

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего
образования
«Российский государственный профессионально-педагогический университет»

**ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Дипломная работа
по направлению подготовки 44.03.04 Профессиональное обучение
(по отраслям)
профилю подготовки «Правоведение и правоохранительная деятельность»
специализации « Правозащитная деятельность»

Идентификационный код ДР: 889

Екатеринбург 2017

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего
образования
«Российский государственный профессионально-педагогический университет»
Институт гуманитарного и социально-экономического образования
Кафедра права

К ЗАЩИТЕ ДОПУСКАЮ:
Заведующая кафедрой права
_____ А.А. Воронина
« ____ » _____ 2017 г.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Дипломная работа
по направлению подготовки 44.03.04 Профессиональное обучение
(по отраслям)
профилю подготовки «Правоведение и правоохранительная деятельность»
профилизации « Правозащитная деятельность»

Идентификационный код ДР: 889

Исполнитель: студент группы Ир-511ПВД	_____	Э.Ю. Лешуков
Руководитель: доцент	_____	О.В. Южакова
Нормоконтролер: ст. преподаватель	_____	К.А. Игишев

Екатеринбург 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	7
1.1. Понятие, значение и предпосылки возникновения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	7
1.2. Правовая сущность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	14
2. ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ОСАГО)	17
2.1 Понятие и основные элементы договора ОСАГО	17
2.2. Порядок заключения, исполнения и прекращения договора ОСАГО.....	27
АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ.....	35
МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА.....	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	53
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	56

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств является распространенным в мире социально значимым видом страхования. Эксплуатация автотранспорта, который считается источником повышенной опасности из-за его массовости и аварийности, объективно обуславливает потребность общества в своевременном и полном возмещении убытков пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Такая потребность в развитых странах мира уже почти век удовлетворяется с помощью страхования гражданской ответственности автовладельцев.

В Российской Федерации данный вид страхования своего должного развития пока не получил. Потенциал данного вида страхования используется явно недостаточно и требует активизации. А в связи с происшедшими изменениями норм страхового права возникла необходимость теоретического анализа, научного осмысления и обобщения юридической практики в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Кроме того, сфера страхования достаточно проблемная, не случайно судебные споры, связанные с применением законодательства об ОСАГО, можно отнести к категории наиболее социально значимых.

Важность и актуальность указанных проблем, необходимость научного поиска путей их решения обусловили выбор темы исследования.

Объектом исследования является система обязательственных отношений, складывающихся в сфере правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предмет исследования составляют нормы гражданского права, регулирующие обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, практика их применения, а также основные научные исследования по проблематике темы.

Целью работы является теоретический анализ основ страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и обоснование рекомендаций по активизации развития такого страхования в Российской Федерации. Для достижения указанной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- исследовать предпосылки страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и его значения с позиций выявления социально-экономических потребностей общества, обуславливающих необходимость осуществления такого страхования;

- охарактеризовать сущность страхования ответственности владельцев транспортных средств;

- определить место договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в системе договорных отношений и его элементы;

- проанализировать и обобщить порядок и условия проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- провести анализ правоприменительной практики по теме исследования;

- выявить существующие проблемы правового регулирования ОСАГО и предложить меры, направленные на их разрешение;

Теоретическая основа выпускной квалификационной работы представлена научными трудами В.С. Белова, М.И. Брагинского, Т.Н. Вязовской, Н.М. Копылковой, А.М. Лаврова, О.А. Посок, П.В. Сокола.

Методологической основой исследования является диалектический метод научного познания. В процессе исследования использовались также такие методы как логический, сравнительно-правовой, статистический, формально-логический и др. Иллюстрации результатов исследования осуществлены в виде таблиц и схем.

Нормативную основу исследования составили следующие источники правового регулирования: Конституция Российской Федерации (принята на всенародном голосовании 12 декабря 1993 г.)¹ (далее – Конституция РФ), Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2) от 26 января 1996 г.² (далее – ГК РФ), Федеральный закон от 25 апреля 2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. от 28 марта 2017 г.)³ (далее – закон об ОСАГО) и др..

Практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут быть использованы как в учебном процессе при преподавании страхового права и гражданского права, так и всеми, кого интересуют проблемы ОСАГО.

Структуру дипломной работы составляют введение, две главы, анализ правоприменительной практики, методическая разработка по теме исследования, заключение и список использованных источников.

¹ Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

² Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

³ Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1. Понятие, значение и предпосылки возникновения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Какими бы ни были убытки и человеческие жертвы, вызванные стихийными силами природы, не меньший вред обществу, жизни и здоровью людей наносит использование созданной самим человеком техникой, в частности при эксплуатации водного, воздушного и особенно наземного механизированного транспорта. Автотранспортное средство – одно из важнейших достижений научно-технического развития XIX-XX вв., существование которого предусматривает для общества как значительные преимущества, так и недостатки. Одним из недостатков является вред жизни, здоровью и имуществу пострадавших в результате ДТП.

Специфика, тяжесть и частота наступления аварий и несчастных случаев, которые возникают в результате эксплуатации автотранспортных средств, имеет как субъективные, так и объективные причины. С одной стороны, ДТП является результатом нарушений правил дорожного движения его участниками, несоблюдения правил техники безопасности или условий эксплуатации автотранспортного средства, или просто неосторожного поведения. С другой стороны, частота и размеры аварий и несчастных случаев в значительной степени зависят от развития науки и техники – совершенствование технических возможностей автотранспортных средств и одновременно повышение уровня их комфортности и безопасности.

Однако вместе с тем, что автомобилизация создает определенные преимущества и удобства в жизнедеятельности людей, она одновременно вызывает негативные явления. Постоянное увеличение количества автомобилей

на дорогах, замена существующих более мощными и скоростными, значительное омоложение возраста водителей неизбежно приводят к росту количества ДТП, в результате наступления которых причиняется вред жизни, здоровью пострадавших, а также возникают материальные убытки. Поэтому автомобиль и иные механизированные (моторные) средства транспорта в законодательном порядке отнесены к так называемым источникам повышенной опасности.

