

*На правах рукописи*

**Герштейн Станислав Евгеньевич**

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ  
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
КАК МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Специальность 12.00.14 – административное право;  
административный процесс

**Автореферат**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Челябинск – 2015

Работа выполнена в автономной некоммерческой образовательной организации высшего профессионального образования «Уральский финансово-юридический институт».

- Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор  
**Майоров Владимир Иванович**
- Официальные оппоненты:**
- Севрюгин Виктор Егорович**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный юрист РФ,  
Институт государства и права  
Тюменского государственного  
университета,  
профессор кафедры административного  
и финансового права
- Бахаев Антон Александрович**  
кандидат юридических наук,  
Южно-Уральский государственный  
университет,  
и.о. заведующего кафедрой  
судебной экспертизы
- Ведущая организация:** Тюменский институт повышения  
квалификации сотрудников МВД России

Защита диссертации состоится «11» апреля 2015 года в 15:30 часов на заседании диссертационного совета Д 212.298.16, созданного на базе Южно-Уральского государственного университета, по адресу: 454080, г. Челябинск, ул. Коммуны, 149, ауд. 208.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте Южно-Уральского государственного университета <http://susu.ac.ru>.

Автореферат разослан \_\_\_\_\_ 2015 года.

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Н.С. Конева

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** В современном, динамично развивающемся обществе автомобиль стал частью повседневной жизни. Ежегодно увеличивается количество автомобилей, находящихся в собственности граждан и юридических лиц: по статистике на середину 2014 года, в России насчитывалось более 48 миллионов транспортных средств, что на пять процентов больше прошлогоднего показателя. Однако вместе с количеством автомобилей растет и количество дорожно-транспортных происшествий. Так, по данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, за 2011 г. было совершено 199 868 дорожно-транспортных происшествий, за 2012 г. – 203 597, за 2013 г. – 204 068. Кроме того, Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения отмечает, что тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий в России в 3-5 раз выше, чем в развитых европейских государствах.

Динамика роста числа дорожно-транспортных происшествий и причинение в результате их совершения вреда жизни и здоровью граждан, а также имущественного ущерба ставит проблему обеспечения безопасности в сфере дорожного движения в разряд важнейших задач государства.

Сказанное обуславливает необходимость поиска эффективных способов повышения уровня безопасности в сфере дорожного движения. Следует отметить, что обеспечение безопасности в указанной сфере достигается не только непосредственными действиями сотрудников органов исполнительной власти, уполномоченных в сфере дорожного движения, но и проведением комплекса мер по подготовке и организации дорожного движения, охватывающих деятельность как органов государственной власти, так и иных, негосударственных субъектов – граждан, организаций, общественных объединений.

В этой связи в качестве одной из мер обеспечения безопасности в сфере дорожного движения следует рассматривать обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Обязательное страхование выступает превентивной мерой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, средством повышения грамотности, культуры вождения и уровня правосознания водителей. Кроме того, обязательное страхование – это мера, направленная на минимизацию негативных последствий дорожно-транспортных происшествий, гарантия обеспечения прав и законных интересов как потерпевших, так и виновников совершения дорожно-транспортного происшествия.

Актуальность исследования определяется необходимостью осмысления сущности и места обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в системе обеспечения безопасности дорожного движения, разработки теоретических и методологических основ совершенствования данного института и определения приоритетных направлений его развития.

**Степень разработанности темы исследования.** Проблемам правового регулирования института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств посвящены монографические исследования и многочисленные научные публикации в гражданском праве. Однако комплексного анализа административно-правовых аспектов правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и исследований данного института во взаимосвязи с системой обеспечения безопасности дорожного движения до настоящего времени не проводилось.

Общими теоретическими и методологическими вопросами организации данного вида страхования занимались такие ученые, как В.Ю. Абрамов, Р.Г. Аленбекова, А.П. Плешков, С.В. Дедиков и другие. Среди отмеченных ученых необходимо особо выделить труды А.П. Плешкова, заложившего

теоретический фундамент обязательного страхования автогражданской ответственности в России.

Изучению проблем, касающихся обязательств, возникавших вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, посвящены труды ученых-цивилистов и юристов, занимающихся страховой и адвокатской практикой: Т.Е. Абовой, В.Ю. Абрамова, С.В. Дедикова, В.К. Райхера, В.В. Шахова и других.

