайт [Электронный ресурс]. –  
<http://avtozakony.ru/>
6. АвтоТонкости: Новые законы, ПДД и штрафы // Официальный сайт [Электронный ресурс]. – <https://autotonkosti.ru>
7. Википедия: интернет-энциклопедия // Официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://ru.wikipedia.org>