Согласно ГК РФ, источником повышенной опасности, в том числе, является деятельность, которая связана с повышенной опасностью для окружающих, в т.ч. использование транспортных средств (п. 1 ст. 1079). В качестве источника повышенной опасности любое механизированное транспортное средство имеет такие особенности, как вредность и неконтролируемость или недостаточная контролируемость. Именно совокупность этих двух характерных признаков выделяет средства транспорта от других предметов и обуславливает их принадлежность к источникам повышенной опасности¹.

Рост автопарка представляет серьезную проблему, поскольку приводит дальнейшее увеличение плотности транспортных потоков и, как следствие, аварийности на автодорогах. При таких обстоятельствах возникает объективная необходимость в эффективном механизме защиты имущественных интересов участников дорожного движения. Такую функцию берет на себя страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств – это вид страхования, направленный на защиту имущественных интересов физических и юридических лиц-владельцев автотранспортных средств, в связи с возмещением вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий.

¹ *Маричева А.А.* Понятие источника повышенной опасности в российском гражданском праве // Наука, техника и образование. 2014. № 4 (4). С. 102.

Необходимость осуществления данного вида страхования в обязательной форме в Российской Федерации объясняется рядом причин: быстрым ростом численности средств автотранспорта, появлением быстрых и мощных моделей, увеличением количества ДТП, случаев травматизма и гибели людей, необходимостью возмещения ущерба пострадавшим лицам. Социальная важность страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств подтверждается тем, что на дорогах мира ежегодно травмируется 10-15 млн. человек, погибает более 100 тыс. человек. Средний возраст погибших в ДТП лиц составляет 34 года. Последствия ДТП составляют более 15% среди причин первичной инвалидности¹. Статистические данные показывают, что автотранспорт – самый опасный вид транспорта, в 100 раз более аварийный, чем авиационный и железнодорожный. По оценкам экспертов, на территории нашего государства каждые 16 минут происходит ДТП, три четверти из которых – непосредственно по вине водителей. Ситуацию по количеству транспортных средств, ДТП и пострадавших в результате аварий лиц в Российской Федерации отражают табл. 1.1 и рис. 1.2.

Так, по данным ГИБДД РФ по состоянию на 01.01.2017 г. в Российской Федерации зарегистрировано 56616354 транспортных средств (табл. 1.1). Только за последний год количество транспортных средств увеличилось на 5%, а это около 2 млн. единиц транспортных средств².

С увеличением количества транспортных средств соответственно и возрастает вероятность совершения дорожно-транспортных происшествий, что, в частности подтверждает и статистика (рис.1.2).

¹ Атабиева Д.Н. Роль и значение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Актуальные вопросы современной экономики. 2014. № 4. С. 117.

² Количество автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД МВД России // URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>

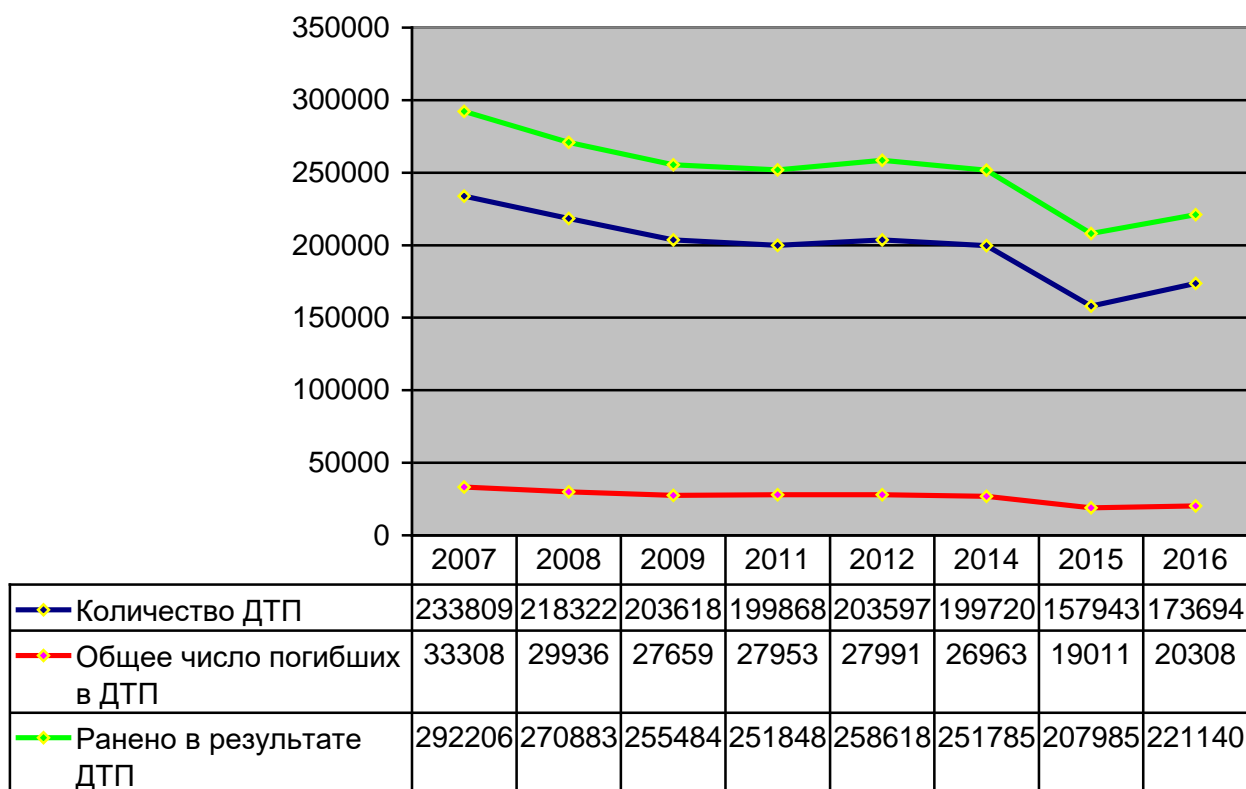


Рисунок 1.2 – Показатели ДТП в целом по России за 2007-2016 годы

Обосновывая социально-экономическое значение данного вида страхования в целом, необходимо обратить внимание на максимально возможные размеры убытков, которые может причинить одно лицо другому в результате ДТП и которые могут оказаться для обеих сторон непомерно обременительными¹. Если максимальный размер ущерба потерпевшего в большинстве случаев составляет стоимость транспортного средства, то определение размера ущерба за вред жизни, здоровью – процесс более сложный и часто носит субъективный характер из-за того, что жизнь или здоровье не имеют стоимостного эквивалента, ведь они бесценны. Этим, в частности, объясняется тот факт, что во многих европейских странах страховое покрытие за вред жизни и здоровью третьих лиц является безлимитным.