Рассмотрение теоретических основ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и взаимосвязи страхования с обеспечением безопасности в сфере дорожного движения невозможно без анализа структурно-функциональных аспектов государственно-правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения. Исследованию риска наступления административной ответственности владельцев транспортных средств за нарушение предусмотренной законом обязанности по страхованию своей ответственности уделено внимание в трудах российских ученых-административистов: Д.Н. Бахраха, Ю.П. Соловья, В.В. Черникова и других.

Ряд монографий и научных статей посвящены собственно деятельности органов и должностных лиц, уполномоченных в сфере безопасности дорожного движения. При этом наибольший интерес в контексте выполненного диссертационного исследования представляют работы С.Н. Антонова, С.И. Бертуш, В.В. Головки, Р.И. Денисова, В.И. Жулева, Л.Н. Игнатова, Л.Л. Лукьянова, В.П. Митина, Б.В. Россинского, П.И. Сатлейкина и других.

В последние годы вопросы, связанные с определением места и роли государственных органов в обеспечении безопасности в сфере дорожного движения в Российской Федерации, рассматривались на уровне самостоятельных диссертационных исследований, в частности, Н.П. Балашовой, В.И. Майоровым, Б.П. Кормишкиным, В.С. Кураковым, В.П. Маринцем, П.А. Солошенко, Ф.З. Эльбердовой и другими.

Таким образом, рассмотрение административно-правовых аспектов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и вопросов влияния обязательного страхования на обеспечение безопасности в сфере дорожного движения не являлось самостоятельным предметом монографических исследований. Изложенные обстоятельства свидетельствуют о недостаточной степени научной разработанности темы, избранной настоящего диссертационного исследования.

**Цель исследования** заключается в теоретическом обосновании сущности и назначения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как одной из мер обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, а также выработке научных и практических рекомендаций по совершенствованию правового регулирования данного института.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих **задач**:

- рассмотреть понятие, правовые основы, базовые характеристики обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- проанализировать виды и структуру административно-правовых отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- разграничить компетенцию государственных органов и иных организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- проанализировать систему обеспечения безопасности дорожного движения и определить место в ней обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- обобщить зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на

безопасность в сфере дорожного движения, провести сравнительный анализ правового регулирования данного института в России и в иностранных государствах;

– сформулировать основные направления совершенствования института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, выработать научные и практические рекомендации по изменению и дополнению действующего законодательства в рассматриваемой сфере.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, складывающиеся в процессе административно-правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**Предмет исследования** составляют правовые нормы, регулирующие порядок осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, материалы административной и судебной практики по данной проблематике, а также зарубежный опыт осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**Методологическая основа исследования.** При решении поставленных задач автор опирался на современные методы познания, выявленные и разработанные философской наукой и апробированные юридической практикой. Основу исследования составили принципы познания социальных явлений, позволяющие отразить взаимосвязь истории, теории и практики, формы и содержания предмета исследования, процесса развития и качественных изменений рассматриваемых явлений.

В качестве основополагающего метода научного познания диссертантом использован системный метод. В свою очередь, в рамках данного метода задействованы приемы формально-логического, формально-юридического, сравнительно-правового, социально-исторического анализа, а

также приемы конкретно-социологических исследований (анализ фактов и документов, статистический анализ, методика определения пределов служебной компетенции, оценка эффективности функциональной деятельности, выяснение общественного мнения и др.).

**Нормативную основу исследования** составили положения Конституции Российской Федерации, федеральные законы, постановления Правительства Российской Федерации, нормативные правовые акты Банка России, ранее действовавшее законодательство России о безопасности дорожного движения, законодательство иностранных государств в рассматриваемой сфере. Особое внимание в работе уделено сравнительно-правовому анализу действующего российского и зарубежного законодательства об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств.

**Эмпирическую базу исследования** составили аналитические разработки Департамента обеспечения безопасности дорожного движения, управлений и отделов Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, статистические данные о деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, отчеты Российского Союза Автостраховщиков.

