

Автономная некоммерческая образовательная организация высшего образования «Уральский финансово-юридический институт»

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

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор
Майоров Владимир Иванович

Екатеринбург 2015

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. Теоретические основы административно-правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	17
§ 1. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: понятие, правовые основы, базовые характеристики.....	17
§ 2. Административно-правовые отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	35
§ 3. Разграничение компетенции государственных органов и иных организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	63
Глава 2. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как специфическое средство административно-правового обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.....	80
§ 1. Система обеспечения безопасности дорожного движения.....	80
§ 2. Зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на безопасность в сфере дорожного движения.....	104
§ 3. Совершенствование института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.....	137
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	161
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	167

Список принятых сокращений

ОСАГО – обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Закон об ОСАГО – Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях

РСА – Российской Союз Автостраховщиков

ГИБДД МВД РФ – Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ТО – техническое обслуживание

КБМ – коэффициент «бонус-малус»

ГЛОНАСС – Глобальная Навигационная Спутниковая Система

ВВЕДЕНИЕ

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. Балошовой, В.И. Майоровым, Б.П. Кормишкиным, В.С. Кураковым, В.П. Маринцем, П.А. Солошенковым, 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 содержащие 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.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

§ 1. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: понятие, базовые характеристики, правовые основы

Жизнедеятельность человека происходит в определенных природных и социальных условиях, при этом он неизбежно сталкивается с природной стихией, с заранее не предусмотренными социальными явлениями. В ходе этого процесса человек приобретает знания о природных стихиях и их последствиях, а также о возможных рисках, однако, с другой стороны, сам формирует новые риски. Риски неизбежно сопутствуют развитию каждого общества, в связи с этим важной задачей общества является своевременное обнаружение и осознание рисков, объяснение их сущности, особенностей их возникновения, оценки и минимизации последствий нежелательных явлений.

Важное место в борьбе с последствиями стихийных бедствий и противоречиями, возникающими внутри общества, занимает страхование как способ защиты имущественных интересов лиц, угроза которым существует всегда, но носит вероятностный (необязательный) характер.

Существует множество определений понятия «страхование»: как системы общественных отношений, возникающих вследствие наступления страховых рисков¹; как особого вида экономической деятельности, связанной

¹ Страхование – система экономических отношений, подразумевающая образование за счет взносов предприятий, организаций и граждан страхового фонда и его использование для возмещения ущерба, возникающих вследствие наступления страховых рисков. //Страхование: учебник / под ред. Т.А. Федоровой. – М. : Экономистъ, 2003. – С. 694.; Страхование как экономическая категория представляет собой систему экономических отношений, включающих совокупность форм и методов формирования целевых фондов

с перераспределением риска¹; как системы распределительных денежных отношений². Законодательное определение страхования содержится в Законе Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»³, который в п. 1 ст. 2 закрепляет, что страхование – это отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков.

Обобщая точки зрения ученых и практических работников, можно выделить следующие функции страхования как экономической категории:

– формирование специализированного страхового фонда денежных средств. Функция формирования специализированного страхового фонда реализуется в системе запасных и резервных фондов, обеспечивающих стабильность страхования, гарантию выплат и возмещений. Страхование

денежных средств и их использования на возмещение ущерба при наступлении страхового случая. // Шахов В.В. Страхование : учебник для вузов. – М. : ЮНИТИ, 2003. – С. 12.

¹ Страхование – особый вид экономической деятельности, связанный с перераспределением риска нанесения ущерба имущественным интересам среди участников страхования (страхователей) и осуществляемый специализированными организациями (страховщиками) обеспечивающими аккумуляцию страховых взносов, образование страховых резервов и осуществление страховых выплат при нанесении ущерба застрахованным интересам. // Ермасов С. В., Ермасова Н. Б. Страхование : учебник. – 2-е издание, перераб и доп. – М. : Высшее образование : Юрайт-Издат, 2009. – С. 15.

² Страхование как чрезвычайно сложный вид финансовой деятельности повторяет признаки экономической категории «финансы» и представляет собой систему распределительных денежных отношений, возникающих в процессе формирования и использования фондов денежных средств у субъектов, участвующих в создании совокупного общественного продукта. См. : Мамедов А. А. Страхование как составная часть финансовой деятельности государства // Страховое дело. – 2007. – № 6. – С.14-19.

³ Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 1993.–12 января. – № 6.

через функцию формирования специализированного страхового фонда несет сберегательно-рисковое начало¹;

– возмещение ущерба, а также личное материальное обеспечение граждан. Право на возмещение ущерба имеют только физические и юридические лица, которые являются участниками формирования страхового фонда². Возмещение ущерба физическим и юридическим лицам осуществляется в рамках заключенных договоров страхования. Порядок возмещения ущерба определяется страховыми организациями, исходя из условий заключенного договора страхования, и регулируется государством через лицензирование страховой деятельности³. Благодаря данной функции реализуется полнота страховой защиты;

– предупреждение и минимизация ущерба. Данная функция предполагает определенный комплекс мер, в том числе финансирование мероприятий по недопущению или уменьшению негативных последствий от несчастных случаев и стихийных бедствий, правовое воздействие на страхователя, закрепленное в условиях заключенного договора страхования и мотивация на бережное отношение к застрахованному имуществу⁴.

Рассматривая страхование как особую сферу распределительных отношений, можно выделить четыре основных его функции:

– противорисковая – выражает основное общественное назначение страхования: возмещение ущерба пострадавшим лицам в целях защиты их интересов при наступлении рискованных обязательств;

– предупредительная – отражает экономическую заинтересованность всех участников страховых отношений (страхователя и страховщика) в

¹ Сплетунов Ю.А. Проблемы формирования гарантийных фондов на случай неплатежеспособности страховщиков // Финансы. – 2010. – № 2. – С. 46-50.

² Шишкина А. Некоторые вопросы возмещения вреда лицом, застраховавшим свою ответственность // Хозяйство и право. – 2011. – № 12. – С.33-49.

³ Плешков А.П. Определение размера вреда (ущерба) по страхованию автогражданской ответственности // Финансовая газета. – 2001. – № 9. – С. 18.

⁴ Брызгалов Д.В., Павлов М.В. Страхование автогражданской ответственности: обязательное и необходимое. – М. : ЗАО «КЖИ «За рулем», 2008. – С. 32.

ненаступлении рисков, влекущих негативные последствия одинаково для всех;

– сберегательная – выражается в потребности страховой защиты имущества, доходов и личных интересов страхователей с целью экономии собственных средств и их сохранения в случае наступления неблагоприятных событий;

– контрольная – страхование реализуется в процессе формирования и расходования средств страхового фонда, включая и стадию осмысления финансовых результатов страховой деятельности.

Страхование как юридическая категория представляет собой правовые отношения между страховщиком и страхователем (выгодоприобретателем), обязательство, целью которого является получение страхователем возмещения (страховой выплаты), при наступлении страхового случая.

Одним из видов страхования является обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Под договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств согласно Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹ (далее – Закон об ОСАГО) следует понимать «договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы)» (ст. 1 названного закона).

Данный вид страхования характеризуется следующими признаками:

¹ Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 2002. – 28 декабря. – № 244.

1) представляет собой разновидность страхования гражданской ответственности. Гражданская ответственность – это предусмотренная законом или договором мера государственного принуждения, применяемая для восстановления нарушенных прав потерпевшего (третьих лиц), удовлетворения его интересов за счет нарушителя¹. При наступлении страхового случая с причинителя вреда снимается бремя расходов по возмещению ущерба, за нанесение которого на него возлагается ответственность². Закон устанавливает гарантии возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в результате дорожно-транспортного происшествия;

2) является обязательным для владельцев транспортных средств. Обязательное страхование как юридическая категория обладает следующими признаками: является установлением государства; обязанность осуществлять страхование устанавливается федеральным законом; условия обязательного страхования в большей своей части определяются нормативными правовыми актами (а не договором, как это свойственно добровольному страхованию); носит для страхователя принудительный характер, является его обязанностью; сопровождается установлением особой защиты интересов как самого страховщика, так и лиц, которые выступают в качестве выгодоприобретателей; осуществляется путем заключения договора страхования. Особая роль обязательного страхования ответственности определена тем, что при осуществлении определенных видов деятельности лицо может нанести существенный ущерб обществу или неопределенному кругу лиц. Размер ущерба может быть несоизмерим с возможностями лица, причинившего вред, или средства для возмещения вреда могут отсутствовать.

¹ Рейтман Л.И. Страхование дело. – М. : ЮНИТИ, 2007. – С. 187.

² Гульбин Ю.Т. Все об ОСАГО. – М. : Современная литература, 2007. – С. 47.

В соответствии с предписаниями Закона об ОСАГО, каждый владелец автотранспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность в срок не позднее чем через пять дней после того, как он получит право владения транспортным средством. Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельца транспортного средства, риск ответственности которого застрахован в соответствии с законом иным лицом (страхователем). Недопустимо использование на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

3) невозможность установления сторонами отношений страхования собственных условий страхования, так как такие условия установлены законом. Страхователь заключает со страховой организацией договор обязательного страхования ответственности на условиях, которые должны соответствовать типовым условиям договора обязательного страхования, содержащимся в изданных Банком России правилах обязательного страхования. Государство установило невозможность сторон договора обязательного страхования отойти от правил, условий договора, предусмотренных законом;

4) наступление юридической ответственности в случае нарушения обязанности владельца транспортного средства по страхованию своей ответственности. За отсутствие полиса обязательного страхования автогражданской ответственности согласно ч. 2 ст. 12.37 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации¹ предусмотрен административный штраф в размере восьмисот рублей;

5) непосредственная связь с владением транспортным средством – источником повышенной опасности. В договорах обязательного страхования

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. I). – Ст. 1.

гражданской ответственности транспортных средств указываются транспортные средства, гражданская ответственность владельцев (водителей, собственников) которых застрахована. В заявлении о заключении договора обязательного страхования указываются технические характеристики автомобиля, которые имеются в паспорте транспортного средства. В полисе обязательного страхования указываются марка модель транспортного средства, его идентификационный номер и государственный регистрационный знак транспортного средства;

б) является элементом системы обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. С помощью страхования автогражданской ответственности достигается экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения, что закреплено в ст. 3 Закона об ОСАГО в качестве основополагающего принципа обязательного страхования. Более подробной характеристике обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств как специфического средства обеспечения безопасности в сфере дорожного движения посвящена глава 2 настоящего исследования.

Таким образом, отношения по осуществлению обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств регулируются императивными нормами Закона об ОСАГО, в таких отношениях фактически отсутствует свобода договора, автономия воли сторон и равноправие участников данных отношений, что указывает на их административно-правовой характер.

В юридической литературе, научных публикациях по рассматриваемой тематике можно встретить высказывания о необходимости отмены обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и замены его добровольным страхованием. Может ли страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств быть исключительно добровольным? Обратимся к статистике. Статистикой

договоров и регулированием страхового рынка занимается Центральный Банк Российской Федерации (ранее – Федеральная служба по финансовым рынкам, еще ранее – Федеральная служба страхового надзора, которая была присоединена к Федеральной службе по финансовым рынкам с передачей ФСФР функций присоединяемой службы по страховому надзору, по контролю и надзору в сфере страховой деятельности и с установлением определенных возможностей для этой службы, включая функции по нормативно-правовому регулированию, контролю и надзору в сфере финансового рынка, за исключением банковской и аудиторской деятельности). По данным Центрального банка Российской Федерации, за 9 месяцев 2014 г. в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств действовал 31 904 108 договор ОСАГО. За тот же период в сфере добровольного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – лишь 3 142 877 договора. Если прибавить к этой цифре еще 3 866 447 договоров добровольного имущественного страхования собственных транспортных средств, получаем 7 009 324 полиса добровольного автострахования. Добровольное страхование уступает обязательному¹.

Аналогичную статистику Банк России приводит по субъектам Российской Федерации. Например, в Свердловской области за отчетный период в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств действовали 1 018 497 договоров ОСАГО. За тот же период в сфере добровольного автострахования гражданской ответственности действовало лишь 70 785 договоров. Если прибавить к этой цифре еще 109 125 договоров добровольного имущественного страхования собственных автотранспортных средств, получаем 179 910 полисов

¹ Центральный банк Российской Федерации: финансовые рынки: рынок страховых услуг: официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.cbr.ru/sbrfr> (дата обращения: 21.01.2015 г)

добровольного автострахования. Добровольное страхование также уступает обязательному¹.

Анализ статистических данных свидетельствует, что договоров добровольного страхования в 5, а то и до 9 раз меньше, чем договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Следовательно, делать страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств исключительно добровольным нецелесообразно. Основной предпосылкой в появлении обязательного страхования автогражданской ответственности, на наш взгляд, является создание механизма финансовых гарантий возмещения ущерба, нанесенного при использовании транспортного средства третьим лицам, которое не может быть добровольным².

Правовое регулирование отношений, складывающихся в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, осуществляется нормативными правовыми актами различной юридической силы и отраслевой принадлежности.

Источником высшей юридической силы, регулирующим рассматриваемые отношения, является Конституция Российской Федерации, принятая 12 декабря 1993 г. Закрепляя обязательный характер страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, законодатель опирался на положение, установленное в ч. 3 ст. 55 Конституции Российской Федерации и определяющее, что «права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного

¹ Там же.

² Герштейн С.Е. ОСАГО с практической точки зрения // Экономика и Право: история, современность, перспективы развития : сборник трудов Межвузовской научно-практической конференции. Вып. 6. – Екатеринбург, 2011. – Ч. 1. – С. 102-105.

строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства».

Комплексное правовое регулирование страхования гражданской ответственности в России началось с принятием «Основ гражданского законодательства Союза ССР и Республик»¹. Затем последовало принятие Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации», которым в целях упорядочения деятельности страховых организаций и защиты интересов страхователей, было предусмотрено создание системы государственного регулирования страховой деятельности, включающей регистрацию страховых организаций, лицензирование этой деятельности, контроль за ее осуществлением²; а также принятие второй части Гражданского кодекса Российской Федерации³. В целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств был принят Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Закон об ОСАГО), который установил основные принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, условия, порядок его осуществления, порядок тарифного регулирования деятельности страховщиков, ввел институт компенсационных выплат в счет возмещения вреда жизни и здоровью потерпевшего в случае, если по определенным причинам страховая выплата по договору ОСАГО не может быть осуществлена. Кроме того, данным Законом определены полномочия, функции и правовое положение профессионального объединения

¹ Основы Гражданского Законодательства Союза ССР и республик / утв. ВС СССР 31 мая 1991 г. № 2211-1 (утратил силу) // Ведомости ВС СССР. – 1991. – 26 июня. – № 26. – Ст. 733.

² Подкаминер В.Ю. Практика принятия и применения страхового законодательства в Российской Федерации // Финансы. – 2004. – № 3. – С. 11.

³ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

страховщиков, созданного для обеспечения эффективного взаимодействия страховых компаний на страховом рынке и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного автострахования.

Рассмотрим названные законы более детально.

Одним из основополагающих нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы страхования в целом и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является, в частности, Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. 2). Особо следует выделить гл. 48 кодекса – «Страхование» и гл. 59 – «Обязательства вследствие причинения вреда».

Общая характеристика договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с положениями Гражданского кодекса позволяет определить данный договор как:

- двусторонний, так как договор обязательного страхования представляет собой соглашение, в котором каждая из участвующих сторон дает обещание принять на себя исполнение той или иной обязанности в пользу другой стороны;
- возмездный, так как страхователь вносит страховую премию;
- рисковый, так как на момент заключения договора стороны не могут оценить выгоду, которую они могут получить, если договор будет исполнен;
- реальный, ст. 957 Гражданского кодекса устанавливает: «договор страхования, если в нем не предусмотрено иное, вступает в силу в момент уплаты страховой премии или ее первого взноса»;
- срочный, т. е. заключаемый на определенный срок;
- публичный, что прямо определено в законе.

Договор страхования гражданской ответственности может с момента его заключения до момента прекращения его действия так и не пройти

стадию исполнения, так как стадией исполнения договора будет считаться возмещение ущерба страховщиком по страховому случаю, возникшему по вине страхователя. Следовательно, если за период действия договора страхования не произошло ни одного страхового случая, то стадия исполнения для него не наступает. Договор страхования при этом может быть прекращен досрочно, либо в него стороны могут внести изменения.

Следует отметить, что решить вопросы возмещения вреда, причиненного при использовании транспортных средств, можно и в рамках общего гражданского законодательства, то есть в рамках Гражданского кодекса, не прибегая к специальным нормам законодательства об обязательном страховании автогражданской ответственности. Нормы Гражданского кодекса, регулирующие соответствующие вопросы, существовали и до введения обязательного автострахования, действуют они и сейчас. Под гражданской ответственностью в соответствии с гл. 59 Гражданского Кодекса понимается обязанность физического или юридического лица, причинившего вред, возместить его потерпевшему(им) в полном объеме. Согласно ст. 931 Гражданского кодекса, риск возникновения ответственности за причинение вреда может быть застрахован, при этом возмещение вреда потерпевшему будет производить страховая компания в размере и на условиях, предусмотренных в договоре страхования. Но в случае использования этих норм получение денежного возмещения вреда может стать очень затратным и долгосрочным процессом. Все процедуры установления виновника дорожно-транспортного происшествия, оценки причиненного ущерба потребуются в том же объеме, что и при использовании норм законодательства об обязательном страховании автогражданской ответственности. Вместе с тем, ожидание денежной компенсации с реального гражданина, виновного в дорожно-транспортном происшествии, возможно, займет многие годы, поскольку не каждый добропорядочный гражданин, даже желая произвести компенсацию

причиненного им вреда, в состоянии это сделать быстро, особенно, если дело касается значительных сумм. То есть, право потерпевших на своевременное возмещение вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, во многих случаях будет нарушено.

Основным, базовым федеральным законом, регулирующим отношения в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, является Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Закон об ОСАГО), вступивший в силу с 01 июля 2003 г. Закон закрепляет обязательность такого страхования, что значительно упрощает процедуру возмещения ущерба, причиненного виновными действиями водителя (владельца) транспортного средства в результате дорожно-транспортного происшествия. Названный закон является специальным по отношению к Гражданскому кодексу, то есть в случае противоречия между ними применению подлежат нормы Закона об ОСАГО.

Законом об ОСАГО определяются правовые, экономические и организационные основы страхования автогражданской ответственности. Обязательный характер страхования указанной ответственности отражен в ст. 4 закона: владельцы автотранспортных средств обязаны за свой счет в качестве страхователей застраховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортного средства. Само обязательное страхование осуществляется владельцами транспортных средств путем заключения договоров обязательного страхования.

Необходимость охраны и защиты прав и имущественных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, путем принятия указанного закона возникла в начале 2000-х гг. Это обусловлено следующими причинами:

– значительное увеличение числа транспортных средств, находящихся в собственности граждан, и увеличение числа участников дорожного движения;

– случаи вымогательства денег у законопослушных граждан, попавших в дорожно-транспортное происшествие. В 1990-е годы во время становления нового российского государства и законодательства, граждане решали вопросы возмещения ущерба, причиненного другим лицам или имуществу других лиц в результате дорожно-транспортного происшествия, самостоятельно. При этом не всегда права потерпевшего учитывались или защищались; появился криминальный бизнес по «подставам» на дорогах;

– рост количества случаев, когда водитель, виновный в совершении дорожно-транспортного происшествия, не имел возможности заплатить за ремонт автомобиля потерпевшего или уклонялся от возмещения ущерба.

В результате возникла безотлагательная потребность введения системы мер, исключавших внеправовое решение вопросов, связанных с причинением ущерба жизни и здоровью людей, а также автотранспортным средствам в результате дорожно-транспортного происшествия. Такими мерами и стали принятие Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и распоряжения Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 1361-р «О Концепции развития страхования в Российской Федерации»¹, в которой немалая роль уделена именно обязательному страхованию. Граждане отнеслись скептически к данному виду страхования, рассматривая его как дополнительный налог или сбор².

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 1361-р «О Концепции развития страхования в Российской Федерации» // Российская газета. – 2002. – 2 октября. – № 186.

² Коваль А. П. Страхование как экономический фактор стабильности // Экономика России: XXI век. – 2003. – № 10. – С. 44-45.

Следует отметить, что Закон об ОСАГО был принят не только с целью защиты прав потерпевших, а также причинителей вреда, которые нанесли вред имуществу или здоровью потерпевших путем нарушения правил дорожного движения, но и с целью повышения уровня безопасности в сфере дорожного движения путем применения санкций к нарушителям. Закон обеспечивает потерпевшим гарантии возмещения вреда, причиненного их жизни или здоровью, а также возмещения вреда их имуществу. Указанные гарантии реализуются за счет обязательного характера страхования и осуществления компенсационных выплат в счет возмещения вреда жизни и здоровью. Потерпевшие в дорожно-транспортном происшествии приобретают возможность получить возмещение от страховой компании в виде страховой выплаты по обязательному страхованию. Виновники дорожно-транспортного происшествия получают наказание в виде повышающего коэффициента при страховании на новый срок, тем самым обременяя себя «рублем». Эти меры несомненно увеличивают мотивацию водителей соблюдать правила дорожного движения. Названный закон стал одним из важных элементов в системе безопасности в сфере дорожного движения, о чем речь пойдет во второй главе настоящего исследования.

В ст. 2 Закона Об ОСАГО содержится широкое определение законодательства об обязательном страховании, которое состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации. Данное определение корреспондирует с определением страхового законодательства, содержащимся в п. 3 ст. 1 Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации», согласно которому для целей Закона о страховании федеральные законы и иные

нормативные правовые акты являются составной частью страхового законодательства.

В состав рассматриваемых отношений в сфере страхования включаются как собственно страховые отношения, имеющие денежное выражение по защите имущественных интересов юридических, физических лиц в связи с причинением ущерба страховыми случаями их имуществу, в связи с наступлением гражданско-правовой ответственности, так и нестраховые отношения – административные отношения между государством в лице уполномоченных им органов и субъектами страхового дела.

Подобное разделение соответствует делению предмета регулирования Закона РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» на два вида отношений:

1) гражданско-правовые: страхование отношений по защите интересов физических и юридических лиц Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков (п. 1 ст. 2);

2) административные: страховая деятельность (страховое дело) – сфера деятельности страховщиков по страхованию, перестрахованию, взаимному страхованию, а также страховых брокеров, страховых актуариев по оказанию услуг, связанных со страхованием, с перестрахованием (п. 2 ст. 2). Страхование регулируется гражданско-правовыми методами регулирования, а страховое дело – методами страхового регулирования и страхового надзора.

В числе иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, следует назвать:

– другие федеральные законы, например, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях¹;

– акты Правительства Российской Федерации, например, Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2014 г. № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации»² (Безлимитный Европротокол), уже упомянутое Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 1361-р «О Концепции развития страхования в Российской Федерации» и некоторые другие. Следует отметить, что большинство действовавших постановлений Правительства Российской Федерации, регулировавших различные аспекты обязательного страхования автогражданской ответственности, утратили силу в связи с передачей функций по страховому надзору Центральному Банку Российской Федерации и изданием им собственных нормативных правовых актов по соответствующим вопросам. Поэтому роль постановлений Правительства как источников правового регулирования рассматриваемых отношений в настоящее время относительно невелика;

– акты органа по страховому надзору – Центрального Банка Российской Федерации, например, Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств³, Указания

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2014 г. № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации» // Российская газета. – 2014. – 08 октября. – № 229.

³ Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. N 431-П «Положение о правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с последующими изменениями и дополнениями) // Вестник Банка России. – 2014. № 93.

Банка России «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»¹ (Тарифы по ОСАГО), Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»² (Методика), Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства»³ (НТЭ); Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3385-У «О требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков и порядку расчетов между его участниками»⁴ (Требования к ПВУ) и другие.

Отметим, что субъекты Российской Федерации не вправе осуществлять нормативно-правовое регулирование в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Анализ сущности и правовых основ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств свидетельствует, что общественные отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

¹ Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 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» // Вестник Банка России. – 2014. – № 88.

² Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» // Вестник Банка России. – 2014. – 8 октября. – № 93.

³ Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» // <http://regulation.gov.ru/>

⁴ Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3385-У «О требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков и порядку расчетов между его участниками» // Вестник Банка России. – 2014. – 2 октября. – № 88.

представляют собой сложные, комплексные правоотношения, регулируемые нормами различной отраслевой принадлежности: гражданского, административного, финансового права. Обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств обладает такими основными признаками, как 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.

§ 2. Административно-правовые отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств – сложный комплексный правовой институт, объединяющий отношения различного рода и регулируемый нормами различных отраслей права. Однако, исходя из признаков данного института, рассмотренных в предыдущем параграфе, можно констатировать, что значительное место в нем занимают административно-правовые отношения.

В науке административного права административно-правовое отношение понимается как урегулированное административно-правовой нормой управленческое общественное отношение, складывающееся в сфере реализации исполнительной власти (государственного управления). Можно выделить следующие их основные черты:

– административно-правовые отношения возникают, изменяются и прекращаются только на основе административно-правовых норм, которые

порождают эти отношения, и реализуются через них; такие отношения отличаются строгой регламентацией административно-правовыми нормами поведения сторон, их взаимных прав и обязанностей;

– административно-правовые отношения складываются в специфической сфере, а именно в области осуществления исполнительно-распорядительной, то есть властно-организационной деятельности субъектов государственного управления;

– для административно-правовых отношений характерно то, что в качестве обязательного субъекта в них выступает соответствующий орган исполнительной власти (должностное лицо);

– споры, которые могут возникать между участниками административно-правовых отношений, разрешаются обычно в административном (внесудебном) порядке;

– ответственность субъектов административно-правовых отношений перед государством¹.

Административно-правовые отношения могут быть внеаппаратными, то есть такими, в которых обязательный субъект взаимодействует с гражданами, негосударственными организациями².

Элементами административно-правовых отношений являются субъекты, объекты и юридические факты.

Рассмотрим элементы и содержание отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выделив в них административно-правовые отношения.

Субъекты и объекты правоотношений.

Сторонами договора являются страхователь и страховщик. Страхователь – лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного

¹ Мигачев Ю.И., Попов Л.Л., Тихомиров С.В. Административное право Российской Федерации / под ред. Л.Л. Попова : учебник. – М.: Юрайт-Издат, 2009. – С. 35-36.

² Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник для ВУЗов. – М.: НОРМА, 2001. – С. 47.

страхования в целях освобождения от обязанности возмещения причиненного третьим лицам вреда. Если страхователь является физическим лицом, то в договоре указывается фамилия, имя, отчество. Если страхователь является юридическим лицом, то в договоре указывается наименование и организационно-правовая форма юридического лица, фамилия, имя, отчество, а также должность представителя юридического лица, основание, на котором он действует от имени юридического лица. Физические лица также вправе заключить договор через представителей.