Что касается Российской Федерации, то по данным агентства «Автостат» средняя стоимость автомобилей, реализованных с начала 2015 года составила 1,18 млн. рублей. Значительные суммы убытков, общий рост цен на транспортные средства, запчасти, ремонтные работы, медицинское

¹ Атабиева Д.Н. Указ. соч. С. 118.

обслуживание, а также снижение уровня доходов физических и юридических лиц в период финансово-экономического кризиса обуславливают необходимость страхования автовладельцами рисков причиненного вреда третьим лицам в случае ДТП.

Принятие Федерального закона об ОСАГО, а также организационное упорядочение деятельности страховщиков значительно способствовало тому, что в соответствии с решением Генеральной Ассамблеи Совета Бюро «Зеленой карты» от 29 мая 2008 года Россия присоединилась к системе «Зеленая карта» с 1 января 2009 года. Функции российского бюро «Зеленая карта» возложены на Российский Союз Автостраховщиков (РСА)¹.

Субъектами обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств являются:

1) Страховщики – ими являются страховыми компаниями, имеющими лицензии на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности физических лиц, владеющих автотранспортными средствами.

2) Страхователи – это определенные лица, которые заключили со страховой организацией договор об обязательном страховании.

3) Выгодоприобретатели – это третья сторона договора, которой был нанесен ущерб при ДТП. Именно им страховщики выплачивают компенсации.

В соответствии со статьей 1 Закона об ОСАГО страховым случаем определенное событие, в результате которого причинен вред жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату. Выяснив предварительно, что виновное в причиненных убытках лицо несет имущественную ответственность перед потерпевшими лицами, необходимо четко определить, какой именно вред подлежит возмещению в соответствии с

¹ *Яворская К.В.* Вопросы развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2016. № 3 (36). С. 231.

отечественным законодательством о страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспорта.

Закон РФ об ОСАГО предусматривает две разновидности вреда: вред имуществу и вред жизни, здоровью потерпевшего. При этом возмещается только реальный ущерб (прямые убытки) и компенсируется вред жизни и здоровью потерпевших. Согласно ст. 6 Закона об ОСАГО причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды к страховому риску по обязательному страхованию относятся. Такой ущерб взыскивается непосредственно с виновника ДТП.

Расчет суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего и нормативы для определения суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего устанавливаются исходя из характера и степени повреждения здоровья, согласно Правилам расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164¹.

В соответствии Законом об ОСАГО, есть два вида договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств:

- договоры внутреннего обязательного страхования гражданско-правовой ответственности;
- договоры международного обязательного страхования гражданско-правовой ответственности.

Внутренние договоры страхования действуют исключительно на территории Российской Федерации. Договоры международного страхования действуют на территории стран, указанных в таких договорах. Договоры международного страхования, действующих на территории стран - членов Международной системы страхования «Зеленая карта», удостоверяются

¹ Собрание законодательства РФ. 19.11.2012. № 47. ст. 6512.

соответствующим унифицированным сертификатом, который признается и действует в этих странах¹.

Рассматривая разносторонне необходимость страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, отметим, что, помимо своей социально-экономической значимости для участников дорожного движения, оно имеет важное значение и для страховых организаций. С одной стороны, это способствует созданию более надежной системы страховой защиты населения и организаций от последствий различных рисков, связанных с владением и эксплуатацией автотранспортных средств. С другой стороны, благодаря обязательной форме страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств страхование становится более популярным среди членов общества, все больше лиц знакомится со страховыми услугами именно через этот вид страхования. Это дает возможность страховщикам увеличить количество заключенных договоров не только по автотранспортному, но и по другим видам страхования, благодаря чему растут их общие объемы поступлений страховых премий, расширяются объемы и возможности рынка страховых услуг в целом, растет популярность и осознание значимости страхования.

Из указанного выше следует, что значение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для страховых организаций прежде всего в том, что оно расширяет объемы их финансовых ресурсов.

Значение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для государства как субъекта социально-экономических отношений и гаранта гражданских прав членов общества заключается в том, что благодаря его внедрению с государства снимается финансовое бремя по оказанию помощи пострадавшим лицам. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств помогает уменьшить

¹ *Лазарев А.И.* Анализ правового регулирования деликтного обязательства при ДТП в международной системе страхования гражданской ответственности «зеленая карта». В сборнике: Транспорт. Экономика. Социальная сфера. Сборник статей III Международной научно-практической конференции. Пензенский государственный университет, Политехнический институт. 2016. С. 67.

социальное напряжение в обществе (особенно когда речь идет о социально незащищенных слоях населения).

Итак, проведенный анализ подтверждает необходимость развития в нашей стране данного вида страхования с целью защиты имущественных интересов лиц, пострадавших вследствие многочисленных автомобильных аварий, а также финансового состояния автовладельцев, виновных в их наступлении.

1.2. Правовая сущность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Сущность страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств можно раскрыть через выяснение, прежде всего, сущности самой гражданской ответственности, ведь для страхования представляет интерес именно гражданская (гражданско-правовая) ответственность, которая имеет имущественный характер и предусматривает компенсацию ущерба третьим лицам¹.