**Научная новизна исследования** обусловлена авторским подходом к исследованию обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. Применительно к современным условиям развития общества и государства, с учетом достижений науки административного права, а также действующего законодательства и правоприменительной практики выделены признаки обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, проведена классификация правовых отношений в данной сфере, рассмотрены вопросы разграничения полномочий между уполномоченным



государственным органом и саморегулируемой организацией в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выявлены актуальные теоретические и практические проблемы административно-правового регулирования указанного института.

Впервые при исследовании института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств применены методологические подходы, основанные, в том числе, на системном анализе доктринальных направлений науки административного права. В таком контексте определено место института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в системе обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.

Научная новизна отражена в представленных теоретических положениях, выводах и предложениях по совершенствованию правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**На защиту выносятся следующие основные положения, являющиеся новыми или содержащими элементы новизны:**

1. Обосновано, что сущность обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств определяется совокупностью его признаков, к которым относятся: обязательный характер; отсутствие автономии воли сторон при определении условий страхования; ответственность за невыполнение обязанности владельца транспортного средства по обязательному страхованию гражданской ответственности; непосредственная связь с владением и управлением транспортным средством, являющимся источником повышенной опасности; направленность на обеспечение безопасности в сфере дорожного движения.

2. Сделан вывод о целесообразности разделения правовых отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в зависимости от субъектного состава таких

отношений и отраслевой принадлежности правовых норм, их регулирующих, на основные (обязательные), дополнительные и сопутствующие.

Основными (обязательными) являются правовые отношения по поводу исполнения обязанности страхования автогражданской ответственности, складывающиеся между гражданами – владельцами транспортных средств и государством. Такие отношения являются косвенными (опосредованными) административно-правовыми отношениями, поскольку реализуются через иные, негосударственные организации и институты гражданского общества.

Дополнительными следует считать гражданско-правовые отношения, возникающие по поводу возмещения вреда, причиненного действиями владельца транспортного средства жизни, здоровью или имуществу другого лица.

Сопутствующими выступают административно-правовые отношения, тесно связанные с основными и обеспечивающие их реализацию, в том числе отношения:

- по осуществлению нормативно-правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- складывающиеся при заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в части обязанности проверки исправности транспортного средства;

- складывающиеся между государством в лице органа страхового надзора и страховщиками;

- складывающиеся между участниками договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и уполномоченными сотрудниками полиции по поводу совершения дорожно-транспортного происшествия, являющегося основанием для возмещения ущерба;

- складывающиеся в случае совершения владельцем транспортного средства правонарушения по несоблюдению требований об обязательном

страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и применения к нему мер административной ответственности.

3. Установлено, что организационно-управленческие и контрольные функции в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств разграничены между уполномоченным государственным органом (Банк России) и саморегулируемой организацией (Российский Союз Автостраховщиков). Дальнейшее разграничение полномочий между государственными органами и негосударственными организациями в данной сфере должно строиться по пути последовательного расширения прав профессионального объединения страховщиков по осуществлению контроля за деятельностью страховых организаций.

4. В системе обеспечения безопасности в сфере дорожного движения обязательное страхование автогражданской ответственности занимает двойственное положение. С одной стороны, отношения по обязательному страхованию ответственности складываются на стадии подготовки и обслуживания дорожного движения, а само страхование выступает превентивной мерой, обеспечивающей возможность безопасной реализации транспортной потребности; с другой стороны, такие отношения формируются в результате управленческого воздействия государства в сфере дорожного движения (поскольку данная обязанность установлена федеральным законом), то есть реализуются на уровне подготовки и принятия уполномоченными государственными органами нормативных актов и организации деятельности в сфере дорожного движения.

5. Предложено дополнить существующее определение страхового случая, закрепленное в Федеральном законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», после слов «причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства» словами «наступившее вследствие нарушения правил дорожного движения».

6. Предложено дополнить и скорректировать нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, закрепляющие административную ответственность в связи с неисполнением обязанности по страхованию гражданской ответственности: установить административную ответственность за неправомерный отказ от заключения договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств или уклонение от заключения такого договора – для страховых организаций; за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств – не только для водителей, но и для юридических лиц (владельцев транспортных средств).