Страховщик – это юридическое лицо, страховая организация – член Российского Союза Автостраховщиков (далее – РСА), которая вправе осуществлять 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. О страховщике указываются следующие сведения: организационно-правовая форма, наименование, номер и дата выдачи лицензии, орган, выдавший лицензию. Страхователь вправе проверить у страховщика наличие следующих документов:

- лицензии на осуществление данного вида страхования;
- свидетельства, подтверждающего членство страховой компании в профессиональном объединении страховщиков, которым является Российский союз автостраховщиков, созданный в соответствии с требованиями закона.

Лицо, которое получает страховую выплату, является выгодоприобретателем. В рассматриваемом виде страхования выгодоприобретателем является потерпевший, то есть лицо, пострадавшее в дорожно-транспортном происшествии по вине владельца транспортного средства. Выгодоприобретатель в договоре обязательного страхования

ответственности не указывается, в связи с тем, что его личность на момент заключения договора неизвестна.

Застрахованное лицо – лицо, использующее данное транспортное средство или являющееся его владельцем или собственником, ответственность которого застрахована.

Лицо, риск ответственности которого за причинение вреда застрахован, должно быть названо в договоре страхования. Если это лицо в договоре не названо, застрахованным считается риск ответственности самого страхователя (п. 2 ст. 931 Гражданского кодекса).

При заключении договора страхования необходимо указать лиц, которые допущены к управлению транспортным средством. При этом число таких лиц может быть как ограниченным, так и неограниченным.

Важным моментом является то, что лица, допущенные к управлению автомобилем, не являются субъектами страхования, так как согласно пп. 1 п. 1 ст. 4.1 Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации» субъектами страхования, кроме страховых организаций, являются: страхователи, застрахованные лица, выгодоприобретатели.

В случае управления транспортным средством лицом, не внесенным в список лиц, допущенных к управлению в момент заключения, а равно в период действия договора, предусмотрена административная ответственность по ст. 12.37 КоАП РФ.

По нашему мнению, такие отношения, регулирующие правовые отношения в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности, целесообразно в зависимости от субъекта правоотношений и отраслевой принадлежности правовых норм разделять на следующие группы:

1) основные, или обязательные: это отношения, складывающиеся между страховщиком и страхователем по поводу исполнения последним

обязанности по обязательному страхованию своей автогражданской ответственности;

2) дополнительные: это отношения, возникающие по поводу возмещения вреда, причиненного действиями владельца транспортного средства жизни, здоровью или имуществу другого лица. Эти отношения мы называем дополнительными, поскольку их возникновение носит вероятностный характер, и события, их порождающие, могут так и не наступить;

3) сопутствующие: это отношения, тесно связанные с основными и обеспечивающие их реализацию, например, отношения между страховщиком и органом страхового надзора, между страховщиком и уполномоченным сотрудником полиции при совершении ДТП и др.

На первый взгляд, основные отношения в данной сфере (между страхователем и страховщиком) нельзя назвать административно-правовыми, поскольку в них не участвует орган исполнительной власти или должностное лицо. Однако исследование современных форм и средств воздействия государства на общественные отношения, изучение вопросов взаимодействия государства и гражданского общества позволяет говорить о существовании косвенных (опосредованных) правовых отношений, обеспечивающих нелинейное воздействие государства на общественные отношения через институты гражданского общества¹.

Такие косвенные (опосредованные) административно-правовые отношения имеют следующие черты: 1) косвенный способ воздействия государственных органов на общественные отношения осуществляется через третью структуру (институт гражданского общества); 2) степень властного воздействия определяется с помощью установления компетенций для такой структуры; 3) косвенная форма воздействия государственных органов на

¹ См.: Асадов А.М. Косвенные (опосредованные) правовые отношения: вопросы методологии и значение в финансовой деятельности государства. – М.: Норма, 2013. – С. 40.

общественные отношения осуществляется путем делегирования представителей соответствующих органов в данную структуру¹.

Таким образом, «широкий» взгляд на отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств позволяет охарактеризовать их как отношения между государством и гражданами – владельцами транспортных средств (через страховщиков и РСА), в которых у граждан существует обязанность по осуществлению страхования, а у государства – право контролировать исполнение данной обязанности и применять меры ответственности в случае ее неисполнения. Следовательно, такие отношения можно причислить в административно-правовым.

К дополнительным правоотношениям мы отнесли отношения, возникающие по поводу возмещения вреда, причиненного действиями владельца транспортного средства жизни, здоровью или имуществу другого лица. Объект таких правоотношений – это имущественные интересы застрахованного лица, связанные с причинением вреда третьим лицам в процессе эксплуатации транспортного средства. Все отношения, складывающиеся по поводу возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу виновными действиями владельца транспортного средства третьим лицам в результате ДТП, регулируются нормами гражданского права.

Сопутствующие правовые отношения, складывающиеся, например, между страховщиком и органом страхового надзора, между страховщиком и уполномоченным сотрудником полиции при совершении ДТП и др., являются административно-правовыми, поскольку полностью соответствуют признакам таких отношений, изложенным выше. Указанные отношения будут рассмотрены более подробно в следующем параграфе настоящей главы.

¹ Там же. – С. 41.

Юридические факты.

Страховые риски и страховые случаи. К страховому риску относится наступление гражданской ответственности в связи с причинением вреда третьим лицам при использовании транспортного средства.

В Законе об ОСАГО дается следующее определение страхового случая: «страховым случаем является наступление гражданской ответственности страхователя или иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, которое влечет обязанность страховщика произвести страховую выплату». При этом важно и то, что страховой случай наступает при предъявлении потерпевшим требования о возмещении причиненного ущерба. Если такое требование потерпевшим не выдвигается, обязанности возместить ущерб у страховщика не возникает.

На наш взгляд, целесообразно дополнить данное определение условием, что страховой случай является последствием нарушения правил дорожного движения. Без нарушения правил дорожного движения не произошло бы и ДТП и не наступил бы страховой случай.

Срок действия договора. Договор страхования гражданской ответственности на основании закона об обязательном страховании заключается на срок один год. Сторонами может быть установлен период использования, который варьируется от 3 до 12 месяцев. Минимальный период использования для физических лиц составляет 3 месяца. Причем необязательно, что 3 месяца идут подряд. Страхователь может установить те даты, которые ему необходимы, но они не могут быть менее 3 месяцев. Исключения могут составлять автомобили, направляющиеся к месту регистрации с транзитными знаками. Для них срок действия договора может составлять до 15 дней, а также автомобили, зарегистрированные в

иностранном государстве. Для них срок действия договора может составлять от 5 дней до 1 года.

Для юридических лиц установленный минимальный период использования ОСАГО составляет 6 месяцев.

Основанием для прекращения договора обязательного страхования гражданской ответственности являются следующие обстоятельства:

- 1) истечение срока действия договора;
- 2) досрочное прекращение действия договора.

В случае, если автовладелец за год страхования не являлся виновником ДТП, то при пролонгации (продлении) договора страхования предусмотрена скидка.

Расчетные величины по договору обязательного страхования ответственности:

- страховая сумма;
- страховая премия;
- страховые взносы;
- страховые тарифы, включающие:
 - 1) базовые ставки страхового тарифа;
 - 2) коэффициенты страхового тарифа.

Рассмотрим подробнее каждый показатель.

А) страховая сумма, определенная Законом об ОСАГО, денежная сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред. Эта сумма составляет всего 400 000 рублей. При этом сумма эта распределяется следующим образом:

– в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, максимальные выплаты потерпевшим могут

составить 240 000 рублей и не более 160 000 рублей при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего;

– в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, максимальные выплаты потерпевшим могут составить 160 000 рублей и не более 120 000 рублей при причинении вреда имуществу одного потерпевшего.

Данные суммы распространяются на договоры, заключенные до 01 октября 2014 г. 01 октября 2014 г. вступили в силу отдельные положения Федерального закона № 223 от 21 июля 2014 г. «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹. По договорам, заключенным с 01 октября 2014 г., предусмотрено: в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей.

Преимущество обязательного страхования гражданской ответственности заключается в том, что независимо от числа страховых событий в течение срока действия договора обязательного страхования страховая сумма каждый раз, при наступлении страхового случая, будет выплачиваться в пределах 400 000 рублей;

Б) страховые тарифы – ценовые ставки, установленные в соответствии с Федеральным законом № 40-ФЗ, применяемые страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования. В целях обеспечения стабильности системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, закон устанавливает срок действия страховых тарифов не менее шести месяцев. При этом изменение страховых тарифов не влечет за собой изменение страховой премии по

¹ Федеральный закон от 21 июля 2014 г. № 223 «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. – 2014. – 25 июля. – № 166.

договору обязательного страхования в течение срока его действия, оплаченной страхователем по действовавшим на момент уплаты страховым тарифам. При установлении базовых ставок страховых тарифов учитываются такие обстоятельства, как технические характеристики, конструктивные особенности и назначение транспортных средств, существенно влияющие на вероятность причинения вреда при их использовании и на потенциальный размер причиненного вреда;

В) коэффициенты страховых тарифов – это расчетные величины, используемые для расчета размера страховой премии.

Согласно ст. 9 Закона об ОСАГО, коэффициенты устанавливаются в зависимости от обстоятельств, влияющих на величину страхового риска: региональных особенностей; технических характеристик транспортного средства, характера его использования (сезонность, круг лиц, использующих транспортное средство, и т.п.), характеристик владельца и водителей транспортного средства (водительский стаж, возраст и иные персональные данные); наличие или отсутствие страховых выплат.

Согласно Указанию Банка России от 19 сентября 2014 г. № 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», которое заменило постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2011 г. № 574 «О внесении изменений в страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуру и порядок применения страховщиками при определении страховой премии»¹,

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2011 г. № 574 «О внесении изменений в страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуру и порядок применения

коэффициенты страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств остались прежними для ряда регионов России¹. Для Москвы, Санкт-Петербурга и Московской области коэффициенты не изменились, оставшись на прежнем уровне – 2; 1,8 и 1,7, соответственно. Кроме того, для всех регионов изменены коэффициенты в зависимости от возраста водителя, числа лиц, допущенных к управлению автомобилем, мощности мотора и периода использования автомобиля.

Коэффициент при оформлении ОСАГО для неограниченного числа лиц, допущенных к управлению машиной, равен 1,8.

Коэффициенты в зависимости от возраста водителя также остались на прежнем уровне – чем моложе заявитель, тем дороже обойдется полис. Так, коэффициент для лиц до 22 лет включительно со стажем вождения до трех лет - 1,8.

Коэффициенты к тарифам по ОСАГО предназначены для выравнивания убыточности по различным группам водителей, территориям и транспортным средствам. По коэффициентам можно проследить, где и по какой причине больше всего происходит страховых случаев. Более высокий территориальный коэффициент означает, что в крупных городах и административных центрах, где скапливается большое количество автомобилей, происходит большое количество ДТП. Повышение коэффициента для молодых водителей указывает на высокий риск наступления страхового случая, когда управляет транспортным средством лицо, не так давно получившее права.

страховщиками при определении страховой премии» (утратило силу) // Российская газета. – 2011. – 20 июля. – № 156.

¹ Астахов С. Финансовая сага об ОСАГО // Российская бизнес-газета. – 2008. – 19 февраля. – С. 5.

Важным коэффициентом является «бонус-малус» (КБМ) – коэффициент, зависящий от наличия страховых выплат за предыдущий период страхования.

По определению одного из крупнейших исследователей в европейском автомобильном страховании профессора Жана Лемера, «бонус-малус» – это система скидок к базисной тарифной ставке, с помощью которой страховщик уменьшает страховую премию (на срок не менее одного года), если в отношении объекта страхования не наблюдалась реализация страхового риска¹. Данный коэффициент показывает страховую историю водителя, а также является административно-предупредительной мерой, одним из видов административного принуждения и выступает в качестве ограничения административно-правового характера, административно-побудительных действий в отношении того или иного физического, должностного или юридического лица². Если водитель стал виновником ДТП, то при продлении страхового полиса к нему применяется административно-предупредительная мера – повышающий коэффициент, в зависимости от количества ДТП, в которых он был виновником. Благодаря строгому использованию данного коэффициента можно стимулировать водителей к более безопасной езде, а следовательно, к повышению уровня безопасности дорожного движения;

Г) страховая премия – денежная сумма, которую страхователь обязан уплатить страховщику в соответствии с договором обязательного страхования. Страховая премия рассчитывается путем умножения базовых ставок страховых тарифов на коэффициенты страховых тарифов. Федеральный закон устанавливает максимальный размер страховой премии по договору обязательного страхования, который не может превышать трехкратного размера базовой ставки страховых тарифов, скорректированной с учетом территории преимущественного использования транспортного

¹ См.: Лемер Ж. Системы «бонус-малус» в автомобильном страховании: пер. с англ. В. К. Малиновского. – М. : Янус-К, 1998.

² Корнев А.П. Административное право России: Учеб.: В 3 ч. – М., 1996. – С. 192.

средства, а при применении коэффициентов, установленных для недобросовестных владельцев транспортных средств, – ее пятикратного размера.

С 11 октября 2014 г. вступили в силу новые нормативные правовые акты, регулирующие отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Правила ОСАГО); Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 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» (Тарифы по ОСАГО); Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2014 г. № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации» (Безлимитный Европротокол); Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (Методика); Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» (НТЭ); Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3385-У «О требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков и порядку расчетов между его участниками» (Требования к ПВУ). Данные акты распространяются на договоры обязательного страхования, заключенные лишь с 01 октября 2014 г. Отношения по договорам,

заключенным до 01 октября 2014 г. регулируются прежними нормативными правовыми актами.

Проведенный анализ свидетельствует, что порядок определения и размеры страховых сумм, страховых премий, страховых взносов, страховых тарифов установлены императивными нормами и детально регламентированы государством в лице Банка России, а соответствующие отношения являются по своей природе административно-правовыми и финансово-правовыми.

Далее рассмотрим действия страхователя при наступлении страхового случая, регламентированные «Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Согласно ст. 11 Закона об ОСАГО, в случае, если страхователь стал участником дорожно-транспортного происшествия, он обязан сообщить другим участникам указанного происшествия по их требованию сведения о договоре обязательного страхования, по которому застрахована гражданская ответственность владельца этого транспортного средства. То же самое должен сделать водитель, управляющий транспортным средством в отсутствие страхователя.

Помимо этого, страхователь обязан сообщить о дорожно-транспортном происшествии страховщику (в случае, если при использовании транспортного средства произошло причинение вреда, которое может повлечь за собой гражданскую ответственность страхователя). Причем сделать это страхователь должен в срок 15 рабочих дней и способом, которые установлены договором обязательного страхования, после этого он должен будет действовать строго в соответствии с его указаниями.

В соответствии со ст. 12 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» для определения страховой компанией размера страховой выплаты, в счет возмещения вреда потерпевшему, причиненного его жизни или

здоровью, потерпевший должен предоставить страховой компании все необходимые документы и доказательства, а также сообщить все известные сведения, подтверждающие объем и характер вреда, причиненного его жизни или здоровью (справки из медицинских учреждений, чеки на покупку медикаментов и т. п.)¹. Размер страховой выплаты, рассчитывается страховщиком в соответствии с правилами гл. 59 Гражданского кодекса «Обязательства вследствие причинения вреда». В ней подробно расписаны основные принципы возмещения вреда, причиненного потерпевшим во время ДТП источником повышенной опасности. Речь идет о комплексной защите потерпевших, а именно: вред должен возмещаться третьим лицам не только в случаях причинения вреда здоровью и жизни этих третьих лиц, но и имуществу пострадавших². Далее в законе в ст. 12 обозначены необходимые действия потерпевших, страхователей и страховых компаний при определении размера страховой выплаты при причинении вреда имуществу. Потерпевший, получая право на страховую выплату, обязан предоставить поврежденное имущество или его остатки страховщику для осмотра и организации независимой экспертизы в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения реального размера подлежащих возмещению убытков. Страховщик обязан осмотреть поврежденное имущество и организовать его независимую экспертизу (которая проводится на основании Положения Банка России «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» в срок не более чем пять рабочих дней со дня соответствующего обращения потерпевшего. Стоимость независимой экспертизы включается в состав

¹ Дегтярев А.Г. Проблемы возмещения вреда жизни и здоровью пострадавших в ДТП в рамках ОСАГО // Страховое дело. – 2005. – № 11. – С. 31-36.

² Плешков А. П., Шевчук В. А. Еще раз о введении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств // Финансы. – 2002. – № 4. – С. 51-53.

убытков, подлежащих возмещению страховой компанией по заключенному договору обязательного страхования.

Страховая компания в течение 20 дней должна рассмотреть заявление, содержащее требование о страховой выплате, и произвести страховую выплату потерпевшему или направить мотивированный отказ¹.

Согласно п. 2 ст. 13 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» при неисполнении обязанности страховщиком по страховой выплате, за каждый день просрочки страховщик уплачивает потерпевшему неустойку (пени) в размере одной семьдесят пятой ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей на день, когда страховщик должен был исполнить эту обязанность².

В настоящее время на практике существует проблема недостаточности денежных средств, выплачиваемых страховщиком потерпевшему в результате наступления страхового случая и предназначенных для ремонта поврежденного имущества. Решением данной проблемы может быть введение в Закон об ОСАГО права ремонта транспортного средства страховой компанией по выбору потерпевшего. Если страховая компания рассчитала суммы выплаты, а потерпевшего эта сумма не устраивает, то он мог бы обратиться в страховую компанию с заявлением о том, что он готов отремонтировать автомобиль в сервисе страховой компании.

Такое дополнение позволяет решить ряд проблем:

1) если страховая компания занизила страховую выплату, то потерпевший ремонтирует автомобиль в сервисе страховой компании и та, в свою очередь, решает вопрос с оплатой самостоятельно;

¹ Страховщиков накажут рублем за просрочку и с выплатой, и с отказом в ней // Агентство страховых новостей [Электронный ресурс]. – <http://www.asn-news.ru/news> (дата обращения: 21.11.2014 г.)

² Животовский Г.Г. ОСАГО: усилена социальная направленность закона (интервью с заместителем директора Департамента финансовой политики Минфина России В.Ю.Балакиревой) // Финансы. – 2008. – № 1. – С. 45-51.

2) потерпевшему не нужно самостоятельно искать сервис, где отремонтировать машину.

Верховный Суд Российской Федерации озвучил свою позицию по данному вопросу. Страховая компания должна возмещать утрату товарной стоимости (утрата товарной стоимости по ОСАГО не возмещалась)¹. Утрата товарной стоимости представляет собой уменьшение стоимости поврежденного в ДТП транспортного средства, вызванное преждевременным ухудшением товарного вида автомобиля (внешнего вида)». Получается, Верховный Суд требует от страховщика привести машину в исходное (до аварии) состояние.² Такой подход не учитывает, что страховщик компенсирует стоимость ремонта с учетом износа³.

Федеральным законом от 21 июля 2014 г. № 223 «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации» были внесены соответствующие изменения. С 1 сентября 2014 г. по ОСАГО возможен ремонт автомобиля пострадавшего. Страховщик ОСАГО вправе выдать направление на ремонт поврежденного ТС, но не вправе навязывать его. Выбор способа получения страхового возмещения по ОСАГО: ремонтом или деньгами – принадлежит потерпевшему. Это указывается в заявлении на выплату.

Существует необходимость в повышении тарифов на данный вид страхования. Например, молодой человек, только что получивший права (за

¹ Пыхтин С. В. Верховный Суд Российской Федерации ответил на злободневные вопросы ОСАГО // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2008. – № 10. – С. 56-62.

² См.: Постановление Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 10 августа 2005 г. «Ответы на вопросы 2 квартал 2005 г.» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2005. – № 12; Решение Верховного Суда Российской Федерации от 24 июля 2007 г. № ГКПИ07-658 «О страховых выплатах при ДТП» // Приложение к газете «Учет. Налоги. Право» - Официальные документы. – 2007. – 2 октября. – № 36.

³ Астахов С. Страховка без учета износа // Российская бизнес-газета. – 2007. – 6 марта. – С. 10.

пример взят водитель в возрасте 18 лет, стаж 0 лет, прописка – г. Екатеринбург, л.с. – от 70 до 100), может заплатить за полис 7 тысяч рублей. Он становится виновником ДТП. Страховая компания выплачивает за него страховое возмещение. На наш взгляд, нужно скорректировать коэффициент «бонус-малус». В частности, значительно увеличить его для виновников ДТП и предоставить более ощутимую скидку для водителей с безаварийной ездой. На данный момент такая скидка составляет всего 5 %.

Документы для оформления ОСАГО.

В 2012 г. к стандартному списку документов для оформления ОСАГО добавились диагностическая карта или талон о прохождении технического осмотра (Федеральным законом от 28 июля 2012 № 130¹ установлено, что до 1 августа 2015 г. при заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств наряду с диагностической картой, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств, допускается предъявление талона технического осмотра или талона о прохождении государственного технического осмотра транспортного средства, выданных до дня вступления в силу указанного Закона²).

Закон об ОСАГО предусматривает также, что по соглашению сторон страхователь вправе представить копии документов, необходимых для заключения договора обязательного страхования. В случаях, предусмотренных правилами обязательного страхования, указанные документы могут представляться в форме электронных документов.

¹ Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 130 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. – 2012. – 30 июля – № 172.

² Максим Калашников «Диагностическая карта транспортного средства вместо талона технического осмотра»// ПДД МАСТЕР.РУ [Электронный ресурс]. – <http://pddmaster.ru> (дата обращения: 21.10.2014 г.)

Предполагалось, что начиная с 2012 г. документы для оформления ОСАГО можно будет передать страховщику в электронном виде, но данная норма утратила свою силу в редакции Федерального закона от 28 июля 2012 г. № 131-ФЗ.

Между тем, подача документов для оформления полиса ОСАГО в электронном виде значительно упростила бы данную процедуру как для владельцев транспортных средств, так и для страховых организаций.

В целях защиты интересов страховой компании гражданское законодательство закрепляет правило о переходе к страховщику прав страхователя на возмещение ущерба – суброгация¹. Суброгация – основанный на законе переход к страховщику права требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования, осуществляемый путем передачи этого права в объеме выплаченного страховщиком возмещения.

Кроме того, Закон об ОСАГО предусматривает применение к обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств права регрессного требования. Страховая компания имеет право предъявить к причинившему вред лицу (страхователю, иному лицу, риск ответственности которого застрахован по договору обязательного страхования) регрессное требование в размере произведенной страховщиком страховой выплаты. Право регресса (обратного действия) – это требование кредитора к должнику о возврате выплаченного по вине последнего возмещения другому лицу. Статья 14 Закона об ОСАГО приводит перечень условий, при которых у страховщика возникает регрессное требование к причинителю вреда:

– вследствие умысла указанного лица был причинен вред жизни или здоровью потерпевшего;

¹ Дедиков С.В. Обязательное страхование автогражданской ответственности. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – С. 49.

- вред был причинен указанным лицом при управлении транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного);
- указанное лицо не имело права управления транспортным средством, при использовании которого им был причинен вред;
- указанное лицо скрылось с места дорожно-транспортного происшествия;
- указанное лицо не включено в договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного средства только указанными в договоре обязательного страхования водителями)¹;
- страховой случай наступил при использовании указанным лицом транспортного средства в период, не предусмотренный договором обязательного страхования (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного средства в период, предусмотренный договором обязательного страхования);
- на момент наступления страхового случая истек срок действия талона технического осмотра или талона о прохождении государственного технического осмотра легкового такси, автобуса или грузового автомобиля, предназначенного и оборудованного для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), специализированного транспортного средства, предназначенного и оборудованного для перевозок опасных грузов.

Особо следует выделить следующие условия регресса:

¹ Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 12 июля 2006 г. № 377-О «По жалобе гражданина Кузнецова Евгения Анатольевича на нарушение его конституционных прав абз. одиннадцатым ст. 1, п. 2 ст. 15 и ст. 16 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Конституционного Суда РФ. – 2007. – № 1.

– указанное лицо не имело права управления транспортным средством, при использовании которого им был причинен вред;

– указанное лицо не включено в договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного средства только указанными в договоре обязательного страхования водителями)¹.

Судебная практика неоднозначна, но раскрывает ситуации, применимые к данным условиям.

Согласно п. 1 ст. 6 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.

Следовательно, исходя из вышеуказанной нормы, по договору обязательного страхования является застрахованной ответственность только владельца транспортного средства.

При этом в соответствии со ст. 1 этого же закона владельцем транспортного средства признается собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т.п.); не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения

¹ Там же.

своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства.

Учитывая вышеизложенное, лицо, управляющее автомобилем без законных оснований, не является владельцем транспортного средства, поэтому его ответственность не застрахована по договору обязательного страхования.

Таким образом, если вред потерпевшему (другому участнику ДТП) причинен в результате повреждения его автомобиля по вине лица, управлявшего транспортным средством без законных оснований (например, при угоне автомобиля, использования его работником мастерской, производившим ремонт для поездки по городу и т. п.), то у страховщика отсутствует обязанность по выплате страховой суммы по договору обязательного страхования, поскольку в данном случае указанное лицо не является субъектом страховых отношений.

Однако такое лицо не освобождается от гражданско-правовой и административной ответственности. При возложении ответственности за вред, причиненный транспортным средством, на лицо, управлявшее автомобилем без законных оснований, необходимо выяснить обстоятельства, при которых произошло выбытие автомобиля из обладания законного владельца, и исходить из положений п. 2 ст. 1079 Гражданского кодекса¹.

Следовательно, страховая компания может не выплачивать потерпевшему страховое возмещение за виновное лицо, не имевшего права управления транспортным средством, при использовании которого им был причинен вред, но производит выплату потерпевшим и в порядке регресса взыскивает возмещение с лица, причинившего вред.

¹ Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2006 года // официальный сайт Верховного Суда Российской Федерации [Электронный ресурс] <http://www.vsrfg.ru> дата обращения: 21.10.2014 г.)

Если виновное лицо не включено в договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного средства только указанными в договоре обязательного страхования водителями), страховая компания производит страховые выплаты потерпевшим и в порядке регресса взыскивает ущерб с лица, причинившего вред, но управление транспортным средством виновным водителем признается законным.