Гражданско-правовая ответственность как один из видов юридической ответственности – это установленные нормами гражданского права юридические последствия за неисполнение (ненадлежащее исполнение) лицом предусмотренных законодательством обязанностей, что связано с нарушением субъективных прав другого лица². Важной чертой гражданской ответственности является то, что реализация ее мер затрагивает только имущественные интересы правонарушителя и не влияет непосредственно на него как на лицо, как это происходит при уголовной и административной ответственности.

¹ *Маричева А.А.* Страхование гражданско-правовой ответственности владельца источника повышенной опасности // Проблемы современной науки и образования. 2014. № 9 (27). С. 108.

² *Крашенинников Е.А.* Понятие гражданско-правовой ответственности // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации. 2012. № 5. С. 7.

Кроме того, что гражданско-правовая ответственность как вид юридической ответственности олицетворяет негативную реакцию общества на совершенное правонарушение, а применение средств ответственности призвано предотвращать совершение правонарушений субъектами правоотношений, институт ответственности выполняет также компенсационную роль. Она проявляется в установлении обязанности правонарушителя восстановить нарушенное право потерпевшего – возместить причиненные убытки¹. Именно компенсационная функция гражданско-правовой ответственности, обязывает виновную сторону возместить убытки потерпевшей стороне.

Исследование правовых основ страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств важно, учитывая то, что основания возникновения, особенности применения такой ответственности определяют имущественный интерес потенциального причинителя вреда в случае наступления ДТП, вызывая тем самым его потребность в передаче риска причинения вреда третьим лицам на страхование. Страхование гражданской ответственности выступает важным средством финансового обеспечения исполнения обязанности виновного лица возместить убытки потерпевшим (третьим лицам).

В соответствии со статьей 4 Закона РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (в ред. от 3 июля 2016 г.) под понятием «страхование ответственности»² понимают страхование имущественных интересов, которые связанные с риском наступления ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу граждан, имуществу юридических лиц, муниципальных образований, субъектов Российской Федерации или Российской Федерации. Таким образом, страхование ответственности направлено на защиту имущественных интересов страхователя, а также на обеспечение возмещения вреда третьим лицам, пострадавшим в результате действия или бездействия страхователя. При

¹ Крашенинников Е.А. Указ. соч. С. 8.

² Российская газета. 1993. 12 янв.

наличии у виновного лица-автовладельца полиса возмещение убытков пострадавшим гарантируется страховщиком и не зависит от платежеспособности страхователя.

Страхование ответственности имеет следующие особенности по сравнению с имущественным и личным страхованием:

- третьей стороной (потерпевшим лицом) могут выступать любые, не обусловленные заранее, лица;
- предварительно не устанавливается страховая сумма, а только лимит ответственности страховщика¹.

Соответственно, эти особенности непосредственно касаются и страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Но кроме того, что данный вид страхования по объекту страхования относится к области страхования ответственности, в зависимости от рода опасностей и характера рисков он органично входит в понятие «автотранспортное страхование».

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств может проводиться в двух формах – добровольной и обязательной. В большинстве стран мира этот вид страхования относится к обязательным видам, что обусловлено несколькими обстоятельствами. Во-первых, как уже отмечалось, автотранспортное средство является источником повышенной опасности, поэтому гражданская ответственность владельца транспортного средства перед пострадавшими лицами в случае ДТП наступает почти всегда, кроме ситуаций, когда такой случай является следствием непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Во-вторых, такие гражданско-правовые отношения имеют массовый характер и касаются всего общества, поскольку потенциально участником ДТП может стать каждый гражданин. В-третьих, именно механизм обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев позволяет создать надежную систему социальной защиты.

¹ Волгин В.В. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М., 2010. С.26.

2. ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ОСАГО)

2.1 Понятие и основные элементы договора ОСАГО

Проведенное исследование сущности и особенностей страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств позволяет определить его как вид страхования, который направлен на защиту имущественных интересов физических и юридических лиц-владельцев транспортных средств, в связи с возмещением вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу третьих лиц в результате ДТП.

Объектом страхования является гражданско-правовая ответственность физических и юридических лиц-владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами в результате ДТП. Предметом договора страхования выступают имущественные интересы физических и юридических лиц-владельцев автотранспортных средств, связанные с возмещением вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу потерпевших в результате ДТП.

Страховое обязательственно-правовое отношение возникает на основе договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, который является правопорождающим юридическим фактом. Договор обязательного страхования представляет собой соглашение, 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)¹.

¹ *Нестеров С.А., Никитина В.Н.* Гражданско-правовая природа договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств. Сборник научных трудов Всероссийской научно-практической конференции. С.Б. Верещак (отв. редактор). 2016. С. 139-143.

По своей юридической природе он является разновидностью договора имущественного страхования (ст. 929 ГК РФ), относясь к группе договоров страхования гражданской ответственности (ч. 2 п. 2 ст. 4 Закона о страховании), входя в подгруппу договоров страхования ответственности за причинение вреда (ст. 931 ГК РФ), а с точки зрения видов выдаваемой страховщикам лицензии относится к группе договоров страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (пп. 14 п. 1 ст. 32.9 Закона о страховании).

Договор обязательного страхования можно отнести к следующим группам договоров:

1. Группа возмездных договоров (ст. 423 ГК РФ), в которых ценой договора является уплачиваемая страхователем страховая премия, формируемая с учетом страховых тарифов и страховых взносов.

2. Группа двусторонне обязывающих договоров, так как у каждой из сторон есть и права, и обязанности, носящие даже встречный характер.

3. Группа консенсуальных договоров (ст. 433 ГК РФ). Договор обязательного страхования считается заключенным с момента достижения согласия и уплаты страховых взносов. Однако уплачиваемые взносы не являются вещью (предметом договора), подлежащей передаче как условие заключения договора.

4. Группа публичных договоров (ст. 426 ГК РФ), на что прямо указывает абз. 8 ст. 1 Закона об ОСАГО. Если страхователь имеет право на свободный выбор страховщика, осуществляющего обязательное страхование, то страховщик не вправе отказать в заключении договора обязательного страхования владельцу транспортного средства, обратившемуся к нему с заявлением и представившему необходимые документы (п. 1.5 Правил ОСАГО)¹. Кроме того, страховщик не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другими в отношении заключения договора обязательного страхования.