7. Практико-прикладное исследование проблем правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также учет зарубежного опыта в данной сфере позволили выделить основные направления совершенствования данного института, касающиеся, в частности, учета количества нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств и стимулирования водителей соблюдать правила дорожного движения путем введения повышающих коэффициентов страховых тарифов для нарушителей и понижающих – для добросовестных водителей; развития и дальнейшего применения уже существующей системы коэффициентов «бонус-малус», определяющей стоимость страхового полиса для водителя в зависимости от количества совершенных им дорожно-транспортных происшествий в течение года; законодательного закрепления двух видов договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: для конкретного водителя и для конкретного транспортного средства; формирования единой базы данных, аккумулирующей сведения о страховых историях владельцев транспортных средств, и обеспечение доступа страховых организаций к указанным сведениям.

В работе сформулированы предложения по внесению изменений и дополнений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Теоретическая значимость исследования** состоит в научном обосновании положений, не нашедших достаточного отражения в теории административного права, а также действующем российском законодательстве. Основные положения и выводы диссертации вносят определенный вклад в развитие института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, дополняют положения теории административного права об организации и повышении уровня безопасности в сфере дорожного движения, служат предпосылками для дальнейших теоретических исследований различных аспектов обозначенной проблематики.

**Практическая значимость исследования** состоит в выработке и обосновании предложений по совершенствованию законодательства, регулирующего обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Результаты исследования могут быть использованы в правотворческой деятельности, административно-юрисдикционными органами и судьями в ходе производства по делам об административных правонарушениях, уполномоченными сотрудниками полиции, Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, органами страхового надзора в процессе правоприменительной деятельности.

Материалы исследования могут использоваться в учебном процессе в высших учебных заведениях по дисциплинам «Административное право», «Гражданское право» и «Страховое право».

**Апробация результатов исследования.** Диссертация прошла обсуждение и была одобрена на кафедре конституционного и муниципального права Негосударственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Уральский финансово-юридический институт».

Ряд положений диссертации изложены автором в форме докладов и выступлений на международных и всероссийских конференциях: «Экономика и Право: история, современность, перспективы развития» (г. Екатеринбург, 2011 г.), «Актуальные проблемы совершенствования законодательства России и стран СНГ – 2011: материалы научно-практической конференции с международным участием» (г. Уфа, 2011 г.), «Отраслевые аспекты экономики, управления и права» (г. Москва, 2012 г.), «Экономика и Право: история, современность, перспективы развития» (г. Екатеринбург, 2012 г.), «Предупреждение правонарушений среди несовершеннолетних» (г. Екатеринбург, 2012 г.).

Основные результаты диссертационного исследования нашли отражение в десяти научных статьях, три из которых опубликованы в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для опубликования основных положений кандидатских и докторских диссертаций по юридическим специальностям.

**Структура диссертации** обусловлена объектом, предметом, целью и задачами исследования и включает введение, две главы, объединяющие шесть параграфов, заключение и библиографический список.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность темы диссертационного исследования, отражена степень ее научной разработанности, определены объект, предмет, нормативные, эмпирические и методологические основы исследования, сформулированы цель и задачи диссертационного исследования; охарактеризована научная новизна работы, раскрыта теоретическая и практическая значимость исследования, изложены положения, выносимые на защиту, приведены данные об апробации результатов проведенного исследования.

**Первая глава «Теоретические основы административно-правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»** состоит из трех параграфов и посвящена анализу понятия и признаков обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, определению круга административно-правовых отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, рассмотрению компетенции органов и организаций, наделенных властными полномочиями в данной сфере.

**В первом параграфе «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: понятие, правовые основы, базовые характеристики»** исследованы основные теоретические подходы к определению понятия «страхование», проанализировано понятие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, определены его основные признаки, рассмотрены нормативные правовые акты, регулирующие институт обязательного страхования.

Анализ сущности и правовых основ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств позволил выделить его основные признаки, к которым отнесены: обязательный

характер, отсутствие автономии воли сторон при определении условий страхования, ответственность за невыполнение обязанности владельца транспортного средства по страхованию своей ответственности, непосредственная связь с владением и управлением транспортным средством, являющимся источником повышенной опасности и направленность на обеспечение безопасности в сфере дорожного движения.