Кассационное определение Санкт-Петербургского городского суда от 11 июля 2012 г. № 33-9191/12: удовлетворяя требования истцов, суд обоснованно исходил из того, что поскольку стороной ответчика не представлено допустимых доказательств, подтверждающих, что в отношении Кузьмина была оформлена доверенность на право управления транспортным средством, в связи с чем невозможно установить действительный характер правоотношений между Кузьминым и ООО <...>, то обязанность по возмещению причиненного истцам ущерба должна быть возложена на ООО <...> как на лицо, которое владело источником повышенной опасности на праве собственности¹. Апелляционное определение Костромского облсуда № 33-1270/2012 от 27 августа 2012 г.: страховщик отказал в выплате страхового возмещения, сославшись на то, что Я., не имея доверенности на право управления автомашиной, не может являться законным владельцем транспортного средства, а следовательно, страховщик не обязан производить страховую выплату /л.д. 19-21/. Разрешая заявленные требования, суд правильно не принял во внимание, как противоречащие материалам дела, объяснения ответчицы Шустовой Г.С., утверждавшей в судебном заседании, что машина передавалась Я. только для ремонта, и обоснованно исходил из того, что, передавая Я. ключи от машины и документы на нее, она доверила

¹ Кассационное определение Санкт-Петербургского городского суда от 11 июля 2012 г. № 33-9191/12 // официальный сайт Санкт-Петербургского городского суда [Электронный ресурс] <http://www.sankt-peterburgsky.spb.sudrf.ru> дата обращения: 21.10.2014 г.)

ему транспортное средство для его эксплуатации, на что и указывала при даче объяснений в рамках дела об административном правонарушении. Эти объяснения ответчицы и были взяты судом за основу. При этом, суд правильно указал в решении, что доказательств противоправного завладения автомашиной, ответчиками представлено не было, Я. владел автомашиной на законном основании – по устному разрешению собственника автомобиля¹.

Данные условия пересекаются между собой и в зависимости от доказательной базы могут быть отнесены или к одному условию или к другому.

Отметим, что отношения, послужившие основанием для возмещения ущерба по договору страхования автогражданской ответственности, складывающиеся между субъектами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по поводу совершения ДТП (связанные с фиксацией ДТП, оформлением документов и т.п.) с участием уполномоченных сотрудников полиции, являются административно-правовыми.

Отдельную группу административно-правовых отношений в данной сфере составляют 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.

КоАП РФ содержит незначительное количество норм, предусматривающих административную ответственность за нарушение обязанностей в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности. Так, ч. 2 ст. 12.3 КоАП устанавливает ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе

¹ Апелляционное определение Костромского облсуда №33-1270/2012 от 27 августа 2012 г. // официальный сайт Костромского областного суда <http://oblsud.kst.sudrf.ru> дата обращения: 21.11.2014 г.)

страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства (мера наказания – предупреждение или административный штраф); ч. 1 и 2 ст. 12.37 устанавливают ответственность за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (мера наказания – административный штраф). Указанные нормы предусматривают административную ответственность только для водителей транспортного средства, т.е. для физических лиц.

Исследование вопросов привлечения к административной ответственности за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности позволило автору сделать вывод о необходимости привлечения к административной ответственности за указанное административное правонарушение не только физических, но и юридических лиц.

Следует иметь в виду, что договор обязательного страхования является публичным. Ст. 426 Гражданского кодекса определяет публичный договор как договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится. Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами. Это означает, что страховщик, имеющий лицензию на осуществление страхования, обязан заключить этот договор с любым лицом. Однако административная ответственность за отказ в заключении договора обязательного страхования или за уклонение от заключения такого договора в КоАП отсутствует. Тем не менее, на практике появился прецедент, позволяющий применить

административную ответственность в случае отказа в заключении договора обязательного страхования автогражданской ответственности: прокуратура Каргапольского района Курганской области по обращению местного жителя проверила соблюдение требований законодательства о защите прав потребителей. Надзорными мероприятиями было установлено, что в рабочем поселке Каргаполье агентство филиала ООО «Росгосстрах» вопреки нормам Закона «О защите прав потребителей» предоставляло населению возможность заключить договор обязательного страхования автогражданской ответственности при условии оформления дополнительного договора с «Фортуна «Авто». В случае несогласия с предложением страховых агентов, договор обязательного страхования автогражданской ответственности с гражданами не заключался. В связи с этим, прокурор за нарушение права потребителя на получение необходимой и достоверной информации о реализуемой услуге возбудил в отношении ОАО «Росгосстрах» производство об административном правонарушении по ч. 1 ст. 14.8 КоАП РФ, которое предусматривает наказание в виде предупреждения или штрафа для должностных лиц в размере от 500 до 1000 р., для юридических лиц – от 5 000 до 10 000 рублей¹.

На наш взгляд, необходимо дополнить и скорректировать нормы КоАП РФ, закрепляющие административную ответственность владельцев транспортных средств в связи с неисполнением обязанности по страхованию своей гражданской ответственности:

– установить административную ответственность для страховых организаций за неправомерный отказ от заключения договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств или уклонение от заключение такого договора;

¹ Прокуратура Курганской области: официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.kurganproc.ru> (дата обращения 04.07.2013 г.)

– установить административную ответственность за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств не только для водителей, но и для юридических лиц – владельцев транспортных средств.

Подводя итоги анализа правовых отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, отметим следующее. 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 – 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.

§ 3. Разграничение компетенции государственных органов и иных организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

В современном демократическом государстве с развитыми институтами гражданского общества государство стремится делегировать часть своих функций иным (негосударственным) субъектам, предоставляя участникам соответствующих отношений широкие возможности саморегулирования. Органы государственной власти большинства европейских государств совершенствуют механизм обеспечения прав и законных интересов граждан, заменяя государственное регулирование на саморегулирование как более эффективный инструмент контроля за участниками рынка¹.

Данное социальное явление прекрасно иллюстрирует ситуация на рынке обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. 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.

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

¹ Русецкий М.Г., Арустамова В.А., Аксененко Е.В. Анализ категории «ответственность» в рамках развития института страхования // Актуальные проблемы управления рисками и страхования. Трубы X международного заочного симпозиума. – М.: Анкил-МИИР, 2010. – С. 3-12.

России); страховые организации и Российской Союз Автострахователей (РСА).

Рассмотрим полномочия названных органов в сфере обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Центральный Банк Российской Федерации (Банк России).

В соответствии с Федеральным законом «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)»¹ одной из целей деятельности Банка является развитие финансового рынка Российской Федерации (ст. 3). Банк России осуществляет регулирование, контроль и надзор за деятельностью некредитных финансовых организаций в соответствии с федеральными законами (пп. 9.1 ст. 4), взаимодействует с кредитными организациями, некредитными финансовыми организациями, их ассоциациями, союзами и их саморегулируемыми организациями, проводит консультации с ними перед принятием наиболее важных решений нормативного характера, представляет необходимые разъяснения, рассматривает предложения по вопросам регулирования банковской деятельности и деятельности в сфере финансовых рынков (статья 77).

Полномочия Банка России как органа страхового надзора в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств определены Законом об ОСАГО. Обобщая положения названного закона, полномочия Банка России в указанной сфере можно классифицировать следующим образом:

- 1) осуществление нормативно-правового регулирования:
 - определение порядка реализации установленных законом прав и обязанностей сторон по договору обязательного страхования в правилах обязательного страхования;

¹ Федеральный закон от 10 июля 2002 г. № 86 «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 28. – Ст. 2790.

- регулирование страховых тарифов;
 - определение порядка оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции;
 - определение порядка установления размера расходов на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта транспортного средства, расходов на оплату связанных с таким ремонтом работ и стоимость годных остатков;
 - определение порядка проведения независимой технической экспертизы;
 - установление форм документов: формы заявления о заключении договора обязательного страхования, формы страхового полиса обязательного страхования и формы документа, содержащего сведения о страховании;
 - определение порядка осуществления надзора за соблюдением профессиональным объединением страховщиков требований законодательства в области технического осмотра транспортных средств;
 - согласование с профессиональным объединением страховщиков правил профессиональной деятельности и вносимых в них изменений;
 - определение требований к соглашению о прямом возмещении убытков, порядку расчетов между страховщиками, а также особенностей бухгалтерского учета по операциям, связанным с прямым возмещением убытков;
- 2) информационная деятельность:
- официальное опубликование ежегодных статистических данных об обязательном страховании;
 - ведение реестра объединений субъектов страхового дела и учет членов профессионального объединения страховщиков;

– обязанность бесплатно предоставлять по запросам страховщиков и их профессионального объединения информацию, в отношении которой установлено требование об обеспечении ее конфиденциальности и которая связана со страховыми случаями по обязательному страхованию, страхованию в рамках международных систем страхования или с событиями, послужившими основанием для предъявления требований о компенсационных выплатах;

3) контрольные функции:

– контроль за правильностью расчета страховщиками страховых премий по договорам обязательного страхования;

– контроль за соблюдением страховщиками порядка осуществления страховых выплат;

– надзор за соблюдением профессиональным объединением страховщиков требований законодательства в области технического осмотра транспортных средств;

– обращение в суд с иском о признании недействительными правил профессиональной деятельности страховщиков или с иском о внесении в них изменений.

4) координационные функции:

координация действий по участию профессионального объединения страховщиков в международных системах страхования.

Таким образом, наиболее существенными полномочиями Банка России в данной сфере являются осуществление подзаконного нормативно-правового регулирования, а также контроль за деятельностью профессионального объединения страховщиков и самих страховщиков в части расчета страховых премий и осуществления страховых выплат.

Страховые организации и Российский Союз Автостраховщиков.

Для осуществления деятельности по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств

организации-страховщику необходимо наличие отдельной лицензии¹, выдаваемой при наличии опыта осуществления операций по страхованию транспортных средств или страхованию гражданской ответственности их владельцев не менее чем 2 года².

Важную роль Закон об ОСАГО отводит профессиональным объединениям страховщиков как субъектам саморегулирования в данной сфере общественных отношений.

Так, согласно п. 1 ст. 21 Закона об ОСАГО страховщик должен иметь в каждом субъекте Российской Федерации своего представителя, уполномоченного на рассмотрение требований потерпевших о страховых выплатах и на осуществление страховых выплат. Однако на практике не у всех страховщиков есть собственные представительства, и страховые компании заключают между собой договор о сотрудничестве по вопросам урегулирования убытка в определенном районе.

Для проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств недостаточно лицензии на проведение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств без обязательного указания на членство в объединении. Именно так и должно быть, поскольку для получения лицензии на это обязательное страхование необходимо членство в профессиональном объединении³.

Согласно Закону об ОСАГО (статья 24), профессиональное объединение страховщиков является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков и действующее в целях

¹ Федеральный закон от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Российская газета. – 2011. – 6 мая. – № 97.

² Абрамов В. Ю. Страхование: теория и практика. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – С. 212.

³ Соловьев А. Правовые проблемы обязательного страхования ответственности // Хозяйство и право. – 2007. – № 11. – С. 45-51.

обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования, а также в целях обеспечения проведения технического осмотра транспортных средств в соответствии с законодательством в области технического осмотра транспортных средств.

Профессиональное объединение страховщиков является открытым для вступления новых членов. Только при условии наличия членства в Российском Союзе Автостраховщиков (РСА) страховщик может осуществлять деятельность по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Членство подтверждается свидетельством. Российский Союз Автостраховщиков является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков¹, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования. Российский союз автостраховщиков учрежден 8 августа 2002 г. 48 крупнейшими страховыми компаниями страны и имеет государственную регистрацию от 14 октября 2002 г.² РСА осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом об ОСАГО. РСА внесен в единый Государственный реестр страховщиков и объединений страховщиков³.

¹ Коваль А.П., Брызгалов Д.В. Саморегулирование в системе обязательного страхования // Финансы. – 2003. – № 7. – С. 40-42.

² Российский союз автостраховщиков: официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения 17.10.2014)

³ Фогельсон Ю.Б. Обзорный комментарий к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Хозяйство и право. – 2001. – № 10. – С. 33-38.

Основные функции профессионального объединения страховщиков Закон об ОСАГО определяет следующим образом. Профессиональное объединение страховщиков:

- обеспечивает взаимодействие своих членов при осуществлении ими обязательного страхования, разрабатывает и устанавливает обязательные для профессионального объединения и его членов правила профессиональной деятельности и контролирует их соблюдение;

- представляет и защищает в органах государственной власти, органах местного самоуправления, иных органах и организациях интересы, связанные с осуществлением членами профессионального объединения обязательного страхования;

- осуществляет компенсационные выплаты и устанавливает размеры отчислений страховщиков в резерв гарантий и резерв текущих компенсационных выплат в соответствии с учредительными документами профессионального объединения и требованиями закона;

- организует обеспечение своих членов бланками страховых полисов обязательного страхования и бланками, используемыми при осуществлении операций по страхованию в рамках международных систем страхования, осуществляет контроль за использованием указанных бланков и размещает на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» полученную от своих членов информацию о количестве бланков страховых полисов, направленных в обособленные подразделения страховщика (филиалы) каждого из субъектов Российской Федерации;

- информирует владельцев транспортных средств о порядке оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции;

- представляет по требованиям владельцев транспортных средств, потерпевших информацию о наличии действующего договора обязательного

страхования в отношении указанного в требовании лица, номере такого договора и страховщике, с которым он заключен;

- компенсирует недостающую часть активов при передаче страхового портфеля за счет средств, предназначенных для осуществления компенсационных выплат;

- осуществляет в соответствии с законодательством в области технического осмотра транспортных средств аккредитацию операторов технического осмотра, ведет реестр аккредитованных операторов технического осмотра;

- осуществляет иные функции, предусмотренные нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативными актами Банка России учредительными документами профессионального объединения в соответствии с его целями и задачами (статья 25 Закона об ОСАГО).

Согласно ст. 28 Закона об ОСАГО имущество Российского Союза Автостраховщиков (РСА) образуется, в том числе, за счет членских взносов, уплачиваемых РСА его членами в соответствии с правилами профессионального объединения.

Закон предусматривает, что права лиц, которым причинен вред в результате ДТП, обеспечиваются двумя путями:

- получение от страховой организации страховой выплаты по обязательному страхованию;

- в том случае, если страховую выплату получить невозможно (к примеру, причинивший вред не исполнил своей обязанности по страхованию, неизвестен, скрылся с места дорожно-транспортного происшествия или страховщик лишился лицензии), соответствующие компенсационные выплаты производятся за счет средств профессионального объединения страховщиков. Благодаря институту компенсационных выплат система обязательного страхования приобретает завершенность и позволяет

обеспечить эффективную защиту прав потерпевших во всех случаях. Получение компенсационных выплат регулируется «Правилами осуществления Российским Союзом Автостраховщиков компенсационных выплат потерпевшим, в том числе очередности удовлетворения указанных требований в случае недостаточности средств Российского Союза Автостраховщиков, и порядка распределения между его членами ответственности по обязательствам Российского Союза Автостраховщиков, связанным с осуществлением компенсационных выплат»¹.

В соответствии со ст. 26 Закона об ОСАГО, порядок уплаты членами РСА взносов на финансирование компенсационных выплат устанавливается Правилами финансирования компенсационных выплат членами РСА², утвержденными 06 июня 2003 г. Президиумом РСА. Порядок уплаты членами РСА взносов на обеспечение деятельности РСА – Правилами формирования и расходования средств Союза на цели иные, чем финансирование компенсационных выплат, в том числе порядка распределения соответствующих издержек, выплат, сборов и взносов между членами РСА³, утвержденными 18 февраля 2004 г. Президиумом РСА.

Согласно п. 1.3 Правил финансирования компенсационных выплат, членами РСА для финансирования компенсационных выплат члены РСА перечисляют средства из резерва гарантий и резерва текущих

¹ Правила осуществления Российским Союзом Автостраховщиков компенсационных выплат потерпевшим, в том числе очередности удовлетворения указанных требований в случае недостаточности средств Российского Союза Автостраховщиков, и порядка распределения между его членами ответственности по обязательствам Российского Союза Автостраховщиков, связанным с осуществлением компенсационных выплат : утв. постановлением Президиума РСА от 08 июня 2004 г. № 22 // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 21.12.2014 г.)

² Правила финансирования компенсационных выплат членами РСА : утв. 06 июня 2003 г. Президиумом РСА // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 21.10.2014 г.)

³ Правила формирования и расходования средств Союза на цели иные, чем финансирование компенсационных выплат, в том числе порядка распределения соответствующих издержек, выплат, сборов и взносов между членами РСА : утв. 18 февраля 2004 г. Президиумом РСА // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 02.10.2014 г.)

компенсационных выплат в РСА. При этом резерв гарантий и резерв текущих компенсационных выплат формируются путем отчислений от страховых премий, начисленных по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в размере, предусмотренном в структуре страхового тарифа, установленного Правительством Российской Федерации (п. 2.4, 2.5 Приложения № 1 к Правилам финансирования компенсационных выплат членами РСА).

Согласно Указанию 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» страховщики отчисляют в резерв гарантий 2% от начисленных страховых премий по договорам ОСАГО, а в резерв текущих компенсационных выплат – 1% от начисленных страховых премий по договорам ОСАГО.

Таким образом, РСА выполняет функцию гарантирования прав и законных интересов лиц, жизни, здоровью или имуществу которых причинен вред в результате ДТП.

Кроме этого, у РСА есть еще одна важная функция: 18 мая 2011 г. Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев на пресс-конференции сделал предложение отказаться от полицейского техосмотра, совместив эту процедуру с заключением договора о страховании автогражданской ответственности (ОСАГО). 1 июля 2011 г. Президент России подписал Федеральный закон № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты

Российской Федерации»¹. Закон вступил в силу с 1 января 2012 г. (за исключением отдельных положений).

Закон предусматривает, что технический осмотр транспортных средств должен проводиться операторами технического осмотра, то есть юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, аккредитованными в установленном порядке в Российском Союзе Автостраховщиков.

Ключевая роль в Законе отводится Российскому Союзу Автостраховщиков как профессиональному объединению страховщиков ОСАГО. К функциям РСА относятся:

- аккредитация операторов ТО;
- осуществление проверок деятельности операторов ТО на основании поступивших жалоб;
- аннулирование аккредитации при наличии соответствующих оснований;
- ведение реестра операторов ТО;
- формирование открытого информационного ресурса, содержащего сведения из реестра операторов ТО;
- организация обеспечения операторов ТО бланками ТО.

В Законе о ТО предусмотрено немало моментов, призванных облегчить жизнь автовладельцев и сделать процедуру прохождения технического осмотра более комфортной:

- не требуется проведение технического осмотра для автомобилей до 3-х лет. Автомобили от 3 до 7 лет должны проходить техосмотр каждые 2 года; после 7 лет – каждый год;

¹ Федеральный закон от 01 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. – 2011. – 4 июля. – № 142.

– технический осмотр проводится по выбору владельца транспортного средства любым оператором в любом пункте технического осмотра вне зависимости от места регистрации транспортного средства;

– закон предусматривает значительное повышение степени ответственности операторов технического осмотра: если в ходе проведения техосмотра не были выявлены технические неисправности транспортного средства либо о них не было сообщено, оператор технического осмотра должен возместить в полном объеме вред, причиненный владельцу транспортного средства или третьим лицам вследствие таких неисправностей.

Талоны техосмотра, ранее полученные владельцами автомобилей, действовали после вступления в силу закона до окончания срока их действия.

С 2012 г. страховщики могут предъявлять регрессные требования не только к водителям автомобилей, но и к операторам технического осмотра. То есть, если при прохождении технического осмотра не были замечены неисправности транспортного средства, то расплачиваться за свою невнимательность придется оператору технического осмотра.

Предполагалось, что участие страховых компаний в проведении технического осмотра положительно отразится на его качестве, так как страховые компании особенно заинтересованы в снижении аварийности из-за технических неисправностей. Но на практика показывает иное.

Прежде всего, на момент вступления в действие закона выявилось отсутствие в некоторых регионах страны аккредитованных станций технического осмотра, так как не все из них прошли аккредитацию. Кроме того, на начало действия нового закона вскрылось отсутствие талонов технического осмотра и невозможность получения диагностической карты. И наконец, оказалось, что в реальности можно и не проходить технической осмотр. Многие операторы станций технического осмотра, получившие аккредитацию при РСА, имеют офисы и представительства в разных

регионах страны. Однако в данных офисах и представительствах пройти технический осмотр было нельзя, так как не являлись станциями технического осмотра, а были, действительно, лишь офисами страховых компаний, которые продавали талоны технического осмотра при заключении договора ОСАГО. Автовладелец получал фиктивный талон технического осмотра. При таком раскладе он не должен нести ответственности, в случае если ДТП произошло из-за неисправности ТС.

По Закону о техническом осмотре предусмотрено значительное повышение степени ответственности операторов технического осмотра. Если в ходе проведения техосмотра не были выявлены технические неисправности транспортного средства либо о них не было сообщено, оператор технического осмотра должен возместить в полном объеме вред, причиненный владельцу транспортного средства или третьим лицам в случае ДТП вследствие неисправности транспортного средства. Однако у владельца ТС возникли трудности доказывания, что ДТП произошло из-за неисправности транспортного средства. На практике, если сумма ущерба не превышает 25 000 рублей, то участники не оформляют ДТП в ГИБДД, а заполняют извещения и согласно процедуре «Европейский протокол» и Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств¹ обращаются в страховую компанию, где заключен договор страхования. Соответственно, если сумма ущерба небольшая, предполагается, что повреждения механические, к примеру деформация частей кузова. Страховые компании из-за наплыва клиентов и обращений потерпевших не в силах проверять каждое транспортное средство на наличие технической неисправности. Такое право закреплено в п. 48 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев

¹ Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Банка России. – 2014. – 8 октября. – № 93.

транспортных средств¹, а именно: страховщик вправе провести осмотр транспортного средства страхователя, при использовании которого потерпевшему был причинен вред, и (или) организовать независимую экспертизу этого транспортного средства, а страхователь обязан предоставить это транспортное средство по требованию страховщика в случае если осмотр или независимая экспертиза не позволяют достоверно установить наличие страхового случая или размер убытка. В новых Правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств от 19 сентября 2014 г. № 431-П в п. 4.20 указано, что для получения информации о наличии действующей на момент наступления страхового случая диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств, оформленной в отношении транспортного средства, при использовании которого жизни, здоровью или имуществу потерпевшего был причинен вред, страховщик использует сведения, содержащиеся в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра. Значит, страховщик не проверяет на технические неисправности. Страховщик доверяет данным базы диагностических карт. Однако в Правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств не сказано о проведении независимой экспертизы на наличие технических неисправностей. Данный пункт предполагает осмотр транспортного средства страхователя для соотнесения повреждений его транспортного средства и транспортного средства потерпевшего, чтобы избежать случаев мошенничества. А значит, подобный технический осмотр никак не влияет на повышение безопасности дорожного движения.

¹ Там же.

На наш взгляд, переход процедуры технического осмотра в компетенцию страховых компаний приведет к положительным результатам при соблюдении следующих условий:

– РСА, осуществляющий аккредитацию операторов технического осмотра, будет проводить надзор за деятельностью операторов, контролировать законность выдачи талонов технического осмотра/диагностических карт. Будет юридически закреплён запрет осуществления страховой деятельности на территории оператора/станции технического осмотра;

– будет введена ответственность РСА. В случае, если автомобиль попадает в ДТП из-за неисправности, а талон технического осмотра/диагностическая карта выданы оператором ТО, аккредитованном при РСА, и данный оператор не может произвести регрессную выплату страховой компании или, более того, находится в стадии ликвидации/банкротства, то РСА производит выплату страховой компании и самостоятельно урегулирует вопрос с оператором, который получил аккредитацию. Данная мера будет способствовать усилению контроля за деятельностью операторов технического осмотра и позволит проводить технический осмотр добросовестным операторам¹.

Предлагаем п. 2 ст. 24 Федерального закона Российской Федерации от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дополнить следующим предложением:

«В случае невозможности возмещения убытков оператором технического осмотра, аккредитованным уполномоченной на то организацией, в связи с незаконным отказом в возмещении вреда или нахождением в стадии ликвидации/банкротства, уполномоченная

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

производить процедуру аккредитации организация должна возместить ущерб, причиненный по причине невыявленных технических неисправностей транспортного средства, либо если такие неисправности выявлены, но сведения о них не были внесены в диагностическую карту оператором технического осмотра. При возмещении убытков за оператора технического осмотра организация, проводившая процедуру аккредитации оператора технического осмотра, имеет право требовать с последнего возмещения понесенных расходов».

Таким образом, организационно-управленческое воздействие государства на общественные отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется преимущественно Банком России (органом страхового надзора) и Российским Союзом Автостраховщиков (саморегулируемой организацией). 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. На наш взгляд, 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.

ГЛАВА 2. ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК СПЕЦИФИЧЕСКОЕ СРЕДСТВО АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Система обеспечения безопасности дорожного движения

Основные понятия, применяемые для регулирования отношений между участниками дорожного движения, содержатся в ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»¹.

Так, в соответствии с названным законом, под дорожным движением понимается «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дороги», безопасность дорожного движения в законе определена как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий», а обеспечение безопасности дорожного движения закон определяет как «деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий».

Анализу содержания дефиниций «дорожное движение» и «безопасность дорожного движения» посвящено значительное число работ, монографий, научных и практических публикаций в периодических изданиях.

¹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

В научной литературе существуют различные трактовки понятия «безопасность дорожного движения». Полагаем, что категория «безопасность дорожного движения» включает в себя два базовых определения: «безопасность» и «дорожное движение», и каждый автор рассматривает их в соответствии со своей спецификой, что приводит к разному их толкованию. Например, согласно Российской энциклопедии по охране труда, «безопасность дорожного движения» – состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия и опасности для движения¹. Словарь-справочник административного права определяет «безопасность дорожного движения как состояние процесса перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»².

Как верно отмечает профессор В.И. Майоров, исследующий различные аспекты данной сферы общественных отношений, принятое определение «безопасность дорожного движения» не отражает всего многообразия общественных отношений, возникающих в связи с удовлетворением транспортной потребности общества. Процессу транспортного перемещения предшествуют также и процессы его подготовки. Безопасность дорожного движения – это более широкий круг общественных отношений. Она зависит от состояния правопорядка, особенностей взаимодействия человека с техникой, организации дорожного движения, благоустройства дорог, развития автомобилизации и т.д. С учетом вышеизложенного, В.И. Майоров расширяет содержание дефиниции «дорожное движение» за счет включения

¹ Российская энциклопедия по охране труда. В 3 т. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Изд-во НЦ ЭНАС, 2007. –1Т. // Электронная версия издания [Электронный ресурс] <https://slovari.yandex.ru> (дата обращения: 01.10.2014 г.)