¹ Вестник Банка России. № 93. 08.10.2014.

5. Группа договоров в пользу третьего лица (ст. 430 ГК РФ). Должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательств в свою пользу. Договор обязательного страхования заключается в пользу неограниченного круга потерпевших, которым может быть причинен вред действиями застрахованных лиц и наступлением в этой связи их гражданской ответственности. Потерпевшие являются выгодоприобретателями в рассматриваемых отношениях.

6. Группа договоров присоединения (ст. 428 ГК РФ). Условия договора определены в стандартной форме – Правилах обязательного страхования. По сути выполняемого действия при заключении договора обязательного страхования страхователь присоединяется к данным правилам. Верховный Суд отмечает, что при разрешении споров, возникающих из договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, следует иметь в виду, что к договору страхования в той его части, в которой он заключен на условиях Правил страхования, подлежат применению правила статьи 428 ГК РФ о договоре присоединения¹.

Однако применительно к договору обязательного страхования не могут действовать положения п. 2 ст. 428 ГК РФ, согласно которым присоединившаяся к договору сторона вправе потребовать расторжения или изменения договора, если договор присоединения хотя закону и не противоречит, но лишает эту сторону прав, обычно предъявляемых по договорам такого вида, исключает или ограничивает ответственность другой стороны за нарушение обязательств либо содержит другие, явно обременительные для присоединившейся стороны условия, которые она, исходя из своих разумно понимаемых интересов, не приняла бы при наличии у нее возможности участвовать в определении условий договора. Никакие из пунктов Правил обязательного страхования не могут быть изменены или

¹ Бюллетень Верховного Суда РФ. № 3. 2015.

исключены, у страхователя нет возможностей ни при каких условиях отказаться от заключения договора обязательного страхования¹.

7. Группа срочных договоров. Исходя из устоявшейся классификации страховых договоров в зависимости от продолжительности действия договора: краткосрочные (до 1 года), среднесрочные (свыше 1 года до 5 лет) и долгосрочные (свыше 5 лет), – рассматриваемый договор обязательного страхования относится к группе краткосрочных договоров.

По общему правилу, установленному ст. 10 Закона об ОСАГО, п. 1.1 Правил об ОСАГО², срок действия договора обязательного страхования равен одному году.

В некоторых случаях допускается заключение договора обязательного страхования на меньший по сравнению с одним годом срок в следующих случаях:

– при временном использовании транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, на территории Российской Федерации. В этих случаях договор обязательного страхования заключается на весь период временного использования транспортных средств, но не менее чем на 5 календарных дней;

– в случае приобретения транспортного средства (приобретение вследствие исполнения договора купли-продажи, вступления в права наследства, принятия дара и т.п.) для следования к месту его регистрации. В этом случае допускается заключение договора ОСАГО в отсутствие диагностической карты по результатам технического осмотра. Максимальный срок действия договора ОСАГО составляет 20 дней;

– в случае отсутствия технического осмотра у транспортного средства и направления на проведение технического осмотра, повторного технического осмотра для следования к месту его проведения. Логично, что в этом случае

¹ *Вязовская Т.Н.* Юридическая природа договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Вестник Российского университета кооперации. 2014. № 3 (17). С. 86.

² Вестник Банка России. № 93. 08.10.2014.

заключение договора ОСАГО также проводится в отсутствие диагностической карты. Максимальный срок его действия также составляет 20 дней.

Впоследствии договор ОСАГО заключается страхователем сроком на один год.

8. Договор страхования необходимо считать основным (самостоятельным) договором. Это объясняется тем, что возникающее из него обязательство носит самостоятельный, целостный характер (в отличие от таких договоров, как договор поручительства (ст. 361 ГК РФ), договор банковской гарантии (ст. 368 ГК РФ), договор залога (ст. 339 ГК РФ), которые часто называют дополнительными договорами, так как возникающие из них обязательства предопределяются основной сделкой).

Однако нередко договор страхования называют в качестве иного способа обеспечения исполнения обязательства, поскольку он может обеспечивать различные риски, покрывать возможные убытки, связанные с неисполнением обязательств из договора займа, кредита, аренды и др. По мнению, Т. Н. Вязовской, такие случаи не порочат основной (самостоятельный) характер договора страхования¹.

9. Некоторые авторы (В.С. Белых, И.В. Кривошеев) относят договор страхования к алеаторным (рисковым) договорам в связи с вероятностным или случайным характером наступления определенного события².

Безусловно, договор страхования существенным образом кардинально различается с наиболее типичными алеаторными сделками – играми и пари. В связи с вероятностным характером последних до конца неизвестен размер встречного исполнения, который может быть даже равен нулю. Поэтому договор страхования хоть и является рисковым договором, но это свойство особого рода, отличающее его от группы алеаторных договоров.

Условие о риске в договоре страхования, который может и не наступить, позволяет некоторым авторам относить договор к условным сделкам по тем

¹ Вязовская Т.Н. Указ. соч. С. 87.

² Белых В.С., Кривошеев И.В. Страхование: учеб. пособие. М., 2012. С. 78.

причинам, что страховой случай может не наступить, поэтому страховой выплаты может и не быть. Данное положение справедливо критикуется авторами, которые отмечают, что исполнение обязанностей сторон, и в первую очередь страхователя, никак не связано с наступлением условия¹. В целом данная проблема связана с проблемой предмета договора и сущности страхового обязательства, которая заключается в гарантированности страховой защиты.

Одним из отличительных признаков договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, исходя из его определения, является характерный специфический субъектный состав – одной из сторон должен быть владелец транспортного средства. Представляется необходимым детально осветить данный вопрос.

В ст. 1 Закон об ОСАГО даёт расшифровку понятия «владелец транспортного средства» – это «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 тому подобное)».

Таким образом, понятие «владелец транспортного средства» является многозначным. Рассмотрим особенности правового статуса каждой разновидности владельцев транспортных средств.

Собственниками в соответствии со ст. 212 ГК РФ могут быть граждане, юридические лица, Российская федерация, субъекты Российской Федерации и муниципальные образования.