Указанные признаки свидетельствуют о том, что общественные отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств представляют собой сложные, комплексные правоотношения, регулируемые нормами различной отраслевой принадлежности: гражданского, административного, финансового права. В параграфе приведен краткий анализ нормативных правовых актов, являющихся источниками правового регулирования рассматриваемого института.

**Во втором параграфе «Административно-правовые отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»** проанализированы общественные отношения, складывающиеся в процессе осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также рассмотрены основные элементы таких правоотношений (субъекты, объекты и содержание).

По мнению автора, правовые отношения в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности целесообразно разделить на следующие группы в зависимости от субъекта правоотношения и отраслевой принадлежности регулирующих такие отношения правовых норм:

- 1) основные, или обязательные;
- 2) дополнительные;
- 3) сопутствующие.

Основными (обязательными) являются отношения по поводу исполнения обязанности страхования автогражданской ответственности,



складывающиеся между гражданами – владельцами транспортных средств и государством. Такие отношения являются косвенными (опосредованными) административно-правовыми отношениями, поскольку реализуются через иные, негосударственные организации и институты гражданского общества (страховые организации и Российский Союз Автостраховщиков).

Дополнительными следует считать правоотношения, возникающие по поводу возмещения вреда, причиненного действиями владельца транспортного средства жизни, здоровью или имуществу другого лица. Эти отношения являются гражданско-правовыми (мы называем их дополнительными, поскольку их возникновение носит вероятностный характер, и события, их порождающие, могут так и не наступить).

Сопутствующие правоотношения – это отношения, тесно связанные с основными и обеспечивающие их реализацию. Такие отношения являются административно-правовыми. К сопутствующим правоотношениям относятся следующие отношения, складывающиеся в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

– отношения по осуществлению нормативно-правового регулирования различных аспектов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (такое регулирование осуществляется органом страхового надзора);

– отношения, складывающиеся при заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в части обязанности проверки исправности транспортного средства;

– отношения, складывающиеся между государством в лице органа страхового надзора и страховщиками (общие вопросы организации и осуществления страхового надзора, лицензирование деятельности субъектов страхового дела, контроль за соблюдением страхового законодательства);

– отношения, складывающиеся между участниками договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по поводу совершения ДТП, являющегося основанием для возмещения ущерба;

– отношения, складывающиеся в случае совершения владельцем транспортного средства правонарушения по несоблюдению требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и применения к нему мер административной ответственности.

При рассмотрении содержания последней группы сопутствующих правовых отношений сформулированы предложения по изменению и дополнению Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

**В третьем параграфе «Разграничение компетенции государственных органов и иных организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»** рассмотрены основные субъекты правовых отношений, складывающихся в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и проведен анализ полномочий таких субъектов.

Исполнение обязанности граждан по обязательному страхованию автогражданской ответственности (обязанность водителя перед государством) происходит путем заключения договоров обязательного страхования с коммерческими организациями – страховщиками; при этом последние могут рассматриваться как средства властного воздействия государства на общественные отношения. Наряду со страховыми организациями, субъектами правовых отношений, складывающихся в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выполняющими организационно-управленческие

функции, являются: орган страхового надзора (в настоящее время – Банк России) и Российской Союз Автострахователей (РСА).

Банк России в данной сфере осуществляет функции по нормативно-правовому регулированию, контрольные функции (важнейшие из которых – контроль за деятельностью профессионального объединения страховщиков, самих страховщиков в части расчета страховых премий и осуществления страховых выплат), информационные и координационные функции. Важная роль в управлении данной сферой общественных отношений отведена законом профессиональным объединениям страховщиков как субъектам саморегулирования. Профессиональное объединение страховщиков (РСА) также наделено контрольными функциями (в области технического осмотра транспортных средств). Дальнейшее разграничение полномочий между государственными органами и негосударственными организациями в данной сфере должно строиться по пути последовательного расширения прав профессионального объединения страховщиков по осуществлению контроля за деятельностью страховых организаций. Представляется, что в дальнейшем возможно расширение компетенции страховых организаций через закрепление за ними права на проведение технического осмотра транспортных средств и возможности создания собственных сервисов по ремонту транспортных средств. В этом случае полномочия по контролю за законностью и добросовестностью действий страховых компаний должны быть также закреплены за профессиональным объединением страховщиков.