² Административное право. Словарь-справочник / Б. В. Россинский. – М. : ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2000. // Электронная версия издания [Электронный ресурс] http://administrative_law.academic.ru (дата обращения: 10.10.2014 г.)

в него совокупности общественных отношений, складывающихся на этапах подготовки и организации процесса непосредственно пространственного перемещения. На этом основании вместо термина «дорожное движение» необходимо использовать термин «сфера дорожного движения»¹.

Весьма точным, по нашему мнению, является определение безопасности дорожного движения как отсутствия «закономерных опасных условий и поступков, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям», данное Дитером Клебельсбергом².

На наш взгляд, полной безопасности в дорожном движении для всех его участников нет и в принципе быть не может, во всех странах существуют дорожно-транспортные происшествия и травматизм. Однако масштабы травматизма, соотнесенные с объемом выполненного перемещения людей и грузов, существенно различны. Невозможно исключить случайное появление каких-то неожиданно возникающих опасностей, даже дорожных происшествий. Типичные опасные условия и поступки, возникающие и по случайным законам, здесь включаются в категорию закономерных, и они же принимаются во внимание при определении безопасности дорожно-транспортного происшествия.

Безопасность не следует рассматривать как самоцель (ведь практически самое безопасное состояние транспортного средства – это, когда оно не движется), она должна быть лишь условием успешного достижения цели, для которой используется транспортное средство, причем достижение цели не в идеальных условиях, а при оптимальной интенсивности движения, оптимальном использовании этого средства и оптимальной нагрузке водителя.

¹ Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2012. – № 7. – С. 101.

² Клебельсберг Д. Транспортная психология : пер. с немецкого / под ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – С. 9.

Не нужно забывать о том, что основным фактором влияния на безопасность дорожного движения является человеческий фактор. Р.И. Денисов определяет дорожное движение, опираясь на обстоятельства более высокого порядка, которые могут влиять на действия людей – участников дорожного движения. Он исследовал дорожное движение как объект правового регулирования и представил его как совокупность общественных отношений, возникающих в связи с необходимостью осуществления перевозок пассажиров и грузов по дорогам с помощью транспортных средств, либо без них, а также в процессе управления условиями этого перемещения⁸. Эта точка зрения наиболее четко определяет роль человека в дорожном движении, значимость его отношения к обеспечению безопасности, дорожному транспорту и дорогам.

Нужно помнить, что не только водитель является участником дорожного движения. Помимо водителя есть и пассажиры транспортного средства, пешеходы.

На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств, нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению. Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных устанавливается Правительством Российской Федерации (п. 3 ст. 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»).

Число погибших в ДТП в России сопоставимо с аналогичным показателем во всех странах ЕС вместе взятых (около 40 тыс. человек в год). Более четверти от числа погибших в ДТП как в России, так и за рубежом составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). 15 ноября 2007 г. состоялось заседание Президиума Государственного совета Российской Федерации, на котором был рассмотрен вопрос о совершенствовании государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. В своем выступлении на заседании Госсовета, Президент Российской Федерации отметил, что в дорожно-транспортных происшествиях «гибнут, теряют здоровье и калечатся те, кто относится к наиболее трудоспособной части населения. Это абсолютно невосполнимые потери для нас, для будущего страны». Безопасность дорожного движения является приоритетным направлением в Российской Федерации.

Между тем в большинстве стран с высоким и средним уровнем автомобилизации ситуация, аналогичная российской, наблюдалась лишь в 1970-х гг. Начиная же с 1999 г. для них характерна устойчивая тенденция к снижению тяжести последствий ДТП. Этому предшествовала многолетняя совместная работа субъектов управления (в том числе страховых организаций) на всех уровнях, обеспеченная отлаженными механизмами их взаимодействия. В результате вначале удалось снизить темпы роста основных показателей аварийности (поскольку социальным процессам присуща определенная инерционность), а затем перейти к сокращению уже их абсолютных значений. При этом, как показывает опыт многих стран, успешно решавших проблемы обеспечения безопасности дорожного

движения, вне зависимости от уровня автомобилизации, структуры автопарка, протяженности автомобильных дорог, качества дорожного покрытия, климатических условий страны, одним из основных показателей эффективности такой работы являются опережающие темпы прироста числа транспортных средств по отношению к росту аварийности.

В России в последние годы темпы прироста основных показателей аварийности опережали темпы прироста числа транспортных средств. По данным ГИБДД, тяжесть последствий ДТП в России в 3–5 раз выше, чем в промышленно развитых странах. Рассмотрим основные причины аварийности:

1. Водитель как причина аварийности: по вине водителя происходит около 86% всех ДТП, и это число постоянно растет. На долю аварий по вине водителей приходится 86% всех раненых и 80% всех погибших в ДТП и все происшествия с особо тяжкими последствиями. Каждое четвертое ДТП совершается водителями со стажем до 3 лет, из них 40% – водителями со стажем не более одного года. Основные причины ДТП: превышение скорости (30%), управление автомобилем в состоянии опьянения (20%), выезд на полосу встречного движения (13%). Дополнительно к причинам, по которым виноват водитель, можно указать низкий уровень подготовки, который связан с недостаточной квалификацией преподавательского состава, невыполнением в полном объеме программ обучения, взяточничество в органах ГИБДД, благодаря которому можно «купить» водительское удостоверение.

2. Нарушение правил перевозки пассажиров как причина аварийности: для пассажиров последствия ДТП характеризуются особой тяжестью (на 100 пострадавших – 9 погибших). В 2004 г. впервые число пострадавших в ДТП пассажиров превысило число пострадавших пешеходов. В последние годы сложилась тенденция увеличения количества ДТП с участием детей-

пассажиров (38% погибших в ДТП детей – пассажиры транспортных средств).

По мнению некоторых специалистов, причиной тяжелых последствий ДТП примерно в половине случаев является игнорирование пассажирами и водителями ремней безопасности¹. В России ими пользуется около 20% водителей и пассажиров – самый низкий в Европе показатель, при том что, по оценкам специалистов, использование ремней безопасности является лучшим из существующих методов защиты при лобовом столкновении, особенно если автомобиль оборудован подушками безопасности. Суммарный эффект применения ремней и подушек безопасности позволяет на 65% снизить риск получения серьезных ранений².

Ситуация начала меняться в январе 2008 г., когда вступили в силу изменения в КоАП РФ: за управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозку пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, ответственность несет водитель (ст. 12.6 КоАП РФ). В настоящее время штраф для водителя за непристегнутый ремень – 1000 руб. Согласно ст. 12.29 КоАП на пассажира, не пристегнутого ремнем безопасности, может быть составлен отдельный протокол об административном правонарушении и наложен штраф 500 рублей уже пассажиру.

Высокий уровень детского транспортного травматизма среди пассажиров в России во многом обусловлен отказом либо неправильным использованием детских удерживающих устройств. Между тем их применение снижает вероятность тяжелых травм при аварии на 88% для детей в возрасте от девяти месяцев, на 71% – для тех, кому от девяти месяцев

¹ Коноплянко В. И. «Организация и безопасность дорожного движения». – М.: Изд-во «Высшая школа», 2007. – С. 31.

² Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения // Доклад Российского союза автостраховщиков, 2006. // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

до 4 лет и на 30% – для детей постарше (от 4 до 10 лет). Ситуация начала меняться с 2009 г., когда были увеличены штрафы за перевозку детей без специальных кресел для детей в автомобилях со 100 до 500 рублей. В настоящее время сумма штрафа составляет 3000 рублей. Наряду с отсутствием начальной транспортной культуры, одной из главных причин высокого уровня детского травматизма среди пассажиров является неуккомплектованность большей части транспортных средств в России современными средствами защиты водителей и пассажиров, способными снизить тяжесть последствий ДТП.

К категории пассажиров относятся пассажиры общественного транспорта. Государство понимало, что для защиты данной категории лиц обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств недостаточно. Для дополнительной защиты пассажиров на транспорте с 1 января 2013 г. вступил в силу Федеральный закон Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»¹. Согласно этому закону, право на денежную компенсацию имеет любой пассажир общественного транспорта, получивший травму или повредивший имущество при перевозке. Причем пострадавший пассажир имеет право на компенсацию вне зависимости от того, кто виноват в происшествии.

3) Пешеход как причина аварийности: самым распространенным видом ДТП в России является наезд на пешехода. Статистика ГИБДД за 11 месяцев

¹ Федеральный закон Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // Российская газета. – 2012. – 18 июня. – № 136.

2014 г. показывает, что в ДТП из-за нарушения ПДД пешеходами пострадало 23 060 человек, из них погибло 4 344 человека и 19 736 ранено.

Причинами высокой аварийности из-за пешеходов являются:

- отсутствие знаний Правил дорожного движения, хотя каждый должен их знать, так как является полноправным участником дорожного движения;
- несоблюдение или даже пренебрежение пешеходами Правилами дорожного движения. Безданность пешеходов за нарушение Правил дорожного движения в свою очередь порождает еще большее пренебрежение Правилами, что и повышает вероятность аварий по их вине. Даже если вина пешехода в ДТП признана и доказана, то закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязывает страховую компанию произвести возмещение вреда здоровью со ссылкой на статью 1079 Гражданского кодекса. А у невиновной стороны – водителя – возникает необоснованное удорожание страхового полиса при продлении за счет изменения коэффициента «бонус-малус», так как выплата была произведена;
- низкие штрафы для пешеходов – нарушителей правил дорожного движения. Сотрудникам ГИБДД быстрее провести беседу с нарушителем и вынести предупреждение, чем устанавливать его личность, составлять протокол и налагать незначительный штраф.

4) Прочие причины аварийности: наряду с уже упоминавшейся низкой транспортной культурой и отсутствием понимания участниками дорожного движения возможных последствий ДТП важными причинами сложившейся высокой аварийности в России являются:

- техническое состояние транспортных средств;
- недостатки в организации движения транспортных средств;
- недостатки в сфере грузовых и пассажирских перевозок;
- недостатки в организации движения пешеходов;

– неудовлетворительное эксплуатационное состояние пешеходных переходов и прилегающих к ним участков улиц и дорог;

– отсутствие необходимых условий удобного перехода пешеходами проезжей части (удаленность переходов, неудовлетворительный режим работы светофора);

– недостатки в работе по профилактике аварийности;

– недостатки при обучении и подготовки водителей в автошколах;

– недостатки в работе и деятельности ГИБДД и других органов исполнительной власти, в том числе в работе по профилактике аварийности.

Аварийность наносит обществу большой социально-экономический ущерб. В России на протяжении последних лет наблюдается устойчивая тенденция роста размеров социально-экономического ущерба вследствие ежегодного увеличения количества ДТП. Наиболее значительную часть составляет ущерб от гибели или ранения людей, в результате которых из-за частичного или полного исключения трудоспособного населения из сферы производства страдает экономика. Ущерб от ДТП сопоставим с вкладом в ВВП целых отраслей экономики страны¹.

Социально-экономический ущерб от ДТП включает в себя:

– ущерб в результате гибели или ранения людей;

– ущерб от повреждения транспортного средства;

– ущерб от повреждения дорог;

– ущерб от порчи груза, в том числе упущенная выгода.

Итак, сложившаяся ситуация с аварийностью является угрозой национальной безопасности России, и для ее качественного изменения требуется формирование эффективных механизмов взаимодействия органов государственного управления, местного самоуправления, общественных институтов и негосударственных структур.

¹ Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. МВД России, 2005 // официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. <http://www.mintrans.ru> (дата обращения: 21.10.2014 г.)

Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения состоит из Федерального закона от 15 ноября 1995 г. «О безопасности дорожного движения», других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных актов Российской Федерации, законов и иных нормативных актов субъектов Российской Федерации.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» является базовым для рассматриваемой сферы общественных отношений. Он определяет приоритетные направления и принципы государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, основные формы и методы их реализации, регламентирует основные требования, предъявляемые к субъектам, функционирующим в данной области.

Ст. 1 указанного закона устанавливает, что наиболее важными задачами государства в рассматриваемой сфере являются:

- 1) охрана жизни, здоровья и имущества граждан;
- 2) защита прав и законных интересов граждан;
- 3) защита интересов общества и государства.

Данные задачи решаются путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Решение поставленных задач обеспечивается деятельностью соответствующих органов государственной власти, которые осуществляют государственный надзор и контроль за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения. В этих целях им предоставлены необходимые государственно-властные полномочия.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

1) приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

2) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

3) соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

4) программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности участников дорожного движения в административно-правовом выражении должно представлять собой комплекс мер, направленных на реализацию норм, регламентирующих порядок возникновения, развития и охраны образующих его общественных отношений¹.

Обеспечение любого вида безопасности всегда связано с отношениями, возникающими в сфере осуществления государственной власти, более того, обусловлено этими отношениями. Субъектом управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является государство в лице органов исполнительной власти. В рамках государства общественные отношения определенным образом упорядочиваются и приобретают содержание некой налаженной системы, в которой соблюдается определенный баланс интересов всех участников таких отношений. Поскольку дорожное движение является системным образованием, исследование управления этим процессом должно строиться на основе системного подхода к данному правовому явлению².

По мнению профессора В.И. Майорова, система обеспечения

¹ Майоров В.И. Содержание понятия «Безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2012. – №7 (266). – С. 101.

² Майоров В.И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 11.

безопасности в сфере дорожного движения может быть представлена следующим образом.

На ее нижнем уровне находится подсистема, функционирование которой непосредственно удовлетворяет транспортную потребность общества, то есть пространственное перемещение людей и грузов (подсистема реализации транспортной возможности). В этой сложной социотехнической подсистеме, с одной стороны, субъектами управления являются водители, объектами – транспортные средства. С другой – водители сами являются в этой подсистеме объектами управления, так как они ощущают управленческое воздействие со стороны сотрудников полиции, уполномоченных осуществлять контрольно-надзорные функции и регулировать взаимодействие между всеми участниками транспортного процесса. Поведение участников этого процесса регулируется Правилами дорожного движения, а также другими нормативными документами, в том числе ведомственными.

Подсистемой второго уровня является подсистема подготовки и обслуживания дорожного движения. Она объединяет в себе деятельность предприятий, организаций, учреждений, направленную на создание условий и возможностей безопасной реализации транспортной потребности. Результат ее функционирования – определенное состояние улично-дорожной сети, транспортных средств, уровень подготовки участников дорожного движения, прежде всего водителей транспортных средств, а также сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД, осуществляющих управление в подсистеме первого уровня.

Третий, высший уровень системы обеспечения безопасности в сфере дорожного движения занимает подсистема, образуемая органами исполнительной власти, осуществляющими функции государственного управления отраслевого и межотраслевого характера по отношению к подсистемам первого и второго уровней. Функционирование данной

подсистемы обеспечивает, во-первых, подготовку и принятие в пределах компетенции указанных органов нормативных актов; во-вторых, конкретную организацию деятельности субъектов «обслуживающей» подсистемы. От эффективности этой работы зависит качество работы субъектов второго уровня и, в конечном итоге, уровень дорожно-транспортного травматизма.

Каждая из подсистем активно взаимодействует друг с другом, результатом чего являются процессы, составляющие обеспечение безопасности в сфере дорожного движения¹.

На «верхнем» уровне обеспечение безопасности дорожного движения, согласно закону, осуществляется посредством:

- установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

¹ Там же. – С. 11-12.

- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществления обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;
- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов обеспечения безопасности дорожного движения.

В ведении Российской Федерации находятся:

- формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
- контроль за соответствием законов и иных нормативных актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам;

– создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;

– организация и осуществление федеральными органами исполнительной власти или региональными структурами государственного надзора и контроля за деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– заключение международных договоров Российской Федерацией в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Субъекты Российской Федерации вне пределов ведения Российской Федерации самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. Их полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами субъектов Российской Федерации. Эти органы по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут в свою очередь передать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации

Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочия указанных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами муниципальных образований.

В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

Федеральные программы разрабатываются в соответствии с требованиями, утвержденными Правительством Российской Федерации. Федеральные, региональные и местные программы обеспечений безопасности дорожного движения финансируются за счет средств соответствующих субъектов и внебюджетных источников. Однако проблемы недостаточно эффективного механизма реализации государственной политики, финансирования, стимулирования, регулирования и контроля деятельности по повышению безопасности участников дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях делают программы недейственными.

«Второй уровень» системы безопасности дорожного движения, как уже упоминалось, включает в себя подготовку и обслуживание дорожного движения, объединяя в себе деятельность предприятий, организаций, учреждений, направленную на создание условий и возможности безопасной реализации транспортной потребности. Это наиболее слабое звено во всей системе обеспечения безопасности в сфере дорожного движения¹.

Рассмотрим, какими субъектами и способами может обеспечиваться безопасность дорожного движения на этом уровне.

¹ Майоров В.И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 11.

В осуществлении превентивных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения значительную роль играет общественность. Общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке:

- вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде;

- проводить мероприятия по профилактике аварийности.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В числе негосударственных субъектов, заинтересованных в повышении уровня безопасности дорожного движения, находятся и страховые организации. В интересах страховщика израсходовать определенную долю денежных средств на предупреждение страхового случая и связанного с ним ущерба (например, финансирование безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по дополнительному информированию водителей, пешеходов о необходимости соблюдения правил дорожного движения и т.д.),

которые помогут предотвратить неблагоприятные последствия и сохранить застрахованное имущество в первоначальном состоянии.

Серьезной проблемой является необходимость решения задач по повышению уровня безопасности дорожного движения страховыми общественными союзами, которые объединяют огромное количество владельцев транспортных средств. Их задача – поддерживать мероприятия государственных органов, требовать от своих членов соблюдения норм безопасности, разрабатывать и вносить предложения по внедрению наиболее эффективных мероприятий. Сегодня в стране практически отсутствует единая государственная политика, направленная на поддержку общественных объединений и организаций, повышение их статуса в осуществлении государственных программ обеспечения безопасности в дорожном движении. Причины, по которым российское страховое сообщество не привлекается к решению проблем повышения уровня безопасности дорожного движения, и пути их устранения будут рассмотрены ниже.

Во всем мире именно страховые компании непосредственно заинтересованы в снижении аварийности на дорогах. Страховщики исторически всегда были инициаторами разработки различных технических новшеств, способствующих безопасной эксплуатации транспортных средств. Кроме того, они вели активную общественную и информационно-разъяснительную работу в сфере повышения безопасности дорожного движения. Высокий уровень культуры и безопасности дорожного движения на Западе был достигнут благодаря работе страховых компаний.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГИБДД МВД РФ) должна создавать и совершенствовать различные формы и методы административной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе взаимодействия их структурных

подразделений со страховыми компаниями, начиная с этапов планирования и вплоть до координации непосредственно в процессе реализации.

Российский Союз Автостраховщиков (РСА) одной из ключевых целей своей деятельности провозгласил повышение уровня безопасности на дорогах. За последние годы в различных регионах России был проведен ряд масштабных акций. Так, в 2011 г. Госавтоинспекцией совместно с РСА был дан старт одной из крупнейших акций – «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения». В данное время проводятся такие кампании, как «Засветись! Стань заметным на дороге», «Пешеход» с социальной рекламой – видеороликом «Пешеход, на переход!».

Вместе с тем, изучение практики взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России и страховых компаний выявило немало вопросов, в числе которых использование и реализация не в полной мере возможностей страховых компаний в области обеспечения безопасности дорожного движения. Сотрудничество между ГИБДД МВД России и страховыми компаниями носит эпизодический, характер. До настоящего времени недостаточно разработаны теоретические, организационные и правовые основы взаимоотношений между ГИБДД и страховыми компаниями.

Отдельные страховые компании также осуществляют собственные проекты в данной области, включая и применение технических средств повышения безопасности, и рекламу безопасных способов поведения на дороге. Однако работа, проводимая в этой сфере, носит эпизодический характер. Уменьшилась как публичная активность страхового сообщества в целом, так и количество акций отдельных компаний, что связано с недостаточно внимательным отношением со стороны власти к этой направлению деятельности страховщиков.

Причины, по которым российские страховщики меньше привлечены к решению проблем безопасности дорожного движения, чем их коллеги на Западе, достаточно разнообразны. Это связано и с низким уровнем

проникновения страхования, и с относительной «молодостью» нашего страхового рынка, и с недостаточной степенью участия страховщиков в технической стороне, периодичность взаимодействия с ГИБДД МВД РФ, а также со слабостью рекламных бюджетов, выделяемых на такие проекты.

Как отмечалось ранее, ГИБДД МВД РФ должна создавать и совершенствовать различные формы и методы административной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе взаимодействия их структурных подразделений со страховыми компаниями, начиная с этапов планирования и вплоть до координации непосредственно в процессе реализации. Административно-правовое регулирование взаимодействия ГИБДД МВД РФ со страховыми организациями является проблемой. Особенности такого регулирования, в первую очередь, связаны с различным местом ГИБДД МВД РФ и страховых организаций в сфере государственного управления, а именно: ГИБДД МВД РФ относится к органам исполнительной власти, а страховые организации являются коммерческими объединениями. Их взаимодействие осуществляется в процессе реализации государством своих функций.

В процессе деятельности ГИБДД МВД РФ и страховые компании решают разные задачи. У ГИБДД МВД РФ главной целью является обеспечение безопасности дорожного движения, а страховые компании, как и любые коммерческие организации, преследуют основную цель – извлечение прибыли.

Достижение безопасности движения на дорогах возможно путем объединения коммерческих интересов и государственных начал в совместных действиях, таких как: планирование деятельности, участие в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы, связанной с автотранспортом, его использованием и обеспечением безопасности дорожного движения, корректировка требований в сторону минимизации стоимости полиса обязательного страхования и упрощения

административных процедур. Страховые компании не меньше заинтересованы в обеспечении безопасности дорожного движения на дорогах, так как следствием ДТП для страховой компании является осуществление страховой выплаты¹.

Особая роль в административно-правовом регулировании отдельных направлений деятельности подразделений ГИБДД МВД РФ по взаимодействию со страховыми компаниями отводится Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях, поскольку он является универсальным нормативным правовым актом, содержащим в себе нормы, устанавливающие не только перечень составов административных правонарушений, но и процедуру привлечения лиц, их совершивших, к административной ответственности, а также порядок исполнения вступившего в законную силу постановлений о назначении административных наказаний².

Административным правонарушениям в области дорожного движения посвящена гл. 12 КоАП РФ, нормы которой регулируют общественные отношения в указанной области и предусматривают административную ответственность правонарушителя, повлекшее ДТП с последствиями в виде имущественного вреда. Страховщик обязан осуществить страховую выплату потерпевшему в результате ДТП в момент установления факта нарушения водителем норм КоАП РФ (гл. 12), и по итогам принятия и вынесения решения о совершении им административного правонарушения.

Взаимодействие ГИБДД МВД России и страховых компаний преследует своей целью защиту имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства

¹ Афонин В.В. Административно-правовые основы деятельности ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями : автореферат дис. канд. юрид. наук. – М., 2011. – С. 11.

² Черников В.В., Соловей Ю.П. Комментарий к КоАП РФ. – М., 2006. – С. 144.

путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий¹. Об этом говорится в федеральных законах «О безопасности дорожного движения» и «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» предусматривает обязанность владельцев транспортных средств застраховать свою гражданскую ответственность, а также обязанность ГИБДД МВД РФ не проводить регистрационные действия транспортного средства, владелец которого не заключил договор обязательного страхования автогражданской ответственности. Таким образом, одна обязанность не может существовать без другой, то есть нельзя осуществить государственную регистрацию транспортного средства в ГИБДД МВД РФ ранее, чем в соответствии Законом об ОСАГО заключить со страховой компанией договор обязательного страхования автогражданской ответственности.

На наш взгляд, именно обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является мерой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. Оно занимает промежуточное положение между «верхним» и «средним» («вторым») уровнями системы обеспечения безопасности в сфере дорожного движения: с одной стороны, данная обязанность установлена государством и закреплена в федеральном законе, а значит, может быть отнесена к функции государственного управления; с другой стороны, отношения между владельцами транспортных средств и страховыми организациями относятся к сфере частного права, а само страхование следует считать превентивной мерой, обеспечивающей возможность безопасной реализации транспортной потребности. Кроме того, обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств играет значительную роль в минимизации

¹ Коралев А. Н. Правила дорожного движения РФ: Комментарий и нормативные акты о безопасности дорожного движения. – М., 2007. – С. 56.

последствий дорожно-транспортного происшествия, поскольку направлено на защиту имущественных прав потерпевших.

Еще один важный аспект безопасности связан с условиями реализации требований к техническому осмотру автотранспортных средств. Сегодня контроль за техническим осмотром транспортных средств передан из ГИБДД МВД РФ страховым объединениям и осуществляется не в должной мере. Реформа по проведению технического контроля в России неэффективна, имеет множество недочетов. На деле определенная группа страховщиков выдает полисы ОСАГО без фактического техосмотра автомобиля.

Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения. С учетом этого государство возлагает обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

С 1 января 2012 г. в случае непрохождения технического осмотра или неисправности транспортного средства автовладелец не может получить полис ОСАГО, а равно использовать автомобиль.

Безусловно, объединения страховщиков (РСА и НССО) могли бы предпринимать еще более активные и скоординированные действия для улучшения ситуации, в том числе в регионах. В частности, РСА должно способствовать усилению мер контроля за станциями технического осмотра. Каждый случай выдачи талона техосмотра (диагностической карты) должен фиксироваться. Если закон в части выдачи полиса ОСАГО только при предъявлении талона техосмотра либо диагностической карты останется без изменений, то необходимо ввести административную ответственность для юридических и физических лиц (агентов) за выдачу страхового полиса без техосмотра.

России необходимо повсеместно активизировать работу по безопасности дорожного движения, проводимую самими страховщиками. Во всех авторитетных и значимых мероприятиях в сфере повышения безопасности на дорогах должны быть представлены и принимать самое активное участие представители страхового сообщества. Их информация и накопленный опыт могут и должны стать важнейшим подспорьем в решении этой серьезной общенациональной проблемы.

Таким образом, 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 можно 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.

§ 2. Зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на безопасность в сфере дорожного движения

В России обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств было законодательно закреплено только в 2003 г., в то время в ряде других стран этот вид страхования действует с 1913 г.

Впервые обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств появилось в 1913 г. в Норвегии. Затем его ввели ряд стран Западной Европы и штатов США. В частности, Дания – в 1919 г., Массачусетс – в 1927 году, Швеция – в 1929 г., Великобритания – в 1930 г., Швейцария – в 1933 г.¹ Во второй половине XX в. обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств было введено уже во всех развитых и многих развивающихся странах.