Главной отличительной чертой собственников от других владельцев является то, что они являются так называемыми «полными владельцами». В соответствии с п.1 ст. 209 ГК РФ у них есть полная триада

¹ Завидов Б.Д. Постатейный комментарий к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». М., 2004. С. 108.

собственности: владение, пользование и распоряжение. Относительно договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств собственниками могут быть граждане, юридические лица, Российская федерация, субъекты Российской Федерации и муниципальные образования.

Вторым видом владельца транспортного средства является лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления. В силу ст. 294 ГК РФ на праве хозяйственного ведения имущество может принадлежать государственному или муниципальному унитарному предприятию. А ст. 296 ГК РФ содержит норму, согласно которой казённое предприятие в соответствии с целями деятельности, заданиями собственника и назначением имущества осуществляет права владения, пользования и распоряжения им.

Несмотря на схожесть с правовым положением собственника по владению, пользованию и распоряжению имуществом, государственные и муниципальные унитарные предприятия, а также казённые предприятия и другие учреждения владеют, пользуются и распоряжаются имуществом под контролем собственника, а также не по своему усмотрению и свободно, а в соответствии с целями своей деятельности, заданием собственника и назначением имущества.

Таким образом, владельцами транспортных средств на праве хозяйственного ведения и оперативного управления могут быть государственные или муниципальные унитарные предприятия, казённые предприятия, а также учреждения, которые в отношении закреплённого за ними имущества в соответствии с целями деятельности, заданиями собственника и назначением имущества осуществляют права владения, пользования и распоряжения им¹.

¹ *Спасилов М.Г.* К вопросу о понятии владельца транспортного средства в договоре обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В сборнике: Актуальные проблемы современной науки. Международная научно-практическая конференция. НОУ «СевКавГТИ», 2013. С. 95.

Следующим владельцем транспортного средства может выступать арендатор, который наделён меньшим объёмом правомочий по сравнению с собственником и лицом, которое владеет транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления. Таким образом, владение транспортным средством на праве аренды представляет собой временное, а не постоянное, в отличие от права собственности, явление.

Собственник транспортного средства вправе выдать доверенность на право управления транспортным средством¹.

Ещё одним основанием приобретения статуса владельца транспортного средства является распоряжение соответствующего органа о передаче лицу транспортного средства. Например, на основании распоряжения органа опеки и попечительства имущество может быть передано во владение и пользование на основании договора доверительного управления управляющему, который и будет являться владельцем транспортного средства. Таким лицом может выступать любой дееспособный гражданин.

Законом установлен не исчерпывающий перечень владельцев транспортных средств. В определении владельца транспортного средства законодателем использована формулировка «и тому подобное».

В судебной практике возникают споры – является ли владельцем транспортного средства водитель, который не вписан в полис ОСАГО. Такой вопрос возникает, поскольку согласно ч.2 ст. 15 Закона об ОСАГО договор обязательного страхования заключается в отношении владельца транспортного средства, лиц, указанных им в договоре обязательного страхования, или в отношении неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению транспортным средством в соответствии с условиями договора обязательного страхования, а также иных лиц, использующих транспортное средство на законном основании.

¹ Сокол П.В. Комментарий к законодательству об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М., 2010. С. 14.

Указанная проблема была решена Верховным Судом в Постановлении от 21 января 2014 г. № 12-АД13-3¹, где суд постановил, что страховые компании обязаны выплачивать деньги за ДТП, в котором виновник аварии не был вписан в полис ОСАГО. Суд указал, что если вред страхователю причинен по вине управлявшего им лица, использующего транспортное средство на законном основании, но не включенного в договор обязательного страхования, страховая сумма по договору ОСАГО подлежит выплате независимо от того, на каких условиях заключен договор. Однако суд сделал очень важную оговорку – на основании ст. 14 Закона об ОСАГО страховщик имеет право предъявить, в свою очередь, иск в размере произведенной выплаты виновнику аварии. Таким образом, водители, не вписанные в полис, ставшие виновниками аварии, не освобождаются от ответственности и будут возвращать деньги уже страховой компании в порядке регресса.

Рассматривая вопрос о владельце транспортного средства необходимо выяснить какое именно транспортное средство имеется ввиду при регулировании отношений по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В данном аспекте исходя под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём. Таким образом, из системного толкования норма Закона об ОСАГО это только те транспортные средства, которые обладают способностью двигаться по автодорогам. Следовательно, в Законе не идёт речь о морском, водном, железнодорожном, воздушном и космическом видах транспорта².

Общий перечень существенных условий для договоров страхования закреплен в ст. 942 ГК РФ, в соответствии с которой при заключении договора имущественного страхования между страховщиком и страхователем должно

¹ Постановление Верховного Суда РФ от 21 января 2014 г. № 12-АД13-3 // URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70481852/>

² *Хасанова Р.Р., Минасов Т.Б.* Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств : теоретические аспекты // Ученый XXI века. 2015. № 3. С. 107

быть достигнуто соглашение по четырем существенным условиям: об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования; о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая); о размере страховой суммы; о сроке действия договора¹.

Первое существенное условие договора об объекте обязательного страхования заключается в определении имущественных интересов, связанных 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 (п. 1 ст. 6 Закона об ОСАГО, п. 5 Правил ОСАГО).

Второе существенное условие касается характера страхового риска по обязательному страхованию (п. 2 ст. 6 Закона об ОСАГО). Согласно ст. 942 ГК РФ существенным условием договора страхования является условие о страховом случае.

Третье существенное условие о размере страховой суммы в обязательном страховании проявляется таким образом, что само условие не согласовывается сторонами, а установлено Законом об ОСАГО, поэтому применяется автоматически.

Четвертое существенное условие о сроке действия договора страхования, составляющего по общему правилу один год, уже было охарактеризовано выше.

Еще одно условие, вытекающее из существа обязательства – это условие о страховой премии и страховых взносах (цене договора). Договор страхования всегда возмездный. Цена по договору обязательного страхования определяется на основании установленных страховых тарифов.