Вторая глава **«Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как специфическое средство административно-правового обеспечения безопасности в сфере дорожного движения»** посвящена исследованию понятия и системы безопасности дорожного движения, определению места в ней системы института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, изучению зарубежного опыта влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев

транспортных средств на безопасность в сфере дорожного движения и определению основных направлений совершенствования института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.

**В первом параграфе «Система обеспечения безопасности дорожного движения»** рассмотрено содержание дефиниций «дорожное движение», «сфера дорожного движения», «безопасность дорожного движения», «система обеспечения безопасности в сфере дорожного движения» и определено место института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в системе обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.

Система обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя комплекс мер, объединяющих деятельность как государства в лице уполномоченных органов исполнительной власти, так и иных субъектов – граждан, организаций, общественных объединений. Значительные возможности в подсистеме подготовки и обслуживания дорожного движения могут быть предоставлены страховым организациям как субъектам, имеющим прямую имущественную заинтересованность в снижении количества дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, сам институт обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств следует считать мерой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, поскольку оно является превентивным средством, направленным на снижение вредных последствий дорожно-транспортного происшествия (компенсация имущественного ущерба) и повышение уровня правосознания водителей.

Представляется целесообразным повсеместно активизировать работу по обеспечению безопасности дорожного движения, проводимую самими страховщиками. Во всех значимых мероприятиях в сфере повышения безопасности на дорогах должны быть представлены и принимать самое

активное участие представители страхового сообщества. Накопленный ими опыт и информация в значительной мере могут способствовать решению этой серьезной общенациональной проблемы.

**Во втором параграфе «Зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на безопасность в сфере дорожного движения»** проведен сравнительный анализ правового регулирования данного института в России и в зарубежных государствах: Великобритании, Ирландии, Германии, Франции, Литве, США, Канаде, Болгарии, Израиле, Японии и Украине.

Обобщение имеющегося зарубежного опыта позволило выделить особенности правового регулирования обязательного страхования обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств в иностранных государствах, отсутствующие или применяющиеся в недостаточной степени в действующем российском законодательстве. К таким особенностям можно отнести:

1. Использование повышающих коэффициентов страховых тарифов для владельцев транспортных средств за нарушение правил дорожного движения. Так как страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств носит обязательный характер, а за неисполнение обязанности по обязательному страхованию гражданской ответственности предусмотрена административная ответственность, введение коэффициента за нарушение правил дорожного движения будет действенным стимулом не нарушать их, повышать культуру вождения и уровень правосознания водителей.

2. Установление неограниченного лимита выплат по возмещению вреда жизни и здоровью потерпевших.

3. Достаточно высокие размеры штрафов за отсутствие полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, превышающие размер административного штрафа за

неисполнение обязанности по обязательному страхованию гражданской ответственности, установленный КоАП РФ, в десятки и сотни раз.

4. Установление франшизы как дополнительного способа удержания водителей от нежелательных действий – нарушения правил дорожного движения. При нарушении правил дорожного движения, повлекшем дорожно-транспортное происшествие, виновник обязан самостоятельно возместить вред в пределах установленной франшизы.

5. Организация страховыми компаниями при поддержке государства пропаганды безопасности дорожного движения, целью которой является стимулирование водителей, лиц, обучающихся вождению, пешеходов и иных участников дорожного движения к соблюдению правил дорожного движения.

Указанные особенности направлены на стимулирование добросовестных водителей, повышение мотивации водителей к соблюдению правил дорожного движения, а следовательно, повышению уровня безопасности в сфере дорожного движения, и могут быть учтены при определении основных направлений совершенствования действующего российского законодательства об обязательной ответственности владельцев транспортных средств.

**Третий параграф «Совершенствование института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения»** посвящен определению основных направлений совершенствования института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, выработке научных и практических рекомендаций по изменению и дополнению действующего законодательства в рассматриваемой сфере.

Изучение сущности и базовых характеристик обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных

средств, рассмотрение его как специфического средства административно-правового обеспечения безопасности в сфере дорожного движения позволило выделить следующие основные направления совершенствования данного института.