В зарубежных странах ОСАГО оказывает существенное влияние на безопасность дорожного движения в части профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий. Некоторые меры реализуются всем страховым сообществом, некоторые – силами отдельных страховых компаний. Одной из самых распространенных форм участия страхового сообщества в обеспечении безопасности дорожного движения является финансирование пропаганды дорожной безопасности.

Основная цель обязательного страхования автогражданской ответственности в Европе – полностью покрыть ущерб невинно пострадавших в результате ДТП.

Проведем сравнительный анализ страхового законодательства Российской Федерации с аналогичными институтами развитых государств, в которых они введены сравнительно давно; выявим пробелы и противоречия в нормативно-правовом регулировании обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, влияние института обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств на повышение уровня безопасности дорожного движения.

Лимиты страхового возмещения ущерба имуществу по ОСАГО составляют: в Великобритании – 250 000 фунтов стерлингов; во Франции – 460 000 евро; в Германии – 511 292 евро; в Италии – 774 685 евро. Лимиты

¹ Заславский И. И. Экономические аспекты развития и создания систем обязательного автострахования // Финансы. – 2005. - №3. – С. 35-39.

выплат по ущербу здоровью в Германии могут достигать 2 550 000 евро на человека, а в таких странах, как Франция и Великобритания, лимиты по возмещению ущерба здоровью не установлены. Если человек после аварии стал инвалидом, ему пожизненно выплачивается ежемесячная компенсация, измеряющаяся пятизначными цифрами. Лидерство здесь принадлежит Швеции: лимит выплат – 36 000 000 долларов, за ней следуют Дания – 10 000 000, Швейцария – 2 000 000. Во всех этих странах покрытие распространяется на ущерб, причиненный перевозимым пассажирам, включая членов семьи страхователя. В той же Швеции, если человек в 30-летнем возрасте становится инвалидом после ДТП и доживает до 75 лет, то все эти годы он ежемесячно получает в среднем 66 700 долларов.

Если в большинстве стран Европы до 70% выплат по обязательному страхованию автогражданской ответственности приходится на компенсации вреда, причиненного жизни и здоровью пострадавших в ДТП, то в России этот показатель составляет менее 1%¹.

Вообще в европейских странах компании выплачивают клиентам около 90% полученных от них денег, существуя на проценты от размещения средств (банковские депозиты, ценные бумаги, облигации и т. п.).

Естественно, учитываются и интересы страховщиков. Например, в Великобритании полисы ОСАГО продаются только вместе с комплексным автострахованием (КАСКО). Но приоритет отдается интересам страхователя. Итальянские страховщики не имеют права устанавливать запретительные тарифы по убыточным регионам и категориям автомобилей – за это их могут лишить лицензии.

С 2002 г. в государствах Европейского союза введена свобода тарифообразования по ОСАГО. В результате страховые организации Европейского союза используют свободные тарифные факторы при продаже

¹ Аленбекова Р.Г. Автогражданка по-европейски // Страховой полис. – 2005. – № 11. – С. 3-15.

договора страхования, а также на свое усмотрение устанавливают коэффициент «бонус-малус» (КБМ).

Западный автовладелец платит за полис ОСАГО значительно больше российского. Суммы страховых взносов в Европе начинаются примерно с 700 евро. В Германии, например, хозяину автомобиля Фольксваген Гольф, который в течение трех лет не попадал в ДТП, полис обойдется в 1000-1200 евро в год. Застраховать более дорогой автомобиль стоит от 3700 евро. В Италии расходы на полис ОСАГО зависят даже от пола водителя: женщинам предоставляют скидки, поскольку считается, что они ездят более аккуратно. Римлянка, управляющая восьмилетним Fiat, платит за ОСАГО 558 евро в год, а римлянин за такую же машину платит на 87 евро больше. Самые высокие тарифы устанавливаются для автовладельцев, использующих машину в качестве такси. Лондонский таксист, например, ежегодно платит 2000 фунтов.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Великобритании.

Необходимость страхования для водителя автомобиля и обязательства страховщиков изложены в ч. VI Закона о дорожном движении от 1988 г.¹ с дополнительными нормативными актами.

Самая либеральная система коэффициента «бонус-малус» в Европе действует в Великобритании: страховым организациям всегда разрешалось использование свободных тарифных факторов, и применения системы «бонус-малус». Тарифообразование в обязательном страховании автогражданской ответственности осуществляется «с привязкой» к автомобилю, и многие страховые компании при расчете стоимости полиса страхования учитывают тип транспортного средства, модель, год выпуска, мощность двигателя и др.

¹ Road Traffic Act, 1988. // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.11.2014 г.)

Ряд страховых компаний не штрафуют страхователя за аварийную езду. Они только предоставляют скидки за безубыточность. Если во время действия полиса страхования происходит страховой случай, водитель переходит в тот класс, в котором страховка обходится в 100% базовой цены. Но некоторые страховые компании в качестве маркетингового хода предлагает своим клиентам «защищенную скидку»: если на протяжении пяти лет у водителя не было страховых случаев, то за первую или даже вторую аварию компания не наказывает, и страхователь получает свой бонус, как будто ДТП с его участием и не было.

Так как британское ОСАГО привязано к автомобилю, страхователям, имеющим в собственности несколько автомобилей, необходимо страховать каждый автомобиль. Экономисты утверждают, что страхование на малые суммы для лиц, имеющих большое число автотранспортных средств, экономически бессмысленно по причине агрегирования (увеличения) рисков¹.

В России так же, как и в Великобритании, идет «привязка» к автомобилю. Тарифы устанавливаются Банком России на основании п. 2 ст. 8 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». По мнению автора, российский рынок обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств еще не готов к самостоятельному тарифообразованию обязательного страхования из-за возможного резкого увеличения страховых тарифов. Многие страховщики жалуются на низкие тарифы и высокие выплаты, хотя обязательное страхование введено в 2003 г., и тарифы менялись однажды, но к сокращению игроков на рынке обязательного страхования это не привело, а значит установленные тарифы покрывают все необходимые расходы. Страховым компаниям нужно не

¹ См.: Рассолова Т.М. Обязательное страхование автогражданской ответственности: гражданско-правовой аспект. М. : ЮНИТИ, 2005.

требовать увеличения страховых тарифов, а проводить активную политику по уменьшению аварийности, что поможет увеличить безопасность дорожного движения, в результате понизятся выплаты по обязательному страхованию, а значит возрастут доходы страховых компаний при имеющихся тарифах. В данной ситуации целесообразно оставить функции тарифообразования в ведении государства.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Германии.

Правовым основанием страхования автогражданской ответственности в Германии являются Закон об обязательном страховании, Законположение об ОСАГО и Закон о страховом договоре. В соответствии со ст. 1 Закона об обязательном страховании, для всех автомобилей, участвующих в дорожном движении, обязательным является заключение договора страхования автогражданской ответственности.

До 1994 г. в Германии были установлены тарифные ограничения, но теперь, как во всей Европе, разрешено свободно устанавливать тарифные ставки¹. В Германии строго соблюдается принцип недискриминации клиента: страховщик не имеет права отказать в приобретении страховки или завысить цену полиса человеку с отличным, например, от большинства граждан страны цветом кожи.

При расчете тарифных ставок в Германии важнейшую роль играет профессиональное объединение – Германский страховой союз (ГСС). Он собирает и обрабатывает статистику, на основании которой дает своим членам рекомендации по тарифам и применению коэффициента «бонус-малус».

В Германии для расчета страховой премии для автолюбителей используются: тип автомобиля, регион регистрации, пробег, род занятий владельца.

¹ См.: Плешков А. П., Орлова И. В. Очерки зарубежного страхования. М. : Анкил, 1997.

Система коэффициента «бонус-малус» в Германии насчитывает 29 классов. В максимальный класс, в котором полис страхования обойдется клиенту в 245% от базовой стоимости полиса, попадают те страхователи, которые только получили права и не имеют опыта. Если у страхователя есть права и стаж вождения, но он давно не практиковался в управлении автомобилем, то страховая премия составит 140% ее базовой цены. Безаварийные водители получают скидку. Пожилому автовладельцу с 30-летним стажем безаварийной езды полис обходится всего в 17% полной стоимости.

Коэффициент «бонус-малус» в Германии привязан к конкретному клиенту и его страховому контракту. Страховая история в Германии сохраняется при смене автомобиля.

В России, так же, как и в Германии, страховая история сохраняется при смене автомобиля. Система коэффициента «бонус-малус» в России насчитывает 15 классов. В самом начале страхования страхователю присваивается 3 класс. Максимальный класс «М» делает полис ОСАГО дороже в 2,45 раза, а максимальная скидка за безаварийную езду дается при 13 классе и составляет 50%. Таким образом, совершив незначительное дорожно-транспортное происшествие, ставшее страховым случаем и повлекшее страховую выплату, при продлении договора страхователю может быть установлен повышающий коэффициент. В связи с этим помнить о коэффициенте «бонус-малус» держателю полиса гражданской ответственности необходимо¹.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств во Франции.

Правовое регулирование обязательного страхования во Франции осуществляется в соответствии с положениями Кодекса законов о

¹ Плешков А.П. Алексеев О.Л. Обязательное страхование автогражданской ответственности. Каким ему быть? – М. : Изд-во «Русские коммандос», 2000. – С. 45.

страховании от 27 февраля 1958 г., Кодекса законов о страховании от 1976 г. (Code des Assurances).

Для расчета французской базовой ставки заложены несколько обязательных факторов: тип автомобиля, регион его использования и цель эксплуатации. Остальные факторы, такие, как возраст страхователя, место регистрации и семейное положение, используются страховыми компаниями на их собственное усмотрение¹.

Особенность французской системы «бонус-малус»:

во-первых, во Франции не существует таблицы классов коэффициента «бонус-малус». При безубыточной езде в период страхования водитель получает 5%-ную скидку, а при наличии аварий по вине водителя – 25%-ную надбавку, и 12,5%-ную, если вина признана обоюдной. При этом полис не может стоить меньше 50% и дороже 350% после применения коэффициента «бонус-малус»;

во-вторых, во Франции действуют специальные нормы, созданные для поощрения аккуратных водителей. При безаварийной езде в течение двух лет страховая премия не может превышать 100% от базовой стоимости полиса. Даже если предыдущие пять лет страхователь каждый год становился виновником ДТП, то благодаря такой мере вся аварийная история страхователя списывается с него.

Во Франции также существует «защищенная скидка»: если в течение трех лет подряд водитель ездил без аварий, то одна авария не влияет на его скидку и он вновь получает 5% скидки. Второй случай ДТП здесь будет считаться как первый, третий как второй и т. д.

Коэффициент «бонус-малус» во Франции неразрывно связан со страховой историей водителя: при смене автомобиля, а также при смене страховщика эта история сохраняется. Если у страхователя в собственности

¹ Благутин Д.Ю. Французский режим возмещения ущерба от стихийных бедствий // Страховое дело. – 2002. – № 10. – С. 40.

несколько автомобилей, приобретать полис страхования автогражданской ответственности необходимо на каждый из них, но тариф каждого автомобиля одного страхователя совпадает.

Во Франции предусмотрен специальный штрафной коэффициент, который применяется в случае грубого нарушения правил дорожного движения. К примеру, если водитель эксплуатировал автомобиль в нетрезвом состоянии или серьезно превысил скорость, то при продлении полиса страхования автогражданской ответственности придется заплатить больше.

В отличие от Франции, в России нет коэффициентов, которые страховые компании устанавливали бы на свое усмотрение. Все коэффициенты предусмотрены Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»: тип собственника, тип транспортного средства, мощность двигателя, регион собственника транспортного средства (регион регистрации юридического лица), минимальный возраст и водительский стаж лиц, допущенных к управлению транспортным средством, период использования транспортного средства, бонусный/малусный класс. Также в России нет повышающего коэффициента в случае нарушения виновником Правил дорожного движения. Данная мера была бы полезной для России, это дополнительный способ через реализованный механизм института ОСАГО повысить безопасность на дорогах. Введение такого коэффициента в действующий механизм ОСАГО приблизило бы Россию к большей безопасности на дорогах.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Литве.

Литва начала накапливать опыт ОСАГО с 2000 г., всего на 3 года раньше, чем Россия. Правовым основанием для регулирования обязательного страхования является Закон «Об обязательном страховании автогражданской ответственности владельцев автомобилей в Литовской Республике» от 2000

г. Как владелец, так и водитель зарегистрированного автомобиля обязаны заключить договор страхования автогражданской ответственности. Потерпевшая сторона имеет право подачи прямого иска против страховщика автогражданской ответственности виновной стороны.

Обязательные тарифные факторы, влияющие на расчет стоимости страховки: возраст, стаж водителя, территория использования автомобиля, объем двигателя. Тарифы диктуются в свободной форме рынком. Самые аварийные и убыточные машины в Литве – грузовики, поэтому полис страхования автогражданской ответственности обходится собственнику автомобиля довольно дорого, ведь страховые компании предлагают их владельцам чрезвычайно высокие тарифные ставки. Каждая страховая компания в Литве применяет КБМ по своему усмотрению. На практике страховые компании предоставляют клиентам скидку в размере 5% за каждый год продления договора, а также бонус за безаварийную езду в размере 5%¹.

В Литве, как и в России, в связи с отсутствием единой базы данных страховых компаний почти никто не получал надбавок за аварийную езду, ведь водитель мог поменять страховую компанию и заявить, что страхуется впервые или долгое время не эксплуатировал автомобиль. Но в начале 2007 г. заработала общая база Моторного бюро Литвы, которую начали внедрять еще в 2004 г. Теперь страховые компании могут проверить всю страховую историю водителя, введя номер автомобиля.

Аналогичная база данных создана и в России. В 2011-2012 гг. проходило тестирование программы и уже с 2013 года в полную меру работает база АИС ОСАГО – автоматизированная информационная система, учитывающая все данные всех проданных в России полисов обязательного страхования автогражданской ответственности. АИС ОСАГО РСА -

¹ См.: Томилин В.Н. Транспортное страхование в России и странах Балтии. – М.: Анкил, 2000.

автоматизированная информационная система обязательного страхования, содержащая сведения о договорах обязательного страхования, страховых случаях, транспортных средствах и об их владельцах, статистические данные и иные необходимые сведения об обязательном страховании.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в США.

В США обязательное страхование автогражданской ответственности осуществляется в 45 штатах из 50. Условия обязательного страхования могут либо устанавливаться на федеральном уровне, единые для всей территории, либо различаться в разных штатах¹. Минимальный пакет стоит от \$500 в год, но условия страхования, например минимальная сумма страхового покрытия и величина взноса, в каждом штате свои. В одном штате владелец авто даже не сможет зарегистрировать его без полиса ОСАГО, в другом никто не потребует у водителя страховой полис до первой аварии или нарушения. Тарифы на автострахование в США неподконтрольны государству и устанавливаются страховыми компаниями². Сумма годового взноса исчисляется по сложной формуле, учитывающей стоимость автомобиля и страховую историю за прошедший год.

Размер страхового покрытия характеризуется тремя цифрами: во-первых, величиной максимального возмещения физического и морального вреда на каждого пострадавшего (иначе говоря, покрытие расходов на лечение); во-вторых, суммой выплат всем пострадавшим в результате аварии, в-третьих, размером возмещения материального ущерба³.

В зависимости от штата соответствующие цифры разные:

– в Калифорнии – 15 000/30 000/5000 долларов;

¹ Жилкина М. Обязательное страхование: зарубежная практика // Страховое ревю. – 2000. – № 3. – С. 35-36.

² Алиев Р. Страховое регулирование в США: обзор // Страховое дело. – 2000. – № 5. – С. 18-35.

³ Базанов А. Н., Дэвидсон И. В. Страхование личного автотранспорта в США и России. Краткий сравнительный анализ / Страховое дело. – 2005. – № 7. – С.55-58.

– в Нью-Йорке – 25 000/50 000/10 000;

– на Аляске – 50 000/100 000 /25 000.

Страховка покрывает медицинские расходы и финансовые потери как самого владельца полиса, так и пассажиров. В Нью-Йорке 35-летний семейный мужчина, имеющий машину С-класса, 2000 года выпуска, паркующий свой автомобиль в гараже, находящегося в благополучном районе, который за день проезжает в деловых целях около 35 км, платит \$2500 страхового взноса в год.

В России тарифы устанавливаются государством и действуют на всей территории Российской Федерации. В зависимости от региона лишь корректируется коэффициент региона собственника транспортного средства или регион регистрации юридического лица.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Канаде.

Страхование ответственности в Канаде является обязательным. Правовое регулирование обязательного страхования осуществляется в соответствии с законом Motor Vehicle Act/Regulation в отношении обозначенного в законе (постановлении) моторного транспорта. Регулирование страховой деятельности в Канаде осуществляется как на федеральном (за деятельностью федеральных страховщиков) уровне, так и на региональном (за страховщиками, осуществляющими страховую деятельность исключительно в провинции). Здесь частично действует тарифный надзор по определенным видам страхования. Полицейский, остановивший машину по любому поводу, обязательно попросит водителя предъявить страховой полис. Штраф за отсутствие полиса составляет 5 000 канадских долларов. Страховая премия зависит от страховой суммы, возраста и пола водителя (женщины считаются более аккуратными в вождении и платят меньше), стажа вождения и от количества штрафных баллов за

нарушение правил дорожного движения, а также аварий по вине владельца, зарегистрированных полицией в течении года.

Страховая сумма зависит как от стоимости страхуемого автомобиля, так и от величины ущерба, который может нанести этот автомобиль. В связи с этим владение автомобилем стоимостью в 300 канадских долларов не означает, что страховая сумма будет невысокой. Такой автомобиль может причинить ущерб очень дорогому автомобилю и потребовать большого расхода на лечение попавших из-за нее в аварию людей. Страховая сумма уменьшается, но ненамного, если владелец машины делает одностороннюю страховку. Это означает, что в случае аварии по вине владельца машины оплачиваются расходы только пострадавшей из-за него стороны, а расходы на восстановление своей машины он будет нести сам. Как правило, экономически односторонняя страховка себя оправдывает редко и только в случае очень низкой цены страхуемой машины. Во всех случаях величина страховой суммы редко бывает ниже 500 000 долларов.

Страховая премия очень зависит от возраста водителя. Если человек является молодым водителем в возрасте от 16 до 18 лет, то его страховая премия будет максимальной и может достигать до 3 600 канадских долларов в год. По статистике, в этом возрасте водители, особенно мужчины, совершают максимальное количество аварий. С увеличением возраста водителя страховая премия уменьшается, даже если это молодой водитель.

Страховая премия также зависит от стажа и условий вождения, подтвержденных страховой компанией. Для уменьшения страховой премии водитель должен документально подтвердить, что он управлял автомобилем ранее, и у предыдущей страховой компании не было к нему каких-либо претензий. Страховая премия существенно увеличивается в случае, если водитель получает штрафные баллы за нарушение правил дорожного движения, и особенно в случае аварий по его вине. Система штрафных баллов в Канаде основана на том, что за каждое зарегистрированное

полицией нарушение правил дорожного движения, в зависимости от их тяжести, водитель получает и денежный штраф (ему вручается квитанция, по которой он должен заплатить штраф в банке в течение недели), и штрафные баллы, вносимые в полицейский компьютер. Каждый год при продлении автомобильной страховки страховой агент водителя берет данные из полицейского компьютера о совершенных водителем нарушениях правил дорожного движения и авариях. В зависимости от тяжести этих нарушений и аварий водителю в той или иной степени, но всегда повышают страховую премию. Даже в случае нарушений или аварий водители по возможности должны стараться уменьшить свои штрафные баллы. При этом бесполезно и опасно пытаться «договариваться» с полицейским, предлагая ему взятку. Полиция в Канаде высокооплачиваемая, и сотрудники воспитаны в твердом уважении к закону. Водитель при этом рискует серьезной ответственностью за дачу взятки должностному лицу. Но водитель может обратиться в суд по поводу отмены штрафа и сделать это либо самостоятельно, либо наняв адвоката по автомобильным делам. В большинстве случаев либо полицейский не является на суд, и тогда дело автоматически будет решено в пользу водителя, либо водитель или его адвокат сможет убедить судью о случайности нарушения, и с водителя снимут штраф.

Также, если водитель по своей вине повредил свой автомобиль, или, на сумму не более 700 канадских долларов, – чужой, то следует оценить, что будет для водителя дешевле – произвести ремонт за свой счет и не извещать об аварии полицию и страховую компанию, либо сделать ремонт за счет страховки, но со следующего года в течение долгого срока начать выплачивать повышенную страховую премию.

В России нет разделения по половому признаку: тарифы для мужчин и женщин одинаковые. В отличие от Канады, в России «односторонняя страховка», то есть при ДТП возмещаются расходы только потерпевшей

стороне, а расходы по ремонту собственного автомобиля виновник производит сам.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Болгарии.

Страхование общегражданской ответственности в Болгарии называется «Гражданска отговорност». Этот вид страхования является обязательным, без него автомобиль не может эксплуатироваться. Данный вид страхования очень схож с российским обязательным страхованием. Страхование гражданской ответственности включает в себя две основные функции. Первая из них гарантирует восстановление материальных и нематериальных потерь для потерпевших при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Вторая функция заключается в защите виновника ДТП и пострадавших от прямых претензий друг к другу. Все взаимные претензии и компенсации понесенного ущерба производятся страховой компанией, где виновник ДТП оформил полис общегражданской ответственности¹.

Страхование общегражданской ответственности покрывает как имущественный (повреждение автомобиля), так и неимущественный (повреждение здоровья или смерть) ущерб, который виновник происшествия причинил третьим лицам. При этом, максимальная ответственность соответствующей страховой компании ограничена так называемым «лимитом ответственности». То есть, страховые суммы или обеспечения, которые должны быть выплачены, не могут превышать определенный размер.

Лимиты ответственности при страховании общегражданской ответственности автомобиля, если событие наступило на территории Болгарии: один пострадавший – 1 000 000 левов; два и более пострадавших – 5 000 000 левов; повреждение имущества – 1 000 000 левов.

¹ Болгария сегодня: [Электронный ресурс]. – <http://www.bulgar.in> (дата обращения: 12.11.2014 г.)

Если событие наступило на территории другой страны – члена ЕС, то максимальный лимит ответственности определяется законодательством этой страны¹. В случае, если лимит ответственности страны, где зарегистрирован автомобиль, выше, то возмещение ущерба производится в рамках лимита страны регистрации автомобиля.

Страховая премия составляет от 400 левов в зависимости от объема двигателя и срока страхования. При отсутствии полиса штраф может составить от 500 левов.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Израиле.

В Израиле каждый владелец автомобиля обязан застраховать его по системе обязательного страхования. Данный вид страхования является обязательным в соответствии с израильским Законом о компенсации пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях «Битуах Хова» от 1975 г., вступившим в действие 25 сентября 1976 г.²

Обязательное страхование автомобиля в Израиле покрывает фактические убытки здоровью человеку, пострадавшему в автомобильной аварии. Ущерб, который может быть предъявлен владельцу автомобиля виновника, это расходы на медицинское обслуживание, госпитализацию, реабилитацию, потерю доходов, помощь третьей стороны, психологический ущерб, боль, страдания.

«Дорожная авария» согласно Закону о компенсации пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях – событие, приведшее к ущербу здоровья человека, в результате пользования механическим транспортным средством с целью проезда. Взрыв или вспышка (воспламенение) автомобиля признается дорожной аварией, когда это событие произошло с частью

¹ Федорова Т. Развитие автомобильного страхования в странах ЕС // Страховое дело. – 2000. – № 10. – С. 31-34.

² О компенсации пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях: закон Израиля от 1975 г. // Sefer Ha-Chukkim 5735-1975

автомобиля, во время его движения, даже если это произошло снаружи автомобиля¹.

Пользование автомобилем определено в законе как езда в автомобиле, посадка в автомобиль или высадка из автомобиля, его стоянка или перевозка на тягаче, обслуживание или ремонт в дороге, производимый водителем или пассажиром, поломка или опрокидывание автомобиля, падение частей автомобиля или багажа во время движения. Страховое покрытие распространяется на любые места, а не только на дороги общественного пользования.

Ущерб здоровью определен в законе как смерть, болезнь, травма или физический дефект. В соответствии с законом страховое покрытие на ущерб здоровью действует только в границах государства Израиль.

Ответственность по закону является абсолютной. Выплата производится также в случае, когда к аварии привели неосторожные действия самого пострадавшего.

Существуют следующие исключения, при возникновении которых компенсация не выплачивается:

– погрузка и выгрузка груза (багажа), когда автомобиль не движется; обслуживание автомобиля человеком в рамках его профессиональной деятельности (например, работником сервиса во время ремонта или обслуживания);

– если авария произошла в результате враждебных действий, и подпадает под действие Закона Израиля о компенсациях пострадавшим от враждебных действий, от 1970 г.²;

– когда ущерб здоровью нанесен преднамеренно человеком самому себе, а не в результате пользования механическим транспортным средством;

– тому, кто устроил аварию преднамеренно;

¹ Там же.

² О компенсации пострадавшим от враждебных действий и их семьям (закон о жертвах террора) : закон Израиля от 1970 г. // Sefer Ha-Chukkim 5730-1970

–тому, кто управлял транспортным средством в нарушение закона (пользование автомобилем без соответствующего разрешения) и тот, кто находился в автомобиле, и знал, что им управляет водитель без соответствующего разрешения в нарушение закона;

- тому, кто управлял автомобилем, не имея прав управления автомобилем (за исключением случаев, когда срок лицензии истек и не был вовремя оплачен);

- если автомобиль использовался для совершения преступления;

- тому, кто управлял автомобилем без страховки или страховка не покрывает данное транспортное средство.

Если в аварии участвует несколько транспортных средств, то ответственность за ущерб здоровью всех пассажиров в автомобиле ложится на водителя данного автомобиля, то есть каждый из водителей несет ответственность за ущерб здоровью всех пассажиров, находившихся в его автомобиле.

Если пострадавший (пешеход) находился вне автомобиля, а в аварии участвуют несколько автомобилей, то ответственность распределяется на владельцев автомобилей поровну, то есть вместе и по отдельности.

Пострадавший в дорожной аварии может подать заявление в страховую компанию на получение авансового платежа, в соответствии с законом, цель которого оказать ему «первую помощь» до момента определения полного ущерба в результате страхового события. Платеж должен быть произведен страховой компанией в течение 60-ти дней от момента получения письменного заявления пострадавшего. Также могут выплачиваться ежемесячные платежи, которые могут использоваться для поддержания пострадавшего и его семьи.

Страховая премия полиса зависит от: возраста водителей; водительского стажа; безаварийности; оснащенности средствами безопасности; в некоторых страховых компаниях и от объема двигателя.

Все страховые компании подключены к единому банку информации «ISO», где сосредоточены данные всех автовладельцев и водителей Израиля.