Итак, из определения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств можно выделить его

¹ Волгин В.В. Указ. соч. С. 58.

основные признаки: этот договор является разновидностью договора страхования; этот договор направлен на страхование риска наступления гражданской ответственности; для данного договора характерен специфический субъектный состав – одной из сторон должен быть владелец транспортного средства.

Определяющая роль среди условий договора принадлежит существенным условиям, без согласования которых договор считается незаключенным.

2.2. Порядок заключения, исполнения и прекращения договора ОСАГО

Для того, чтобы владелец транспортного средства исполнил возложенную на него обязанность по страхованию автогражданской ответственности, он должен заключить договор обязательного страхования со страховщиком¹.

Владелец транспортного средства вправе выбрать любого страховщика ОСАГО. Действующим законодательством в обязательном порядке урегулирована обязанность владельца транспортного средства заключить договор ОСАГО, в то же самое время, страховщик не вправе отказать в заключении договора ОСАГО. При отказе в заключении договора страховая компания обязана выдать страхователю мотивированное уведомление.

Согласно п.1.7. Правил ОСАГО место осмотра транспортного средства устанавливается по соглашению сторон, т.е. осмотр может быть проведён по месту жительства страхователя, поэтому, при наличии соответствующего заявления (в обращении на имя руководителя страховой компании или в заявлении на страхование), отказ в продаже полиса из-за непредставления страхователем автомобиля на осмотр в офис страховщика, нельзя рассматривать как законный.

Исходя из общих положений ст. 940 ГК РФ, договор об обязательном страховании заключается только в письменной форме. Несоблюдение

¹ *Нестеров С.А., Никитина В.Н. Указ. соч. С. 140.*

письменной формы влечет недействительность договора страхования, за исключением обязательного социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

Заключение договора ОСАГО осуществляется путем составления одного документа – страхового полиса на основании письменного или устного заявления страхователя. Договор обязательного страхования может быть заключен в отношении владельца транспортного средства, лиц, указанных им в договоре обязательного страхования или в отношении неограниченного числа лиц, которые допущены владельцем к управлению транспортным средством¹.

Согласно п. 3 ст. 15 Закона об ОСАГО для заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств страхователь обязан представить страховщику пакет документов: заявление, паспорт или иной удостоверяющий личность документ (если страхователем является физическое лицо), свидетельство о государственной регистрации юридического лица (если страхователем является юридическое лицо), документ о регистрации транспортного средства, водительское удостоверение или копия водительского удостоверения лица, допущенного к управлению транспортным средством, диагностическая карта, содержащая сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Договор обязательного страхования может быть составлен в виде электронного документа. В этом случае предоставление страхователем выше документов не требуется. Страховщик обязан обеспечить возможность заключения договора электронного ОСАГО с каждым лицом, обратившимся к нему с заявлением о заключении договора обязательного страхования в виде электронного документа, т.е. страховщик должен обеспечить 100% доступ и работоспособность сервиса оформления электронного полиса ОСАГО. Страница оформления электронного полиса ОСАГО должна содержать исчерпывающий перечень полей которые должен заполнить страхователь.

¹ Кузнецова О.В. ОСАГО: практическое пособие. М.: Юрайт, 2008. С. 90.

Заполнив все необходимые поля страхователь должен беспрепятственного перейти к его оплате. Непосредственно после оплаты страховщик направляет электронный полис ОСАГО подписанный электронной цифровой подписью страховщика, на электронный адрес страхователя указанный при оформлении полиса ОСАГО. По желанию страхователя страховой полис, оформленный на бланке строгой отчетности (т. е. бумажном виде), может быть выдан ему в офисе страховщика бесплатно или направлен страхователю за его счет посредством почтового отправления..

Страховой полис в виде электронного документа направляется страхователю после оплаты страховой премии, одновременно данные о таком полисе вносятся в АИС ОСАГО.

Условно порядок заключения договора ОСАГО в электронной форме представлен на рис. 2.1.

Стоимость страхового полиса ОСАГО определяется страховщиком, согласно Указанию Банка России от 19.09.2014 № 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»¹.

Подтверждением заключения договора об ОСАГО является выдача страхователю страхового полиса, что является акцептом страховщика. В нем на основании заявления страхователя определены и рассчитаны все необходимые условия страхования. Значение полиса заключается еще и в том, что он удостоверяет личность страхователя (выгодоприобретателя, застрахованного лица) для порядка осуществления страхового возмещения или выплат в случае наступления страхового случая.

¹ Вестник Банка России. № 88. 02.10.2014.



Рис. 2.1. Схема заключения электронного договора ОСАГО¹

В страховом полисе указываются сведения: о страхователе и собственнике транспортного средства; о страховщике; о сроке страхования; о марке, модели и идентификационном номере транспортного средства; о лицах, допущенных к управлению; о цели использования транспортного средства; о периоде использования транспортного средства; о размерах страховой суммы; об определении страхового случая; особые отметки; дата заключения договора.

Бланк страхового полиса обязательного страхования имеет единую форму на всей территории Российской Федерации. Страховой полис по обязательному страхованию выдается на каждое транспортное средство.

Законодательством установлено, что при заключении договора обязательного страхования страхователю должны выдаваться: правила обязательного страхования; перечень представителей страховщика в субъектах Российской Федерации; бланки извещения о ДТП.

Следует отметить, что прежде чем страховщик выдаст страхователю страховой полис, страхователь должен будет уплатить страховую премию.

¹ Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. М., 2014. С. 151.

Сразу же после оплаты страховой премии договор ОСАГО считается заключенным и соответственно вступает в силу. Именно с этого момента страховщик начинает оказывать страхователю услугу по страхованию, суть которой состоит в несении риска его гражданской ответственности перед третьими лицами за вред, который страхователь может им причинить в результате использования транспортного средства.