1. Учет количества нарушений Правил дорожного движения водителями транспортных средств и стимулирование водителей соблюдать Правила дорожного движения путем введения повышающих коэффициентов страховых тарифов для нарушителей и понижающих – для добросовестных водителей.

2. Совершенствование уже существующей системы коэффициентов «бонус-малус», определяющей стоимость страхового полиса для водителя в зависимости от количества совершенных водителем дорожно-транспортных происшествий в течение года, а также законодательное закрепление и применение безусловной франшизы (предусмотренного условиями страхования освобождения страховщика от возмещения убытков страхователя, не превышающих установленной величины), как обязательной, так и добровольной.

3. Законодательное закрепление двух видов договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: для конкретного водителя и для конкретного транспортного средства.

4. Формирование единой базы данных, аккумулирующей сведения о страховых историях владельцев транспортных средств, и обеспечение доступа страховых организаций к указанным сведениям.

5. Закрепление необходимости получения водительского удостоверения и страхования обязательной гражданской ответственности для управления скутером и мопедом.

6. Создание государством условий для широкого взаимодействия уполномоченных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и страховых организаций, расширение

возможностей для их сотрудничества в целях обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.

На основании изложенного автором сформулированы рекомендации по внесению изменений в действующее законодательство, регулирующие рассматриваемые отношения.

В **заключении** подводятся итоги исследования и формулируются основные теоретические и практические выводы.

**ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ  
ОТРАЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА:**

**Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, входящих в перечень, утвержденный Президиумом ВАК, рекомендованных для публикации научных результатов диссертаций:**

1. Герштейн С.Е. Безопасность дорожного движения в руках страховщика: техосмотр вместе с ОСАГО. Правила меняются // Проблемы права. – 2012. – № 5. – С. 135-137.

2. Герштейн С.Е. Повышение уровня безопасности дорожного движения: привязка обязательного страхования автогражданской ответственности к водителю // Пробелы в российском законодательстве. – 2012. – № 4. – С. 164-166.

3. Герштейн С.Е. Применение коэффициента «бонус-малус» как фактор, влияющий на повышение уровня безопасности дорожного движения» // Бизнес в законе. – 2013. – № 6. – С. 104-106.

**Другие статьи, тезисы докладов и выступлений  
на научных конференциях:**

4. Герштейн С.Е. ОСАГО с практической точки зрения // Материалы межвузовская научно-практической конференции «Экономика и Право:



история, современность, перспективы развития» (07 апреля 2011 г.) г. Екатеринбург. Сборник трудов межвузовской научно-практической конференции. – Екатеринбург, 2011. – С. 102-105.

5. Герштейн С.Е. Безопасность дорожного движения в руках страховщика: Техосмотр вместе с ОСАГО // Актуальные проблемы совершенствования законодательства России и стран СНГ – 2011: материалы научно-практической конференции с международным участием. – Уфа, 2011 г. – С. 50-53.

6. Герштейн С.Е. Введение безусловной франшизы // Сборник докладов V Международной заочной конференции «Отраслевые аспекты экономики, управления и права» Москва, 11 января 2012 г. – М., Издательство ИНГН, 2012. – С. 27-30.

7. Герштейн С.Е. Общая база ГИБДД и база страховых компаний как путь к повышению уровня безопасности дорожного движения // Экономика Управление. Право. – 2012. – № 2 (26). – С. 44-45.

8. Герштейн С.Е. Использование современных устройств для повышения уровня безопасности дорожного движения на примере страховых компаний // Экономика. Управление. Право. – 2012. – № 3 (27). – С. 44-45.

9. Герштейн С.Е. ОСАГО для мопеда и скутера // Межвузовская научно-практическая конференция «Предупреждение правонарушений среди несовершеннолетних» (17 мая 2012 г.) г. Екатеринбург. Сборник трудов межвузовской научно-практической конференции. – Екатеринбург, 2012. – С. 28-31.

10. Герштейн С.Е. ОСАГО и безопасность дорожного движения // Межвузовская научно-практическая конференция «Экономика и Право: история, современность, перспективы развития» (06 апреля 2012 г.) г. Екатеринбург. Сборник трудов межвузовской научно – практической конференции. – Екатеринбург, 2012. – С. 47-48.