Желающие застраховаться должны знать, что информация о владельцах и водителях данного автомобиля (фамилия и имя, номер удостоверения личности (теудат зеута), даты рождения и получения прав, количество аварий и лишений водительских прав за последние 3 года) проверяется через банк данных автоматически.

Из-за большого количества аварий и нарушений страховые компании могут отказать в страховании, но некоторые страховые компании принимают таких клиентов, однако страховой полис будет на 60–70% дороже.

В России помимо покрытия убытков, причиненных здоровью человека, покрывается вред имуществу потерпевшему.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Японии.

Правовое регулирование обязательного страхования в Японии осуществляется в соответствии с Законом об автогражданской ответственности № 976 от 29 июля 1955 г.¹

Особенность японского обязательного страхования автогражданской ответственности в том, что страхуется ответственность за нанесение ущерба здоровью. Если водитель стал виновником ДТП, в котором пострадали люди, то страховая компания покрывает расходы на их лечение, а в случае гибели выплачивает компенсацию родственникам. Страхованием не предусматривается возмещения материального ущерба. Важным аспектом является то, что выплаты распространяются на всех пострадавших, кроме виновного в ДТП водителя, его родственников и владельца автомобиля, которым управлял виновный. К примеру, если в ДТП попадают автомобили, за рулем которых находились братья, то выплат никому не будет.

¹ Об автогражданской ответственности: закон Японии от 29 июля 1955 г. № 976 // Доклад РСА «Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения» (выпуск III), 2008 - [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

Вся система японского ОСАГО подконтрольна государству¹. Никаких скидок или надбавок по возрасту, стажу или месту регистрации нет, стоимость полиса одинакова для всех. Если человек получает в ДТП травмы, страховщики выплачивают пострадавшему 1 200 000 иен, а максимальный размер компенсации тому, кто остался инвалидом, составит 30 000 000 иен; такие же выплаты положены родственникам погибшего в ДТП. Продлевается ОСАГО вместе с прохождением ТО раз в два года.

В России, помимо выплаты за причинение вреда здоровью, покрывается и материальный ущерб. Выплата покрывает расходы на лечение не только потерпевших, но и пострадавших пассажиров, находящихся в автомобиле самого виновника, за исключением самого виновника, независимо, являются ли они родственниками или нет.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Украине.

Правовое регулирование обязательного страхования в Украине осуществляется в соответствии с Законом Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» от 1 июля 2004 г. № 1961-IV².

В Украине до 19 сентября 2011 г. существовало три вида полисов ОСАГО. Первый был привязан к конкретному транспортному средству и распространялся на любых водителей, имеющих водительское удостоверение. Второй, соответственно, фиксировал автомобиль и конкретных вписанных в полис водителей, которые имеют право им управлять. Максимально возможное количество вписанных водителей – пять. Оба вида полисов существуют и в России, но в отличие от украинского

¹ Гребенчиков Э.С. Страховая отрасль Японии – вызовы глобализации // Финансы. – 2001. – № 7. – С.58-63.

² Закон Украины от 01 июля 2004 г. № 1961-IV «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств» // Официальный Вестник Украины. – 2004. – № 30. – Ст. 2000.

жители России могут вписать в полис второго вида любое количество водителей. А вот третий вид присущ только украинскому ОСАГО. Он выдавался лишь на одного водителя, указанного в полисе. Водитель, имевший подобную страховку, мог управлять любым транспортным средством определенного типа.

Полисы первого и второго видов в Киеве стоили 350-450 гривен для авто объемом менее 2 л, для мощных автомобилей с двигателем 2–3 литра – 700–800 гривен. Страховка третьего вида не зависела от города и стоила примерно от 700 до 900 гривен.

С 19 сентября 2011 г. три типа договоров ОСАГО были отменены. Новые договоры заключаются по принципу «один автомобиль – любой водитель».

Отсутствие полиса ОСАГО в Украине влечет за собой штраф от 425 до 850 гривен. Обязательный лимит ответственности страховщика за вред, причиненный имуществу пострадавших, составляет 25500 гривен на одного пострадавшего. Обязательный лимит ответственности страховщика за вред, причиненный жизни и здоровью пострадавших, составляет 51000 гривен на одного пострадавшего (ст. 9 Закона Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств»).

Важной особенностью украинского ОСАГО является предусмотренное законом освобождение страховщика от возмещения убытков страхователя, не превышающих заданной величины – безусловной франшизы (ст. 12 Закона Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств»).

Термин франшиза вошел в обиход украинских граждан в 2005 г. одновременно с принятием Закона Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств». Размер франшизы при возмещении вреда, причиненного

имуществу пострадавших, устанавливается при заключении договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности и не может превышать 2 процента от лимита ответственности страховщика, в пределах которого возмещается убыток, причиненный мелкнху пострадавших, то есть 510 гривен.

Франшиза при возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью пострадавших, не применяется. Франшиза выплачивается виновником потерпевшему. Сроки выплаты франшизы по ОСАГО не урегулированы, таким образом можно говорить, что на взыскание франшизы распространяется общий срок исковой давности в три года. Однако украинское законодательство оставляет спорным момент начала отсчета сроков исковой давности. Начало отсчета связано с моментом, когда страховщик в соответствии с требованиями Закона Украины «О гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» обязан был произвести выплату страхового возмещения. Причем фактическая дата выплаты возмещения (если имело место отсрочка) не должна влиять на начало сроков исковой давности.

Если виновник не выплатит указанную сумму, то потерпевший может обратиться в суд о ее взыскании. В теории, если такое решение суда вступит в законную силу, и виновник не примет мер по добровольному его исполнению, то взыскание будет произведено в принудительном порядке. Если денежных активов у клиента недостаточно либо не выявлено, то государственный исполнитель обратит взыскание на имущество должника (виновника). На автомобиль либо недвижимость будет наложен арест, при дальнейшем неисполнении решения имущество будет реализовано, а с полученных от реализации сумм будут погашены требования по решению суда, исполнительный сбор и т. д. Остальная часть суммы будет возвращена должнику (виновнику).

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Ирландии.

Ирландия – страна с самым высоким уровнем тарифов по ОСАГО в Европе. Однако опыт показал, что проблема высоких тарифов имеет решение в целенаправленных превентивных мероприятиях по снижению убытков.

Правовое регулирование обязательного страхования в Ирландии было установлено в 1933 г.; современное законодательство в этой области основывается на параграфе §§ 56 ff. Закона о дорожном движении (Road Traffic Act) 1961 г.¹ и на серии сопутствующих нормативных положений о дорожном движении.

Законом установлены страховые суммы, права и обязанности страхователей, страховщиков и потерпевших в ДТП. Помимо Закона, обязательное страхование регулируется иным нормативным документом – «Road Traffic Regulations», аналогом российских Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Правила регламентируют формы: страхового полиса; заявления о ДТП; заявления о выдаче дубликата страхового полиса в связи с утерей оригинала; специального знака, удостоверяющего наличие у водителя страхового полиса (Insurance windscreen disc) – аналог российского специального знака государственного образца².

Road Traffic Act в 1964 г. установил обязанность водителя прикреплять к ветровому стеклу автомобиля специальный знак, свидетельствующий о наличии у водителя полиса обязательного страхования. Такая же система существовала в России с 2003 г. до 01 марта 2008 г.

¹ О дорожном движении (Road Traffic Act): Закон Ирландии 1961 г., параграф 56 // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.11.2014 г.)

² Измайлов В.Г., Козлов В.В. Обязательная «Автогражданка» в Ирландии // Страховое дело. – 2004. – № 11. – С. 27-35.

Отметим, что ОСАГО – единственный вид обязательного страхования в Ирландии (в отличие от России, где их количество более 50). Рынок обязательного автострахования в Ирландии наиболее динамичный. Так, с 1990 по 2006 гг. объем сборов вырос в три раза – с 627 млн евро до 1890,7 млн евро. На ОСАГО приходится почти половина от сборов всего ирландского страхового рынка.

Как и в России, согласно Закону в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств производится страхование двух видов риска:

- нанесение вреда жизни или здоровью третьих лиц (в том числе пассажирам транспортного средства) – страховая сумма неограниченная;

- нанесение вреда имуществу третьих лиц. Страховая сумма составляет 250 тыс. евро на всех потерпевших. Страховая сумма установлена на каждый страховой случай. Как правило, водители приобретают дополнительное покрытие по «имуществу» и увеличивают страховую сумму до 30 млн евро.

Будучи членом Европейского Союза, Ирландия соблюдает правило, согласно которому страховые тарифы по ОСАГО устанавливаются страховщиками самостоятельно (а не государственными органами).

Тарифы по ОСАГО в большинстве компаний зависят от следующих факторов:

- группа транспортного средства. Все транспортные средства разделены на группы в зависимости от стоимости и отношения мощности двигателя к массе автомобиля;

- место регистрации транспортного средства;

- тип лицензии допущенных к управлению;

- возраст, стаж и пол допущенных к управлению;

- наличие или отсутствие страховых случаев (система «бонус-малус»).

Водителям, достигшим класса с максимальной скидкой, за дополнительную плату предлагается услуга, называемая «защитой бонуса».

При ее покупке скидка сохраняется даже в случае совершения одной-двух аварий. Также учитываются иные факторы, влияющие на степень риска (например, количество водителей, допущенных к управлению, цели использования, количество приобретенных полисов в данной страховой компании и пр.).

Компенсационные выплаты производятся потерпевшим в случае, если виновник ДТП скрылся с места ДТП или не был застрахован¹. Компенсационные выплаты покрывают не только вред жизни или здоровью, но и вред, нанесенный имуществу третьих лиц. В России предусмотрен подобный механизм. Выплаты осуществляются Российским Союзом Автостраховщиков (РСА). Каждая страховая компания, имеющая лицензию на обязательное страхование автогражданской ответственности, обязана перечислять в РСА 3% от страховой премии с каждого проданного полиса ОСАГО, из которых и формируется компенсационный фонд².

Выплаты потерпевшим осуществляет Ирландское моторное бюро. Стоит отметить, что компенсационные выплаты в Ирландии не производятся в случае банкротства страховой компании. Такой пробел в законодательстве объясняется в первую очередь сложившейся практикой, при которой неплатежеспособная компания, поглощается другой страховой компанией, берущей на себя все ее обязательства (в т. ч. и перед потерпевшими). Такие события характерны для Ирландии. Так, с 1990 по 2006 гг. количество компаний, занимавшихся ОСАГО, сократилось с 19 до 13, на пять из которых приходится 85% рынка.

В России в случае банкротства страховой компании выплаты осуществляет РСА, но только по ОСАГО. По добровольным видам

¹ Дедиков С. В. «Автогражданка»: страхование с особенностями // Юрист. – 2003. – № 2. официальный сайт Российской правовой газеты эж-ЮРИСТ [Электронный ресурс] <http://www.gazeta-yurist.ru> (дата обращения: 11.09.2014 г.)

² Гладунов О. За ОСАГО ответим // Российская газета. – 2006. – 25 декабря. – С. 9.

потерпевшие должны обращаться в суд. Компенсационные фонды по добровольному страхованию отсутствуют.

Рассмотрим подобный случай на примере страховой компании Открытое акционерное общество «Российская национальная страховая компания» (ОАО «Росстрах»). Данная компания работала на рынке страхования с 1992 г. В 2003 г. компания одной из первых получила лицензию на ОСАГО. В 2010 г. страховая компания собрала по ОСАГО более 1 193 000 000 рублей. 16 июня 2011 г. лицензия на продажу ОСАГО была приостановлена в связи с большим количеством жалоб на страховую компанию. 28 сентября 2011 г. Приказом ФСФР от 16 сентября 2011 г. № 11-2361/пз-и¹ у ОАО «Росстрах» отозвана лицензия на осуществление страхования. По истечении 10 дней после опубликования потерпевшие могли обращаться за выплатой в РСА. Страхователь имеет право на защиту в случае прекращения деятельности или банкротства страховщика, а полисы страхования действуют до даты, указанной в полисе как дата окончания договора².

Доля незастрахованных водителей в Ирландии небольшая: 5-10%. Низкий процент незастрахованных водителей достигнут благодаря жестким санкциям. Если полицейский не обнаружит «Insurance disc» на ветровом стекле транспортного средства и если выяснится, что гражданская ответственность его владельца не застрахована, то автомобиль конфискуется и затем продается.

Высокая стоимость страхового полиса в Ирландии вызывает многочисленные дискуссии. Однако это обусловлено мерами к снижению аварийности и тяжести ДТП. В Ирландии разработан комплекс мер, мотивирующих водителей к более бережному, осторожному и

¹ Приказ ФСФР от 16 сентября 2011 г. № 11-2361/пз-и // Приложение к Вестнику ФСФР. – 2011. – № 74.

² Локшин К. Е. Регулирование страховой деятельности, направленное на защиту интересов страхователей // Страховое дело. – 2007. – № 7. – С. 23-26.

ответственному вождению. Некоторые меры реализуются на государственном уровне, другие – на уровне страховых компаний.

Первая мера по снижению аварийности – введение государственной системы штрафных баллов. За каждое нарушение водителю присваивается определенное количество штрафных баллов. Когда количество штрафных баллов превысит установленный уровень, к водителю применяются санкции вплоть до лишения прав. Подобная система существовала в СССР в виде талона-предупреждения¹.

Согласно оценкам специалистов Ирландского союза страховщиков введение системы штрафных очков позволило снизить количество ДТП на 15%.

Способом снижения аварийности, а соответственно и убыточности, стала борьба со страховым мошенничеством. По оценкам специалистов, мошеннические действия обходятся страховщикам в 60 млн евро ежегодно. При этом борьба осуществляется с «бытовым» мошенничеством, когда потерпевший завышает размер ущерба. Для реализации мер по борьбе со страховым мошенничеством при Ирландском союзе страховщиков открыта «горячая линия», позвонив на которую, население, на условиях анонимности, может сообщать о ставших им известными мошеннических действиях.

В России в 2010 г. затраты страховщиков на мошенников составили приблизительно 27 000 000 000 рублей. Хотя еще в 2009 г. составляли 20 000 000 000 рублей. Сотрудники страховых компаний отмечают, что среди мошенников популярны такие схемы мошенничества, как инсценировки аварий.

В Ирландии мероприятия, направленные на снижение выплат, сопровождаются агрессивными рекламными кампаниями. Рекламные ролики, транслируемые по телевидению, ставят своей целью стимулировать

¹ Храпов И. Единый «Талон предупреждения» // За рулем. – 1959. – № 8. – С 5.

водителей к безаварийной езде. Рекламные кампании финансируются за счет средств страховых компаний.

В России подобные рекламные ролики можно наблюдать только в отделах ГИБДД при оформлении ДТП. В основном подобная реклама представлена на плакатах вдоль дорог.

Некоторые страховщики применяют собственные разработки для снижения убытков. Например, компания «АХА» дает значительную скидку (20-50%) молодым водителям, устанавливающим на свои машины систему слежения «Traksure». Устройство позволяет вести контроль за скоростью машины и ее местоположением. Скорость автомобиля и его месторасположение фиксируются каждые 15 секунд спутниковой системой глобального позиционирования (GPS). Специальное устройство системы «Traksure» записывает всю получаемую информацию. Все данные с определенной периодичностью загружаются в информационную систему компании и сравниваются с базой данных ограничения скорости. В случае нарушений компания начисляет водителю собственные штрафные баллы, и при перезаключении договора ОСАГО на следующий год страховая премия будет увеличена. Переход в другую компанию для такого водителя невыгоден, поскольку другие компании не представляют такой услуги (систему «Traksure» можно установить только в «АХА») и стоимость страховки там гораздо выше. Кроме того, система «Traksure» успешно используется для поиска угнанных автомобилей.

Благодаря применяемой системе компания «АХА» уверенно заняла сегмент молодых водителей, сделав его для себя прибыльным.

Итогом масштабной кампании по снижению убыточности стало достижение в 2002 г. положительного финансового результата по автострахованию после четырех лет убыточности данного вида страхования. Получение прибыли страховыми компаниями позволило им снизить тарифы по автострахованию в среднем на 10%. Надо отметить, что Ирландия –

страна-участница международной системы «Зеленая карта». Зеленая карта – это международный договор (полис) страхования автогражданской ответственности, а также соглашение о взаимном признании странами-членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта. Система «Зеленая карта» была создана 1 января 1953 г. На данный момент в нее входят 45 стран – все страны Европы, а также Турция, Израиль, Марокко, Тунис и Иран. Российская Федерация последней из 45 стран вступила в систему, несмотря на то, что все необходимые условия для вступления в систему были выполнены еще в 2002 г. Однако после вступления в силу Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» возникли новые сложности в виде финансовых средств, которые должны быть депонированы в иностранном банке, и являться гарантией платежеспособности наших страховщиков по убыткам, причиненным российскими автовладельцами за границей. Проблемы удалось устранить через шесть лет – в 2008 г. Российский Союз Автостраховщиков заключил договор перестрахования автогражданской ответственности «зеленая карта» на базе эксцедента убытка с брокером Willis Limited a Lloyd's broker. Главными задачами международной системы «Зеленая карта» являются беспрепятственное передвижение средств автотранспорта через государственные границы стран – участниц системы, а при наступлении дорожных аварий, совершенных въехавшими в страну иностранными автомобилистами, – максимально быстрое урегулирование претензий пострадавших и получение ими возмещения причиненного ущерба в соответствии с требованиями национального законодательства и т. д.¹

Высокая убыточность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств характерна для

¹ Википедия : интернет-энциклопедия [Электронный ресурс]. – <http://ru.wikipedia.org> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

многих европейских стран, включая Ирландию. До последнего времени страховщики справлялись с растущими выплатами исключительно путем повышения страховых тарифов. Однако опыт Ирландии показал, что проблема высоких убытков имеет решение и в целенаправленных превентивных мероприятиях по их снижению. В реализации таких программ должны принимать участие не только страховые компании, но и государственные структуры.

В России этот процесс только начинается. Государственные структуры допускают к участию в обсуждениях программ по снижению убыточности страховые организации. Таким шагом можно расценивать «привязку» технического осмотра к полису страхования автогражданской ответственности.

Если ранее ДТП произошло из-за неисправности в автомобиле, то отвечала страховая компания, в которой была застрахована ответственность водителя, управляющего данным транспортным средством. Теперь же в случае неисправности автомобиля ответственность будет солидарно возложена на страховую компанию и технический центр, проводивший осмотр транспортного средства¹.

Отсутствие полиса ОСАГО в странах Евросоюза наказывается по закону, причем намного строже, чем в России. В Англии Дорожный кодекс запрещает управлять транспортным средством при отсутствии страхового договора, в котором отмечаются прежние «грешки» водителя. В Германии страховщик вправе без ведома клиента ежегодно снимать с его счета требуемую сумму. В Испании в середине 2008 г. вступила в действие система, которая определяет наличие полиса обязательного страхования транспортного средства с помощью радара на патрульной машине: прибор

¹ Герштейн С.Е. Безопасность дорожного движения в руках страховщика: Техосмотр вместе с ОСАГО // Актуальные проблемы совершенствования законодательства России и стран СНГ – 2011 : материалы Международной научно-практической конференции (21 мая 2011 г., г. Уфа) ; отв. ред. Р. С. Хисматуллин. – Уфа, 2011. – С.50-53.

(его стоимость 8000 евро) считывает номера машин и сверяется с банком данных о страховании. Штраф за отсутствие полиса у владельца мопеда – 1000, 1250 евро берут с мотоциклиста, 1500 евро – за незастрахованный легковой автомобиль, 2600 евро – за грузовик. В России за отсутствие полиса ОСАГО установлен единый штраф, который не зависит от того, мотоцикл это, грузовик или легковой автомобиль – п. 2 ст. 12.37 КоАП РФ предусматривает штраф в размере 800 рублей. При наличии договора ОСАГО, но при отсутствии полиса у водителя предусмотрены только предупреждение либо штраф в 500 рублей (ст. 12.3 ч. 2 КоАП РФ). Если же машиной управляет водитель, не внесенный в полис ОСАГО, даже при наличии доверенности, штраф составит 500 рублей (ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ.) Для управления мопедом теперь требуется наличие прав, но так как не выработана и не реализована система обучения, водители мопедов не имеют права получать водительские удостоверения, соответственно и оформлять страховые полисы, хотя водитель мопеда такой же участник дорожного движения, как и мотоциклист и автомобилист.

Во многих странах действует специальное предписание, освобождающее пострадавшего в ДТП от необходимости доказывать ответственность водителя. Это прерогатива страховщиков.

Во Франции и Германии полицию необходимо вызывать только в том случае, если пострадали люди. Если же последствия ДТП незначительны, достаточно заполнить извещение для страховщиков, где указывают данные водителя, автомобиля и зарисовывают схему ДТП. Документы отправляют в страховые компании, и они сами разбираются друг с другом.

С введением в России в 2009 г. системы «Европротокол» необходимость вызвать сотрудников ГИБДД отпала в случаях, если:

- в ДТП участвовало не более двух транспортных средств;
- в ДТП нет пострадавших;
- в ДТП должна быть очевидна вина одного из участников;

– пострадавший должен быть уверен, что размер ущерба не превышает 25000 рублей;

– участники ДТП не должны иметь признаков алкогольного и наркотического опьянения.

В иных случаях необходимо вызывать сотрудников ГИБДД¹.

«Европротокол» не работает в полную силу в связи с тем, что не каждый автовладелец – участник ДТП может определить, превышает ущерб 25 000 рублей или нет.

Согласно Федеральному закону № 223 от 21 июля 2014 г. «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 01 октября 2014 года при заключении договора ОСАГО после этой даты сумма ущерба по «Европротоколу» не может превышать 50 000 рублей.

По российскому Закону об ОСАГО выплата пострадавшему производится с учетом амортизации: если автомобиль подержанный, то денег, выплаченных за разбитую фару, не хватит на покупку новой; в Европе амортизация не учитывается вообще.

Во всех странах заявка на страховой полис заполняется в электронном виде через Интернет, а после оплаты компания присылает автоладельцу соответствующий документ. Это удешевляет стоимость страховки и служит гарантией от мошенников.

Обобщая имеющийся зарубежный опыт, можно выделить следующие особенности правового регулирования обязательного страхования обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств в иностранных государствах, отсутствующие или применяющиеся в недостаточной степени в действующем российском законодательстве.

¹ Гладунов О. ОСАГО станет проще, но дороже / Российская газета. – 2007. – 28 февраля. – С 4.

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.

§ 3. Совершенствование института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения

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 позволяет выделить основные направления совершенствования данного института и сформулировать рекомендации по внесению изменений в действующее законодательство, регулирующие рассматриваемые отношения.

В качестве основных направлений совершенствования правового регулирования отношений в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности предлагаем следующее.

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.

Главной причиной аварийности на дорогах является человеческий фактор. Учитывая этот факт, увеличение стоимости полиса ОСАГО для

водителей, не соблюдающих Правила дорожного движения, может служить одним из способов повышения безопасности дорожного движения¹.

В Российском Союзе Автостраховщиков был разработан проект поправок в закон об ОСАГО, по которому для нарушителей Правил дорожного движения полисы обязательного страхования гражданской ответственности будут стоить дороже. Главный принцип – чем больше нарушений Правил дорожного движения, тем дороже будет стоить полис обязательного страхования автогражданской ответственности.

С предложением установить прямую зависимость между ценой полиса ОСАГО и количеством допущенных нарушений Правил дорожного движения страхователем выступила директор по международным и государственным программам развития и технического содействия РСА Ирина Осокина. Она аргументировала тем, что «подобная практика широко используется во многих странах мира и практически везде положительно влияет на профилактику ДТП, поскольку водители без нужды не «лихачат» не потому, что они безумно воспитанные и аккуратные водители, а потому что их сдерживает элементарный страх наказания «рублем»².

Эффективность работы в направлении обеспечения безопасности в сфере дорожного движения в иностранных государствах достигнута благодаря тому, что на дорогах Европы и США установлены автоматические камеры наблюдения, фиксирующие нарушения ПДД. Не только полиция узнает о каждом нарушителе, замеченном камерами наблюдения, но и страховые компании. В итоге нарушителю приходится платить дважды: оплата штрафной квитанции из полиции, а потом – при продлении или покупке страхового полиса. В результате данной меры количество

¹ Герштейн С.Е. Повышение уровня безопасности дорожного движения: привязка обязательного страхования автогражданской ответственности к водителю // Пробелы в российском законодательстве. – 2012. – № 4. – С. 164-166.

² Лихов П. «ОСАГО для лихачей подорожает» // Родная газета. – 2007. – 05 апреля. – № 13. – Полоса 20.

нарушений ПДД за последние годы ощутимо снизилось. В России превышение скорости, проезд на красный свет, езда по встречной полосе движения – обыденность. «К сожалению, российский менталитет устроен таким образом, что нарушение ПДД у нас считается доблестью», – отмечает Ирина Осокина.

Возможно, стоит частично вернуться к балльной системе, которая применялась в СССР. Первый вариант балльной системы штрафов начали применять еще в 1940-х гг., сразу после Великой Отечественной войны. Когда человек сдавал экзамен в ГАИ, вместе с водительским удостоверением ему выдавали «Талон № 1». Эта водительская карточка показывала, что у него не было ни одного нарушения. Если он нарушал правила дорожного движения, Талон № 1 у него отбирали и выдавали Талон № 2. Затем появился «талон предупреждения», в котором делали специальные просечки – «проколы». С тремя дырочками еще можно было ездить, а за четвертую лишали прав на год. Потом нужно было снова сдавать экзамен.

В 1987 г. балльная система была отменена – признана репрессивной, однако аварийность и смертность на дорогах увеличились. В 1991 г. МВД России удалось убедить законодателей, что жесткая система наказаний водителям просто необходима, и в 1993 г. балльную систему возродили¹. На этот раз водитель получал штрафные баллы за все нарушения, а не только за грубые. Вместе с водительским удостоверением ему выдавали зеленый талон – временное разрешение, в который сотрудники ГИБДД вписывали баллы. Набрав 15 штрафных баллов, водитель оставался без прав и должен был получать их снова. Но если в течение года критическое число не набиралось, баллы сгорали.

Российские правозащитники считают, что балльная система неконституционна: незаконно наказывать человека дважды за одно и то же

¹ ГАИ (ГИБДД) МВД России: официальный сайт [Электронный ресурс] / <http://www.gai.ru> (дата обращения: 29.12.2014 г.)

правонарушение. Хотя начисление балла не является карательной мерой. В уголовном праве есть такое понятие, как дополнительное наказание. В сущности, дополнительное наказание – это включенные в перечень наказаний вспомогательные меры для достижения, как правило, отдельных целей наказания, назначаемые с учетом специфики совершенного преступления и данных, характеризующих личность виновного, либо по прямому указанию закона, либо по усмотрению суда для усиления и спецификации единой (наряду с основным) совокупной меры наказания и предназначенной для дифференциации и индивидуализации уголовной ответственности и наказания путем избирательного воздействия на отдельные и иные (по сравнению с основным наказанием) стороны правового статуса личности осужденного. То есть это лишь дополнительный инструмент для предотвращения рецидива. Водитель может иметь несколько штрафов и его обязанность – оплатить данные штрафы. Штрафы – наказание относительное и не всегда действенное, особенно для водителей с высокими доходами. В этой ситуации дополнительным инструментом для сдерживания нарушений ПДД может быть балльная система, которая поможет отследить систематических нарушителей ПДД. Водитель будет знать, что после набора определенного количества баллов он может быть лишен права управления транспортным средством.

Такая балльная система очень распространена во многих европейских странах, так как считается наиболее эффективной в борьбе за безопасность дорожного движения. Среди них, Великобритания, Германия, Италия, США, Франция, Испания и Израиль. В Испании водитель со стажем более трех лет имеет на своем счету 12 баллов. У новичков этот баланс меньше – 8 баллов. За определенные виды нарушений ПДД у водителя снимают от 2 до 6 баллов. Если на счету ноль, то прав лишают. Если права забрали впервые, то через полгода нарушитель может пройти платные курсы переподготовки и заново сдать теоретический экзамен. Если прав лишили во второй раз, то передача

последует только через год. После повторной сдачи экзаменов и в первом и во втором случаях водитель получает баланс 8 баллов, то есть своеобразное предупреждение о том, что водить надо внимательнее. Если в течение последующих двух лет он не потеряет ни одного балла, то его баланс возрастает до 12.

Во Франции за каждое нарушение помимо штрафа водитель получает один или несколько баллов. Если за три года их количество достигнет 12, последует автоматическое лишение прав на полгода. Для возврата удостоверения придется сдать повторный экзамен.

В Британии система похожа, и количество штрафных баллов учитывается при вынесении наказаний. Если их количество превышает установленный предел, дело о нарушении Правил рассматривает суд.

В разных штатах США действуют различные штрафные программы. Общий принцип один – за каждое нарушение Правил дорожного движения начисляются особые баллы, каждый из которых значительно увеличивает стоимость страхования ответственности за вред, причиненный другим, а также собственному здоровью и имуществу. Например, в Массачусетсе с получением каждого балла цена полиса увеличивается на 7,5% для водителей со стажем вождения меньше 6 лет и на 15% – для всех остальных. Полученные баллы действуют в течение 5 лет, после чего сгорают. Баллы в Массачусетсе назначаются за:

- езде в нетрезвом виде и другие грубые нарушения ПДД – 5 баллов; превышение скорости более чем на 15 миль в час и другие негрубые нарушения ПДД – 2 балла;

- виновность в аварии, в результате которой пострадавшим был причинен ущерб на сумму более 500 долларов – 3 балла.

В других штатах тяжесть нарушения и штраф могут исчисляться иначе. Например, в Северной Каролине за участие в уличных гонках или превышение скорости при попытке скрыться от полиции начисляют сразу 10

баллов. В результате следующий полис водителю обойдется в четыре раза дороже. Если в течение последних 5 лет штрафных баллов водителю не начислялось, он может претендовать на звание «Excellent Driver», что в переводе означает «Великолепный водитель». А это скидка в размере 7% при покупке следующего полиса. Если водитель отъездил без штрафов 6 лет и более, скидка увеличивается до 17%¹.

Необходимой мерой административного принуждения может стать установление количества баллов, после набора которых водительское удостоверение становится недействительным на определенный период времени. Для того, чтобы эта мера была действенной, все автомобили ГИБДД должны быть технически оснащены, и сотрудники полиции могли в режиме реального времени проверить количество полученных нарушителем баллов, а также действительность его водительского удостоверения. Следует дополнительно предусмотреть механизм изъятия водительского удостоверения в случае установления факта его недействительности.

Такой механизм, как ОСАГО, необходимо использовать в целях повышения безопасности дорожного движения. Целесообразно ввести наряду с территориальным, возрастным коэффициентом, коэффициентом на мощность двигателя и на аварийность еще и «коэффициент злостного нарушителя». Например, если водитель в период действия страхового полиса ни разу не был виновником ДТП, но при этом совершил несколько нарушений Правил дорожного движения, то при продлении договора страхования ему будет установлен повышающий коэффициент, что повлечет за собой удорожание полиса.

¹ Лихов П. «ОСАГО для лихачей подорожает» // Родная газета. – 2007 . – 05 апреля. – № 13. – Полоса 20.

Однако изложенную идею затруднительно воплотить в жизнь до тех пор, пока нарушения ПДД фиксируют пристрастные люди, а не беспристрастные камеры¹.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения заинтересована в наведении порядка на дорогах. И данная идея о масштабном внедрении и использовании на российских дорогах системы автоматических камер согласуется с заинтересованностью ГИБДД.

Однако, даже если бы данная норма была введена, страховые компании столкнулись бы еще с одной проблемой: у ГИБДД нет единой по стране базы нарушений на дороге. Для статистики они регистрируют только ДТП, повлекшие вред для жизни и здоровья людей, а также ДТП, которые были зарегистрированы по инициативе сторон ДТП. У страховых компаний нет возможности узнать, часто ли клиента штрафуют. Страховые компании сами фиксируют аварии, случившиеся с их клиентами.

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).

До тех пор, пока нет возможности создать единую базу ГИБДД и нет законодательной инициативы по установлению зависимости стоимости полиса ОСАГО от нарушений правил дорожного движения, необходимо развивать уже существующую систему «бонус-малус».

На практике экономическое стимулирование безаварийной езды выразилось в малоэффективном механизме скидок и надбавок, который при

¹ Герштейн С. Е. ОСАГО и безопасность дорожного движения // Экономика и Право: история, современность, перспективы развития: сборник трудов межвузовской научно-практической конференции. – Екатеринбург, 2012. – Вып.7. – Ч. 1. – С. 47-49.

желании позволяет не только избавиться от повышающих коэффициентов, но и получить скидку, словно убытка и не было. Водитель – виновник одной или нескольких аварий по закону должен получить повышающий коэффициент. Но, чтобы не платить дороже, он обращался в другую страховую компанию и заявлял, что страхуется впервые или больше года не садился за руль, и в другой страховой компании ему оформляли ОСАГО без повышающего коэффициента¹. Осознание этой ситуации привело к тому, что многие водители стали небрежнее относиться к самому факту ДТП, понимая, что за причиненный в ДТП ущерб другому лицу материальную ответственность несет страховая компания.

В связи с этим, очевидна потребность применения положительного европейского опыта совершенствования безопасности дорожного движения при помощи ОСАГО.

Решением данной проблемы может стать экономический метод воздействия, а именно законодательное установление безусловной франшизы (предусмотренного условиями страхования освобождения страховщика от возмещения убытков страхователя, не превышающих заданной величины) в размере 2 000 (Две) тысячи рублей 00 копеек.

Рассмотрим несколько вариантов механизма выплаты безусловной франшизы.

1) Виновник выплачивает безусловную франшизу потерпевшему.

Если в дорожно-транспортном происшествии несколько потерпевших, то безусловная франшиза распространяется на каждого потерпевшего. К примеру, если в результате ДТП выявлено двое потерпевших, то виновник должен возместить каждому из потерпевших безусловную франшизу в размере 2000 рублей в полном объеме.

Срок выплаты франшизы совпадает со сроком исполнения обязательства страховой компанией, согласно п. 2 ст. 13 Закона об ОСАГО,

¹ Гладунов О. Только бонус // Российская газета. – 2006. – 18 декабря. – С. 6.

то есть. выплата производится в течение 30 дней со дня получения документов.

При заключении договора ОСАГО обязательно ознакомление страхователя со всеми условиями и нюансами договора, выдача памяток, инструкций, описывающих пошаговые действия при наступлении дорожно-транспортного происшествия.

2) Выплата безусловной франшизы потерпевшему страховой компанией.

Страховая компания выплачивает потерпевшему страховой возмещение в полном объеме (включая безусловную франшизу). У виновника возникает обязанность перед страховой компанией возместить безусловную франшизу.

Если виновник не исполняет данной обязанности, то:

А. Страховая компания имеет право приостановить действие полиса ОСАГО до момента выплаты безусловной франшизы. Приостановление вступает в силу автоматически при невыплате виновником безусловной франшизы в срок, совпадающий с моментом возникновения у страховщика обязанности возмещения страхового возмещения согласно п. 2 ст. 13 федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

При приостановлении ОСАГО страховая компания не несет ответственности до момента погашения задолженности. В случае, если дорожно-транспортное происшествие произошло после приостановления договора ОСАГО, то страховая компания выплачивает страховое возмещение всем потерпевшим и предъявляет регрессный иск виновнику, поскольку формально договор ОСАГО заключен, а иначе теряется смысл самого договора и Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Б. Если виновник не выплачивает страховой компании безусловную франшизу и договор заканчивает свое действие, то виновник может уйти в другую страховую компанию и заключить договор ОСАГО как первоначальный, не предоставляя достоверную информацию.

Решением данной проблемы может быть создание единой базы должников. Если клиент заключил договор ОСАГО, не предоставив достоверную информацию, и в течение срока действия договора ОСАГО выясняются ложные факты, то страховая компания может применить повышающий коэффициент согласно п. 3 ст. 9 Закона об ОСАГО.

3) Обоюдная вина при дорожно-транспортном происшествии.

Нередкие случаи, когда все участники дорожно-транспортного происшествия являются виновниками. В данном случае суд выясняет степень вины (процент виновности) каждого участника. Так как участники признаны виновными, то происходит взаимозачет безусловной франшизы.

За вред причиненный жизни и здоровью потерпевшего франшиза не предусмотрена.

Стороны смогут самостоятельно устанавливать франшизу в любом размере по соглашению сторон, в данном случае у страхователя будет выбор: либо он получает скидку и полис с франшизой, либо платит с повышающим коэффициентом и получает полис без франшизы. Например, на Украине франшиза не может превышать 2% от лимита ответственности за вред, причиненный имуществу потерпевшего. За наличие или отсутствие безусловной франшизы может применяться повышающий или понижающий коэффициент¹.

3. «Привязка» страхового полиса к личности водителя, а не к конкретному транспортному средству.

¹ Герштейн С.Е. Введение безусловной франшизы // Отраслевые аспекты экономики, управления и права : сборник докладов V Международной заочной конференции (г. Москва, 11 января 2012 г.). – М.: Изд-во ИНГН, 2012. – С. 27-30.

Еще одним действенным экономическим методом воздействия на безопасность дорожного движения может являться создание полиса ОСАГО для одного водителя (прототип третьего типа полиса ОСАГО на Украине). Водитель, имеющий подобный страховой полис, может управлять любым транспортным средством определенного типа. Плюсом такого полиса является четкое отслеживание страховой истории водителя. Но профильный комитет Государственной Думы по финансовому рынку не одобрил инициативу парламентариев о привязке страхового полиса ОСАГО к водителю, а не автомобилю, указывая на то, что принятие законопроекта может привести к неблагоприятным социальным последствиям»: большое количество семей имеют в собственности один автомобиль, которым управляют несколько членов семьи, а реализация законопроекта увеличит финансовую нагрузку на такие семьи¹. Безусловно, введение только одного полиса для водителя может увеличить финансовую нагрузку. Но создание полиса на одного водителя наряду с существующей системой, наоборот, позволит некоторым водителям снизить подобную нагрузку.

Целесообразно рассматривать полис на одного водителя как дополнительный вид, не отменяя существующей системы ОСАГО. Собственник транспортного средства сможет сам решить, какую страховку ему необходимо приобрести.

Для введения подобной поправки необходимо внести изменения Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Необходимо добавить в КоАП норму, определяющую, что водитель будет подвергаться административному наказанию в случае отсутствия у него полиса ОСАГО по нынешней системе обязательного страхования автогражданской ответственности либо индивидуальной страховки ответственности водителя.

¹ Страхование сегодня [Электронный ресурс]. – <http://www.insur-info.ru> (дата обращения 16.10.2014 г.).

Введение обязательного страхования автогражданской ответственности для одного водителя позволило бы сделать шаг к более цивилизованным методам работы страховых компаний.

Однако при введении такого вида страхования необходимо урегулировать вопрос об ответственности в случае, если автомобиль под управлением водителя, имеющего полис на одного водителя, не проходил технический осмотр. Согласно ст. 17 Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», обязанность проходить технический осмотр лежит на владельце транспортного средства, а не на водителе. Очевидно, что и ответственность будет нести владелец транспортного средства. В случае ДТП при отсутствии у автомобиля технического осмотра страховая компания произведет выплату страхового возмещения потерпевшей стороне и впоследствии к владельцу будет предъявлено регрессное требование.

4. Формирование единой базы данных, аккумулирующей сведения о страховых историях владельцев транспортных средств.

Введением Закона об ОСАГО государство ставило одной из целей повысить уровень безопасности в сфере дорожного движения. Путем административного воздействия государство заставило страховые компании идти путем задуманного.

Российский Союз Автостраховщиков завершил опытное тестирование Автоматизированной информационной системы коэффициентов «бонус-малус» (АИС КБМ) и начал получать от страховых компаний информацию о страховых случаях по ОСАГО, произошедших за 2011-2012 гг.¹. В 2013 г. состоялся старт АИС ОСАГО – информационной системы, учитывающей все данные всех проданных в России полисов обязательного страхования

¹ Страхование сегодня [Электронный ресурс]. –<http://www.insur-info.ru/press/81611> (дата обращения – 25.11.2013 г.)

автогражданской ответственности. АИС ОСАГО РСА – автоматизированная информационная система обязательного страхования, содержащая сведения о договорах обязательного страхования, страховых случаях, транспортных средствах и об их владельцах, статистические данные и иные необходимые сведения об обязательном страховании, созданная в соответствии с требованиями Закона об ОСАГО¹. Теперь при заключении договора ОСАГО страховые компании обязаны получать данные коэффициента «бонус-малус» на каждого водителя, допущенного в полис ОСАГО.

Данная программа отражает статистику по аварийности конкретного клиента, позволяет страховой компании, в случае наличия у клиента аварийной езды в прошлом году, применять повышающие коэффициенты, предусмотренные законом об ОСАГО.

Создание единой базы клиентов ОСАГО позволит страховым компаниям экономить в части выплат страховым мошенникам, которые неоднократно обращались с одними и теми же повреждениями транспортного средства в несколько страховых компаний, и получали страховые выплаты в нескольких страховых компаниях.

Российский Союз Автостраховщиков начал очень жесткую борьбу со страховыми компаниями, которые пренебрегают законом.

При эксплуатации АИС КБМ как страховщики, так и автовладельцы столкнулись с определенными неудобствами при заключении договоров ОСАГО. Ранее клиент, желавший заключить договор страхования ОСАГО, но не имевший возможности подъехать в страховую компанию, мог воспользоваться услугой выездного страхового агента, но теперь данный страховой агент обязан отправить запрос в страховую компанию на КБМ страхователя и всех водителей. Если КБМ подтверждается, то полис оформляется.

¹ Методическое пособие РСА по обучению сотрудников страховых организаций № 7 (ред. от 25 апреля 2013 г.) // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

Однако может возникнуть ситуация, когда страховщиком в базу данных внесены неверные сведения о КБМ клиента либо разные сведения об одном и том же клиенте – разными страховыми компаниями. Таким образом, у водителя при продлении договора на новый период, может оказаться неверный КБМ. Соответственно клиент может как потерять скидку за безаварийную езду, так и не получить повышающий коэффициент.

В соответствии с п. 3 ст. 6 Федерального закона от 25 декабря 2012 г. № 267-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» при заключении договора обязательного страхования в целях расчета страховой премии страховщик использует сведения о страховании, имеющиеся у страхователя на основании ч. 10 ст. 15 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – сведения о страховании) и предоставленные страховщику, либо имеющиеся у страховщика, либо содержащиеся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования. В случаях отсутствия сведений о страховании, а также отсутствия в месте заключения договора обязательного страхования необходимой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечивающей техническую возможность получения содержащихся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования сведений о страховании, при заключении договора обязательного страхования в целях расчета страховой премии страховщик использует данные, указанные в заявлении о заключении договора обязательного страхования. В этом случае значение коэффициента, предусмотренного подпунктом «б» пункта 2 статьи 9 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», не может быть ниже

значения такого коэффициента, применяемого в случае отсутствия информации о предыдущих договорах обязательного страхования¹.

Страховая компания может использовать информацию о страховой истории страхователя (водителя, допущенного к управлению) из трех источников:

1) Автоматизированная информационная система обязательного страхования (АИС КБМ ОСАГО РСА).

2) Справка из иной страховой компании, где ранее был застрахован страхователь.

3) Собственная база данных страховщика в случае, если страхователь пролонгирует договор ОСАГО.

Если справка о текущем КБМ у страхователя отсутствует и нет возможности получить данную справку, то страховщик должен получить информация из АИС КБМ ОСАГО. Если связаться с АИС РСА технически невозможно, то страховщик применяет информацию о КБМ исходя из данных, указанным страхователем в Заявлении на страхование. Однако при этом, значение КБМ не может быть меньше единицы. Если страхователь в заявлении на страхование указывает КБМ больше единицы, применяется повышенный коэффициент.

Несмотря на сложности внедрения АИС КБМ, эта система изменит ситуацию к лучшему. Аккуратный водитель, не совершающий дорожно-транспортных происшествий, сможет значительно сократить расходы на страхование за счет применения коэффициента «бонус-малус» при заключении договора ОСАГО, а страховые компании, в свою очередь смогут, оптимизировать убыточность по данному виду страхования. Кроме того, существенным образом сократится мошенничество. А самое главное, это

¹ Федеральный закон от 25 декабря 2012 г. № 267-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // Российская газета. – 2012. – 28 декабря. – № 301.

повлияет на повышения уровня безопасности дорожного движения, снижение аварийности на дорогах, так как участники дорожного движения будут заботиться о своей страховой истории¹.

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

Для управления таким транспортным средством в настоящее время требуется водительское удостоверение, однако пока обучающие программы полностью не разработаны, водительские удостоверения не выдаются, следовательно, не оформляются полисы страхования гражданской ответственности. В связи с этим, за управлением этими транспортными средствами оказываются подростки, которые, как правило, не соблюдают Правила дорожного движения. Кроме того, в большинстве случаев они не достигли возраста, с которого наступает ответственность. При совершении ДТП они могут скрыться, поскольку ответственность за оставление места ДТП, предусмотренную п. 2 ст. 12.27 КОАП РФ, они также не несут.

Получается, что водитель мопеда/скутера, являясь полноценным участником дорожного движения, становясь участником ДТП, может нести ответственность лишь по статье 1079 Гражданского кодекса «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» и 1064 Гражданского кодекса «Общие основания ответственности за причинение вреда».

При таких обстоятельствах потерпевшему, в случае причинения вреда имуществу или вреда жизни и здоровью, необходимо требовать возмещения от виновника ДТП. Если же он отказывается возмещать причиненный ущерб, то необходимо обращаться в суд для восстановления нарушенных прав.

¹ Герштейн С.Е. Применение коэффициента «бонус-малус» как фактор, влияющий на повышение уровня безопасности дорожного движения // Бизнес в законе. – 2013. № 6. – С. 104-106.

Введение водительского удостоверения для данной категории водителей установит их большую ответственность на дороге. Водители скутера/мопеда будут нести ответственность наравне с другими участниками дорожного движения, а повышение возраста получения водительских удостоверений позволит устранить с дорог водителей-подростков.

В большинстве стран мира для управления скутером необходимо получить водительское удостоверение. В Великобритании сдать экзамен можно в 16-летнем возрасте, в Испании – в 15-летнем. В Дании мопеды делятся на категории – «малый» и «большой». Минимальный возраст, соответственно, 16 и 18 лет.

В соседних с Россией странах данный вопрос уже давно решен.

Украина. С 1 января 2010 г. в Украине регистрируют все скутеры/мопеды независимо от объема двигателя. Ранее регистрации подлежали исключительно скутеры с объемом мотора 50 куб. см. Если регистрация скутера не осуществлена, то владельцу данного транспортного средства придется заплатить штраф – 400 гривен, а сам скутер будет доставлен на штрафстоянку. Наличие регистрационного документа будет недостаточно. У водителя мотороллера обязательно должны быть права на управление транспортным средством категории «А». Если соответствующий документ отсутствует, то с нарушителя взимается штраф 380 гривен.

Контролирует наличие водительских удостоверений у владельцев мотороллеров, а также документов о регистрации скутеров в рамках специальных рейдов Госавтоинспекция.

Все скутеры должны получить государственный номер. Водителям скутеров придется получать и водительское удостоверение (права на вождение), согласно Закону «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного

движения» № 586-VI от 24 сентября 2008 г.¹, список водительских категорий был расширен. В частности, к уже существовавшей категории «А» добавилась и категория «А1», которая дает право управления скутером.

В ГАИ за регистрацию скутеров приходится платить 312 гривен. В эту сумму входит страховка, которая стоит 100 гривен и приобретается перед регистрацией, стоимость номера в размере 40 гривен, транспортный сбор – около 50 гривен, стоимость пластикового технического паспорта в размере 80 гривен, а также компьютерные услуги – 34 гривны и плата за оформление всей документации – 8 гривен. Это официальная стоимость услуг ГАИ.

Беларусь. С 1 июля 2010 г. в Беларуси выдают новые водительские удостоверения. Впервые появились права с подкатегорией АМ – на управление мопедами и скутерами². В Беларуси также необходимо регистрировать скутер. После регистрации выдаются: техпаспорт, сертификат о прохождении техосмотра и регистрационные знаки.

Номерные знаки стоят 35 тысяч белорусских рублей, техпаспорт – 17,5 тысячи, сертификат о прохождении техосмотра 1750 белорусских рублей, компьютерные услуги – 700 белорусских рублей. Итого – почти 55 тысяч белорусских рублей. Но это еще не все расходы – скутер нужно не только зарегистрировать, но и застраховать. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцу транспортного средства с объемом двигателя до 150 кубических сантиметров обойдется в 5,3 евро.

На скутерах, чей объем двигателя больше 50 куб. см и чья скорость по техпаспорту выше 50 километров в час, могут ездить люди старше 16 лет при

¹ Закон Украины от 24 сентября 2008 г. № 586-VI «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» // Официальный Вестник Украины. – 2008. – № 7. – Ст. 2652.

² Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 апреля 2011 года № 441 «Об утверждении Положения о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена» // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2011. – 7 апреля. № 41.

наличии прав категории А. Кстати, сейчас скутеристам сделали послабление – можно сдать на права, не проходя обучения. Раньше такое было дозволено только жителям сельской местности.

Несвоевременная регистрация транспортного средства – предупреждение или штраф до двух базовых величин (до 70 тысяч белорусских рублей).

Управление без прав или передача скутера человеку, у которого нет прав, – от 5 до 20 базовых (от 175 тысяч до 700 тысяч белорусских, повторно в течение года – от 700 тысяч белорусских рублей до 1 миллиона 750 тысяч белорусских рублей).

Управление без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обернется штрафом от 70 тысяч до 175 тысяч белорусских рублей. Совершение ДТП – от 175 тысяч до 350 тысяч белорусских рублей. Вождение без шлема – предупреждение или штраф до 35 тысяч белорусских рублей.

Необходимо перенимать опыт наших соседей и ужесточать требования к водителям мопедов и скутеров, которые являются полноценными участниками дорожного движения. Нужно не только увеличение возраста для получения водительского удостоверения, но и обязательное обучение для получения водительского удостоверения. Также в связи с получением водительских удостоверений необходимо обязать владельцев скутеров и мопедов страховать свою гражданскую ответственность. Тем самым повысится ответственность водителей, а потерпевшие в случае получения повреждений смогут получать возмещение через страховую компанию¹.

Все это повысит дисциплинированность водителей, закон ОСАГО станет более действенным. Страховые компании смогут получать дополнительные страховые премии, отсюда увеличение налоговых

¹ Герштейн С.Е. ОСАГО для мопеда и скутера // Предупреждение правонарушений среди несовершеннолетних : сборник трудов межвузовской научно-практической конференции. – Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2012. – С. 28-31.

отчислений в бюджет государству. Государство получая дополнительный доход сможет расходовать его на развитие безопасности дорожного движения.

Согласно статистике МВД России, в 2011 г. было зарегистрировано 7,8 тысяч ДТП с участием водителей мопедов и скутеров. В них погибли 459 человек и пострадали 8,7 тысяч человек. За шесть месяцев 2012 года произошло более 3 тыс. ДТП, что почти на 9 % выше, чем годом ранее, 8% водителей скутеров при этом были пьяны¹.

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.

Зарубежный опыт свидетельствует, что страховые компании участвуют в повышении уровня безопасности дорожного движения даже в большей степени, чем государство. В первую очередь, это связано с установлением финансового благополучия и стабильности самой страховой компании. И для этого применяются различные меры. К примеру, использования передовых технологий.

Мы уже рассматривали опыт Ирландии: некоторые страховщики применяют собственные разработки для снижения убытков. Например, компания "АХА" дает значительную скидку (20-50%) молодым водителям, устанавливающим на свои машины систему слежения «Traksure».

По мнению автора, подобная система в России имела бы большой успех. Страховые компании могли бы устанавливать для обладателей подобной системы скидки, а водитель в свою очередь экономил бы на страховой премии, гарантируя при этом страховой компании аккуратную и

¹ Буранов И. К владельцам мопедов примут аварийные меры // Газета «Коммерсантъ». – 2012. – 27 июля. – № 137. – С. 4.

безопасную езду. Ведь по статистике молодые и неопытные водители в 1,5 раза чаще становятся виновниками ДТП, чем среднестатистический водитель.

В России существует Глобальная Навигационная Спутниковая Система (ГЛОНАСС). В случае внедрения подобной системы выиграют все: государство, продвигая и реализуя собственные разработки, и страховые компании, уменьшая убыточность. А главное и государство и страховые компании сделают совместный шаг к повышению уровня безопасности дорожного движения¹.

Правительство Российской Федерации начало использовать подобную идею для общественного транспорта и для транспорта, используемого для перевозок пассажиров и грузов.

Согласно приказу Министерства транспорта Российской Федерации², установлены следующие сроки для обязательного оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS: для всего пассажирского транспорта (кроме легковых автомобилей) и грузовых транспортных средств, которые осуществляют перевозку опасных грузов, – 1 января 2013 г., а для легковых такси – 1 января 2014 г.

Следует напомнить, что изначально оснащение такой аппаратурой всех автобусов (в том числе и автомобилей «Газель»), троллейбусов, железнодорожных вагонов и бензовозов планировалось сделать обязательным с начала 2012 г., в противном случае Госавтонадзор не стал бы выдавать лицензии на осуществление пассажирских перевозок

¹ Герштейн С. Е. Использование современных устройств для повышения уровня безопасности дорожного движения на примере страховых компаний // Экономика. Управление. Право. – 2012. – № 3 (27). – С. 58.

² Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 января 2012 г. № 20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» (документ опубликован не был) // СПС «Консультант-Плюс».

предприятиям, которые не оборудовали свой подвижной состав аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС, а тех, у кого уже имеются лицензии, планировалось штрафовать. С июля 2012 г. отсутствие аппаратуры ГЛОНАСС уже грозит лишением лицензии.

Российский Союз Автостраховщиков в свою очередь направил в Минфин предложения о необходимости обязательной установки системы спутниковой навигации, если автовладельцы хотят пользоваться упрощенной системой оформления ДТП (Европротокол). Страховщики намерены снизить риск мошенничества при оформлении ДТП по данной системе. Когда в страховую компанию приходят оба водителя и заявляют о страховом событии без предъявления справки из ГИБДД, страховая компания сможет проверить, находились ли автомобили в данном месте, с какой скоростью двигались и двигались ли вообще.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. N 2734-р¹ учреждается акционерное общество «ГЛОНАСС». Основными направлениями будут:

- обеспечение оперативного получения формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах Российской Федерации, обработки этой информации, ее хранения и передачи в экстренные оперативные службы, а также обеспечение доступа к этой информации в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- обеспечение использования и развития технологической инфраструктуры системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в интересах государственных и

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 2734-р «Об учреждении акционерного общества «ГЛОНАСС» и о внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 января 2003 г. № 91-р» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс] <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 04.01.2015 г.).

иных информационных систем, осуществляющих сбор и обработку навигационной информации, поступающей от транспортных средств, оснащенных аппаратурой спутниковой навигации;

– создание новых технологий гражданского назначения с использованием возможностей глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

расширение качества и количества услуг, предоставляемых с использованием системы «ЭРА-ГЛОНАСС»;

– внедрение навигационно-информационных технологий и систем в различные области повседневной жизни и экономики;

– дальнейшее развитие системы «ЭРА-ГЛОНАСС» с привлечением средств из внебюджетных источников. Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 26.12.2014 № 1530 «О некоторых вопросах создания и функционирования государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС»¹ уже с 01 января 2015 года вводится государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС» в промышленную эксплуатацию. Определены правила обеспечения доступа государственных органов, органов местного самоуправления, должностных лиц, юридических лиц и физических лиц к статистической информации и аналитической информации о дорожно-транспортных и иных происшествиях, информация о которых была обработана в государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», а также юридических лиц и физических лиц – к информации о координатно-временных параметрах

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 1530 «О некоторых вопросах создания и функционирования государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» (вместе с «Правилами обеспечения доступа государственных органов, органов местного самоуправления, должностных лиц, юридических лиц и физических лиц к информации, содержащейся в государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС») // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 04.01.2015 г.)

транспортных средств, находящихся в их собственности или во владении, на момент дорожно-транспортных и иных происшествий на автомобильных дорогах в Российской Федерации, содержащейся в системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

Предложенные меры и рекомендации административного и экономического характера, как в отдельности, так и в их сочетании, будут способствовать совершенствованию действующего института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, соответствовать современным потребностям общества, выступать действенным средством обеспечения прав и законных интересов всех участников данного процесса и содействовать повышению уровня безопасности в сфере дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящее исследование представляет собой комплексный анализ правовых основ института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как одной из мер обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. Достижение основной цели и выполнение задач исследования позволило сделать ряд выводов теоретического характера и сформулировать практические предложения и рекомендации по совершенствованию действующего российского законодательства в рассматриваемой сфере.

Проведенный анализ сущности и правовых основ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств свидетельствует 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. Обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств обладает такими основными признаками, как: 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 – источником повышенной опасности и направленность на обеспечение безопасности в сфере дорожного движения.

В зависимости от субъектов рассматриваемых правоотношений и отраслевой принадлежности правовых норм, такие отношения регулирующих, правовые отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств целесообразно разделить на следующие группы:

- 4) основные, или обязательные;
- 5) дополнительные;
- 6) 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 – 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 дорожно-транспортного происшествия, 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.

Организационно-управленческое воздействие государства на общественные отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется преимущественно Банком России (органом страхового надзора) и Российским Союзом Автостраховщиков (саморегулируемой организацией). 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. Также 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.

Одной из важнейших характеристик обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является направленность данного института на повышение уровня 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. Обязательное страхование автогражданской ответственности как специфическое средство административно-правового обеспечения безопасности в сфере дорожного движения 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 конкретной организации деятельности в сфере дорожного движения. Кроме того, обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств играет значительную роль в минимизации последствий дорожно-транспортного происшествия, поскольку направлено на защиту имущественных прав потерпевших.

В работе был изучен и обобщен имеющийся зарубежный опыт, что позволило выделить основные особенности правового регулирования обязательного страхования обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств в иностранных государствах, отсутствующие или применяющиеся в недостаточной степени в действующем российском законодательстве.

Проведенный в работе анализ действующего российского законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также учет зарубежного опыта правового регулирования общественных отношений в данной сфере позволил выделить основные направления совершенствования данного института. В качестве основных направлений совершенствования правового регулирования отношений в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности предложено следующее.

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.

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».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты и иные официальные документы:

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 05 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.

2. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 1994. – 8 декабря. – № 238-239.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 1994. – 8 декабря. – № 238-239.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 2001. – 31 декабря. – № 256.

5. Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 1993. – 12 января.

6. Федеральный закон от 01 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 2011. – 4 июля. – № 142.

7. Федеральный закон от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 2011. – 6 мая. – № 97.

8. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 1995. – 26 декабря.

9. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // Российская газета. – 2012. – 18 июня. – № 136.

10. Федеральный закон от 21 июля 2014 г. № 223 «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. – 2014. – 25 июля. – № 166.

11. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с последующими изменениями и дополнениями) // Российская газета. – 2002. – 28 декабря. – № 244.

12. Федеральный закон от 25 декабря 2012 г. № 267-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // Российская газета. – 2012. – 28 декабря. – № 301.

13. Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 130-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. – 2012. – 30 июля. – № 172.

14. Постановление Правительства Российской Федерации от 02 октября 2014 г. № 1008 «О признании утратившими силу некоторых актов

Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 03.10.2014)

15. Постановление Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2005 г. № 739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» // Российская газета. – 2005. – 16 декабря. – № 284.

16. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2014 г. № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 03.10.2014)

17. Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1994. – № 17. – Ст. 1999.

18. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2009 г. № 567 «Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. – 2009. – 29 декабря. – № 252.

19. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября РФ 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

20. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 1530 «О некоторых вопросах создания и функционирования государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» (вместе с «Правилами обеспечения доступа государственных органов, органов местного самоуправления, должностных лиц, юридических лиц и физических лиц к информации, содержащейся в государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС») // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 04.01.2015).

21. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 1361-р «О Концепции развития страхования в Российской Федерации» // Российская газета. – 2002. – 2 октября. – № 186.

22. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 2734-р «Об учреждении акционерного общества «ГЛОНАСС» и о внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.01.2003 г. № 91-р» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 04.01.2015)

23. Приказ ФСФР № 11-2361/пз-и от 16 сентября 2011 г. // Приложение к Вестнику ФСФР. – 2011. – № 74.

24. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 января 2012 г. № 20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» (документ опубликован не был) // СПС «Консультант-Плюс».

25. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. N 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» // Вестник Банка России. – 2014. – 8 октября. – № 93.

26. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Банка России. – 2014. – 8 октября. – № 93.

27. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» // Вестник Банка России. – 2014. – 08 октября. – № 93.

28. Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 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» // Вестник Банка России. – 2014. – 2 октября. – № 88.

29. Указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3385-У «О требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков и порядку расчетов между его участниками» // Вестник Банка России. – 2014. – 02 октября. – № 88.

30. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 12 июля 2006 г. № 377-О «По жалобе гражданина Кузнецова Евгения Анатольевича на нарушение его конституционных прав абзацем одиннадцатым статьи 1, пунктом 2 статьи 15 и статьей 16 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Конституционного Суда Российской Федерации. – 2007. – № 1.

31. Постановление Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 10 августа 2005 г. «Ответы на вопросы 2 квартал 2005 г.» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2005. – № 12.

32. Решение Верховного Суда Российской Федерации от 24 июля 2007 г. № ГКПИ07-658 «О страховых выплатах при ДТП» // Приложение к газете «Учет. Налоги. Право» - «Официальные документы». – 2007. – № 36.

33. Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2006 года // официальный сайт Верховного Суда Российской Федерации [Электронный ресурс]. <http://www.vsrp.ru/> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

34. Кассационное определение Санкт-Петербургского городского суда от 11 июля 2012 г. № 33-9191/12 // официальный сайт Санкт-Петербургского городского суда [Электронный ресурс]. <http://www.sankt-peterburgsky.spb.sudrf.ru> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

35. Апелляционное определение Костромского облсуда №33-1270/2012 от 27 августа 2012 г. // официальный сайт Костромского областного суда [Электронный ресурс]. <http://oblsud.kst.sudrf.ru> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

36. Основы Гражданского Законодательства Союза ССР и республик : утв. ВС СССР 31 мая 1991 г. № 2211-I (документ утратил силу) // Ведомости ВС СССР. – 1991. – № 26. – Ст. 733.

37. Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-I «О страховании» (утратил силу) // Российская газета. – 1993. – 12 января.

38. Постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2011 г. № 574 «О внесении изменений в страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуру и порядок применения страховщиками при определении страховой премии» (утратило силу) // Российская газета. – 2011. – 20 июля. – № 156.

39. Правила финансирования компенсационных выплат членами РСА : утверждены 06 июня 2003 г. Президиумом РСА // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.01.2015 г.)

40. Правила формирования и расходования средств Союза на цели иные, чем финансирование компенсационных выплат, в том числе порядка распределения соответствующих издержек, выплат, сборов и взносов между членами РСА»: утверждены 18 февраля 2004 г. Президиумом РСА // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.01.2015 г.)

41. Правила осуществления Российским Союзом Автостраховщиков компенсационных выплат потерпевшим, в том числе очередности удовлетворения указанных требований в случае недостаточности средств Российского Союза Автостраховщиков, и порядка распределения между его членами ответственности по обязательствам Российского Союза Автостраховщиков, связанным с осуществлением компенсационных выплат : утв. постановлением Президиума РСА от 08 июня 2004 г. № 22 // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.01.2015 г.)

Нормативные правовые акты иностранных государств:

42. Закон Великобритании от 1988 г. Road Traffic Act (О дорожном движении) // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.11.2014 г.)

43. Закон Израиля от 1970 г. «О компенсации пострадавшим от враждебных действий и их семьям (закон о жертвах террора)» // Sefer Ha-Chukkim 5730-1970

44. Закон Израиля от 1975 г. «О компенсации пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях» // Sefer Ha-Chukkim 5735-1975

45. Закон Ирландии от 1961 г. Road Traffic Act (О дорожном движении) // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 12.01.2015 г.)

46. Закон Украины от 01 июля 2004 г. № 1961-IV «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств» // Официальный Вестник Украины. – 2004. – № 30. – Ст. 2000.

47. Закон Украины от 24 сентября 2008 г. № 586-VI «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» // Официальный Вестник Украины. – 2008. – № 79. – Ст. 2652.

48. Закон Японии от 29 июля 1955 г. № 976 «Об автогражданской ответственности» // Доклад РСА «Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения» (выпуск III), 2008. [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 01.11.2014 г.)

49. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 апреля 2011 года № 441 «Об утверждении Положения о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена» // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2011. – № 41. – 5/33612.

Монографии, учебники, учебные пособия

50. Абрамов В.Ю. Страхование: теория и практика / В.Ю. Абрамов. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – 512 с.

51. Административное право и процесс: полный курс. / Ю.А. Тихомиров. – М. : Изд. Тихомирова М.Ю., 2005. – 697 с.

52. Актуальные проблемы административного права : учебник / М. В. Костенников, А. В. Куракин, А. М. Кононов, П. И. Кононов. - М. :Юнити-Дана : Закон и право, 2013. – 383 с.
53. Асадов А.М. Косвенные (опосредованные) правовые отношения: вопросы методологии и значение в финансовой деятельности государства : монография / А.М. Асадов. – М. : Норма, 2013. – 320 с.
54. Бахрах Д. Н., Ренов Э.Н. Административная ответственность по российскому законодательству : Краткий учебный курс. - М. : Норма, 2004. – 304 с.
55. Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник для вузов. – М.: НОРМА-ИНФРА М., 2001. – 640 с.
56. Брызгалов Д.В., Павлов М.В. Страхование автогражданской ответственности: обязательное и необходимое. – М. : ЗАО «КЖИ «За рулем», 2005. – 32 с.
57. Головки В.В. Основы безопасности дорожного движения: Учебное пособие / В.В. Головки, В.И. Майоров. – М., 2008. – 176 с.
58. Грудцына Л.Ю. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (постатейный) / Л. Ю. Грудцына, А. А. Спектор. – М. : Юркомпани, 2009. – 130 с.
59. Гульбин Ю.Т. Все об ОСАГО. – М : Современная литература, 2007. – 224 с.
60. Дедиков С.В. Обязательное страхование автогражданской ответственности. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 436 с.
61. Ермасов С.В. Страхование : учебник / С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Высшее образование : Юрайт-Издат, 2009. – 613 с.

62. Клеббельсберг Д. Транспортная психология: пер. с нем. / Д. Клеббельсберг ; под ред. В. Б. Мазуркевича. – М. : Транспорт, 1989. – 367 с.
63. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. – М. : Высшая школа, 2007. – 383 с.
64. Королев А.Н. Правила дорожного движения Российской Федерации: Комментарий и нормативные акты о безопасности дорожного движения. – М., 2006. – 412 с.
65. Коренев А.П. Административное право России: Учеб.: В 3 ч. — М., 1996. Ч. 1. – 268 с.
66. Лемер Ж. Системы бонус-малус в автомобильном страховании : пер. с англ. В. К. Малиновского. – М. : Янус-К, 1998. – 267 с.
67. Майоров В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы: Монография. – М., Юрлитинформ, 2010. – 208 с.
68. Мигачев Ю.И., Попов Л.Л., Тихомиров С.В. Административное право Российской Федерации / под ред. Л.Л. Попова. – М. : Юрайт-Издат, 2009. – 467 с.
69. Плешков А.П. Очерки зарубежного страхования / А. П. Плешков, И. В. Орлова. – М. : Анкил, 1997. – 200 с.
70. Плешков А.П.. Обязательное страхование автогражданской ответственности. Каким ему быть / А. П. Плешков, О. Л. Алексеев. – М. : Изд-во «Русские коммандос», 2000. – 60 с.
71. Рассолова Т.М. Обязательное страхование автогражданской ответственности: гражданско-правовой аспект : учебное пособие / Т. М. Рассолова. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 159 с.
72. Рейтман Л.И. Страхование дело / Л. И. Рейтман. – М. : РОСТ, 2007. – 377 с.
73. Российская энциклопедия по охране труда. В 3 т. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Изд-во НЦ ЭНАС, 2007. –1 Т. // Электронная версия

издания [Электронный ресурс] <https://slovari.yandex.ru> (дата обращения: 12.10.2014 г.)

74. Россинский Б.В. Административное право. Словарь-справочник / Б. В. Россинский. – М. : ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2000. – 271 с.

75. Россинский Б.В., Антонов С.Н. Ответственность за нарушение правил дорожного движения. Справочник. - М. : Право и Закон, 1996. – 96 с.

76. Томилин В.Н. Транспортное страхование в России и странах Балтии. – М. : Анкил, 2000. – 206 с.

77. Федорова Т.А. Страхование: учебник. – М. : Экономистъ, 2004. – 606 с.

78. Черников В.В. Комментарий к КоАП РФ / В. В. Черников, Ю. П. Соловей. – М.: ЭКСМО, 2006. – 1296 с.

79. Шахов В.В. Страхование : учебник для вузов. – М. : ЮНИТИ, 2003. – 311 с.

80. Юлдашев Р.Т. Страховой бизнес. Словарь-справочник / Р.Т. Юлдашев. – М. : Анкил, 2005. – 832 с.

Статьи, научные публикации, сборники научных трудов

81. Бахрах Д.Н. Проблемы длящихся правонарушений // Современное право, 2005. – № 11. – С. 20-25.

82. Аленбекова Р.Г. Автогражданка по-европейски // Страховой полис. – 2005. – № 11. – С. 3-15.

83. Алиев Р. Страховое регулирование в США: обзор // Страховое дело. –2000. – № 5. – С. 18-35.

84. Астахов С. Страховка без учета износа // Российская бизнес-газета. – 2007. – 6 марта.

85. Астахов С. Финансовая сага об ОСАГО // Российская бизнес-газета. – 2008. – 19 февраля.

86. Базанов А.Н., Дэвидсон И.В. Страхование личного автотранспорта в США и России. Краткий сравнительный анализ // Страховое дело. – 2005. – № 7. – С. 55-59.

87. Бахрах Д.Н. Вопросы системы административных наказаний // Полицейское право. – 2008. – № 1. – С. 78-84.

88. Благутин Д.Ю. Французский режим возмещения ущерба от стихийных бедствий // Страховое дело. – 2002. – № 10. – С. 57-62.

89. Брызгалов Д.В., Коваль А.П. Саморегулирование в системе обязательного страхования // Финансы. – 2003. – № 7. – С. 40-42.

90. Буранов И. К владельцам мопедов примут аварийные меры // Газета «Коммерсантъ». – 2012. – № 137 (4922). – С. 4-5.

91. Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения: доклад Российского Союза Автостраховщиков, 2006 // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru>.

92. Воробьев П.И. Перспективы либерализации тарифного регулирования ОСАГО в России // Финансы. – 2008. – № 9. – С. 53-56.

93. Gladunov O. За ОСАГО ответим // Российская газета. – 2006. – 25 декабря.

94. Gladunov O. ОСАГО станет проще, но дороже // Российская газета. – 2007. – 28 февраля.

95. Gladunov O. Страхование сегодня: только бонус // Российская газета. – 2006. – 18 декабря.

96. Глемба К.В., Майоров В.И., Ларин О.Н. Вопросы применения системного подхода для повышения безопасности дорожного движения // Транспорт: наука, техника, управление. – 2013. – № 11. – С. 52-55.

97. Головкин В.В. Деятельность общественных организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и зарубежных странах: Международные и национальные стандарты деятельности правоохранительных органов и уголовно-исполнительной системы //

Правовые исследования: Международные и национальные стандарты деятельности правоохранительных органов и уголовно-исполнительной системы. Материалы международной научно-практической конференции (22 - 23 июня 1999 г.) и международного научного семинара (5 - 6 октября 1999 г.). - Екатеринбург: Изд-во УрЮИ МВД России, 2001. – Вып. 4. – С. 13-16.

98. Головкин В.В. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: Новые проблемы и перспективы // Полицейское право. – 2008. – № 1. – С. 99-101.

99. Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации – 2005 // официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации в Internet: <http://www.mintrans.ru>.

100. Гребенщиков Э.С. Страховая отрасль Японии – вызовы глобализации // Финансы. – 2001. – № 7. – С. 58-63.

101. Дегтярев А.Г. Проблемы возмещения вреда жизни и здоровью пострадавших в ДТП в рамках ОСАГО // Страховое дело. – 2009. – № 11. – С. 31-36.

102. Дедиков С.В. «Автогражданка»: страхование с особенностями // ЭЖ-Юрист. – 2003. – № 2. – С. 16.

103. Демченко В.Н. Матрица ОСАГО // Русский полис. – 2004. – № 3. – С. 10-13.

104. Елисеев В.В. Характеристика автотранспортной системы, аварийность в России, ОСАГО и страховое мошенничество // Адвокатская практика. – 2008. – № 3. – С. 25-28.

105. Животовский Г.Г. ОСАГО: усилена социальная направленность закона (интервью с заместителем директора Департамента финансовой политики Минфина России В.Ю.Балакиревой) // Финансы. – 2008. – № 1. – С. 45-51.

106. Жилкина М. Обязательное страхование: зарубежная практика // Страхование ревью. – 2000. – № 3. – С.35-36.
107. Заславский И.И. Экономические аспекты развития и создания систем обязательного автострахования // Финансы. – 2009. – № 3. – С. 35-39.
108. Игбаева Г. Гражданско-правовая характеристика договора страхования // Арбитражный и гражданский процесс. – 2007. – № 4. – С. 15-18.
109. Измайлов В.Г., Козлов В.В. Обязательная «Автогражданка» в Ирландии // Страхование дело. – 2008. – № 11. – С. 27-35.
110. Калашников М. Диагностическая карта транспортного средства вместо талона технического осмотра // ПДД МАСТЕР.РУ [Электронный ресурс]. <http://pddmaster.ru>.
111. Коваль А.П. Страхование как экономический фактор стабильности // Экономика России: XXI век. – 2003. – № 10. – С. 44-45.
112. Лихов П. ОСАГО для лихачей подорожает // Родная газета. – 2007. – № 13 (198). – полоса 20.
113. Локшин К.Е. Регулирование страховой деятельности, направленное на защиту интересов страхователей // Страхование дело. – 2007. – № 7. – С. 23-26.
114. Майоров В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения // Транспортное право. – 2009. – № 4. – С. 38-48.
115. Майоров В.И. К вопросу о необходимости уточнения законодательного определения безопасности дорожного движения // Проблемы права. – 2009. – № 2. – С. 75-80.
116. Майоров В.И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 10-12.
117. Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право» – 2012.

– № 7 (266). – С. 99-101.

118. Мамедов А.А. Страхование как составная часть финансовой деятельности государства // Страховое дело. – 2003. – № 6. – С. 14-19.

119. Методическое пособие РСА по обучению сотрудников страховых организаций № 7 // официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. <http://www.autoins.ru>.

120. Насырова Г.А. Формы и инструменты государственного регулирования страховой деятельности // Страховое дело. – 2003. – № 8. – С. 41-46.

121. Одедесион А.В. Эволюционные аспекты становления системы «Зеленая карта» как закономерного этапа трансформации национальных страховых систем // Микроэкономика. – 2011. – № 6. – С. 200-203.

122. Плешков А.П. Определение размера вреда (ущерба) по страхованию автогражданской ответственности // Финансовая газета». – 2001. – № 9. – С. 15-17.

123. Плешков А.П., Шевчук В.А. Еще раз о введении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств // Финансы. – 2002. – № 4. – С. 51-53.

124. Подкаминер В. Ю. Практика принятия и применения страхового законодательства в Российской Федерации // Финансы. – 2004. – № 3. – С. 11.

125. Пыхтин С.В. Верховный суд Российской Федерации ответил на злободневные вопросы ОСАГО // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2008. – № 10. – С. 56-62.

126. Русецкий М.Г., Арустамова В.А., Аксененко Е.В. Анализ категории «ответственность» в рамках развития института страхования // Актуальные проблемы управления рисками и страхования. Трубы X международного заочного симпозиума. – М.: Анкил-МИИР, 2010. – С. 3-12.

127. Савкин Д.В. Основания возникновения, изменения и прекращения страховых правоотношений // Юрист. – 2002. – № 5. – С. 55-61.

128. Соловьев А. Добровольно-обязательные проблемы // ЭЖ-Юрист. – 2008. – № 38. – С. 7.

129. Соловьев А. Правовые проблемы обязательного страхования ответственности // Хозяйство и право. – 2007. – № 11. – С. 45-51.

130. Сплетуков Ю.А. Проблемы формирования гарантийных фондов на случай неплатежеспособности страховщиков // Финансы. – 2010. – № 2. – С. 46-50.

131. Федорова Т.А. Развитие автомобильного страхования в странах ЕС // Страховое дело. – 2000. – № 11. – С.31-34.

132. Фогельсон Ю. Б. Обзорный комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Хозяйство и право. – 2005. – № 10. – С. 33-38.

133. Храпов И. Единый «Талон предупреждения» // За рулем. – 1959. – № 8. – С 5.

134. Шахтарина Н.И. Правовое обоснование страховых выплат и отказа в них // Страховое дело. – 2003. – № 1. – С. 17-20.

135. Шишкина А. Некоторые вопросы возмещения вреда лицом, застраховавшим свою ответственность // Хозяйство и право. – 2011. – № 12. – С. 33-49.

Авторефераты, диссертации

136. Афонин В.В. Административно-правовые основы деятельности ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями : автореферат дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2011.

137. Кормишкин Б.П. Административно-правовое обеспечение безопасного состояния дорожных условий : дис. ... канд. юрид. наук.–М., 2000.

138. Кураков В.С. Административно-правовые вопросы приобретения

и прекращения действия права на управление транспортными средствами : дис. ... канд. юрид. наук. – М. 1999.

139. Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д - ра юрид. наук. – Екатеринбург, 1997.

140. Солошенко П.А. Правовые и организационные основы правоприменительной деятельности Государственной автомобильной инспекции : дис. ... канд. юрид. – М, 1997.

141. Эльбердова Ф.З. Меры административного пресечения в деятельности Госавтоинспекции : дис. ... канд. юрид. наук . – М., 1997.

Электронные ресурсы

142. Болгария сегодня [Электронный ресурс]. – <http://www.bulgar.in> (дата обращения: 05.12.2014 г.)

143. Википедия: интернет-энциклопедия [Электронный ресурс]. – <http://ru.wikipedia.org> (дата обращения: 12.12.2014 г.)

144. Всероссийский союз страховщиков: официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.ins-union.ru/rus> (дата обращения: 17.11.2014 г.)

145. ГИБДД МВД России: официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.gai.ru> (дата обращения: 17.10.2014 г.)

146. Прокуратура Курганской области: Официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.kurganproc.ru> (дата обращения: 04.07.2013 г.)

147. Российский Союз Автостраховщиков // Официальный сайт [Электронный ресурс]. – <http://www.autoins.ru> (дата обращения: 17.10.2014 г.)

148. Страхование сегодня [Электронный ресурс]. – <http://www.insur-info.ru/press/76759> (дата обращения: 16.10.2014 г.)

149. Центральный банк Российской Федерации: финансовые рынки: рынок страховых услуг // официальный сайт [Электронный ресурс]. <http://www.cbr.ru/sbrfr> (дата обращения: 21.12.2014)