Для того, чтобы обеспечить право на получение страхового возмещения или выплаты водители, участники ДТП, обязаны принять все необходимые меры, установленные законодательством¹:

1) В соответствии со ст. 962 ГК РФ осуществить комплекс разумных и доступных мероприятий, которые должны уменьшить возможные убытки. Кроме этого, участники ДТП должны исполнить обязанности, предусмотренные Правилами дорожного движения: обозначить место ДТП знаками аварийной установки; записать персональные данные об очевидцах ДТП; вызвать скорую помощь, если есть лица, которым причинен вред жизни или здоровью; вызвать сотрудников ГИБДД.

2) Сообщить водителям - участникам ДТП другим участникам ДТП (и в первую очередь потерпевшим), намеренным предъявить требование о возмещении вреда, сведений о договоре обязательного страхования: номер полиса, наименование и адрес своего страховщика или его представителей, их контактные телефоны.

3) Уведомить страховщиков, застраховавших их гражданскую ответственность, о наступлении страхового случая;

4) Оформить документы о ДТП. Законодатель допускает несколько различных вариантов оформления документов о ДТП, в зависимости от условий:

– оформление документов о ДТП уполномоченными на то сотрудниками полиции (ГИБДД), прибывшими на место происшествия по сообщению его участников;

¹ Волгин В.В. Указ. соч. С. 104.

– оформление документов о ДТП на ближайшем посту дорожно-патрульной службы в том случае, если в результате ДТП нет потерпевших, жизни и здоровью которых причинен вред и при взаимном согласии водителей;

– допускается оформление документов о ДТП без участия сотрудников ГИБДД (Европротокол) (ст. 11.1 Закона об ОСАГО).

3. Следует отметить, что при упрощённой процедуре оформления ДТП, потерпевший может рассчитывать на возмещение до 50 тысяч рублей. Для Москвы, Санкт-Петербурга, Московской области или Ленинградской области, при условии, что обстоятельства аварии зафиксированы с помощью специальных технических средств контроля (ГЛОНАСС), сумма выплат может составлять до 400 000 рублей.

4. Отсутствие ущерба здоровью водителей и пассажиров.

5. Отсутствие разногласий по вопросу виновной в ДТП стороны и размера причиненных повреждений. Данный факт фиксируется при заполнении бланка извещения о ДТП. Степень вины каждой стороны должна быть отражена прямо и недвусмысленно. В документе должны отсутствовать исправления и любые пометки.

5) Заполнить бланк извещения. Заполненные извещения о ДТП, должны быть в кратчайший срок, но не позднее пяти рабочих дней после ДТП вручены или направлены любым способом страховщику, застраховававшему гражданскую ответственность водителя.

В силу пункта 3.9 Правил ОСАГО потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, также обязан при первой возможности, но не позднее пяти рабочих дней после дорожно-транспортного происшествия уведомить страховщика о наступлении страхового случая.

В действующей с 28 апреля 2017 года редакции Закона об ОСАГО денежные выплаты заменяются на натуральные, что означает компенсацию ущерба ремонтными работами в мастерских, куда страховщик направляет транспортное средство. Если до этого момента в большинстве случаев после ДТП страховщики возмещали ущерб денежным эквивалентом, то эти

изменения предполагают полное замещение натуральными выплатами по ОСАГО. Страховщик после осмотра поврежденного транспортного средства потерпевшего и (или) проведения его независимой технической экспертизы выдает потерпевшему направление на ремонт на станцию технического обслуживания и осуществляет оплату стоимости проводимого такой станцией восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего.

Однако имеются исключения. Так, страховое возмещение вреда осуществляется путем выдачи суммы страховой выплаты потерпевшему (выгодоприобретателю) в случае: полной гибели транспортного средства; смерти потерпевшего или причинения тяжкого или средней тяжести вреда его здоровью; если потерпевший является инвалидом; если стоимость восстановительного ремонта превышает страховую сумму; наличия соглашения в письменной форме между страховщиком и потерпевшим (выгодоприобретателем)¹.

В обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, помимо общего порядка прекращения договора страхования в связи с окончанием срока его действия, существует и порядок досрочного прекращения, закрепленный в Правилах ОСАГО и ГК РФ.

В соответствии с пунктом 1 статьи 958 ГК РФ договор страхования прекращается до наступления срока, на который он был заключен, если после его вступления в силу возможность наступления страхового случая отпала и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай. В соответствии с п. 2 ст. 958 ГК РФ страхователь вправе отказаться от договора страхования в любое время, если к моменту отказа возможность наступления страхового случая не отпала, при этом страховая премия в этом случае не возвращается. Таким образом, ГК РФ предусматривает ограниченное число случаев досрочного прекращения договора страхования.

¹ Николаева М. Указ. соч. С. 105.

Правила ОСАГО закрепляют дополнительные условия, при которых становится возможным досрочное прекращение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В соответствии с п. 1.13. действие договора обязательного страхования досрочно прекращается в следующих случаях:

- смерть гражданина - страхователя или собственника;
- ликвидация юридического лица - страхователя;
- ликвидация страховщика;
- гибель (утрата) транспортного средства, указанного в страховом полисе обязательного страхования и иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Страхователь также вправе досрочно прекратить действие договора обязательного страхования в следующих случаях:

- отзыв лицензии страховщика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- замена собственника транспортного средства;
- иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Пункт 1.15 Правил ОСАГО закрепляет случаи, когда договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств может быть досрочно прекращен по инициативе страховщика – при выявлении ложных или неполных сведений, представленных страхователем при заключении договора обязательного страхования, имеющих существенное значение для определения степени страхового риска и в иных случаях, предусмотренных законодательством.

Досрочное прекращение действия договора обязательного страхования не влечет освобождение страховщика от обязанности по осуществлению страховых выплат по произошедшим в течение срока действия договора обязательного страхования страховым случаям.

3. АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

Прежде всего, отметим, что российские автоводители в целом положительно оценили реформу ОСАГО. Об этом отмечает компания «Ромир», обобщив данные, полученные в ходе опроса 1500 автоводителей, проживающих в 35 субъектах РФ в городах с населением свыше 100 тысяч человек в марте 2016 года. Социологический опрос показал, что к проведению реформы ОСАГО целевая аудитория относится положительно (см. рис. 3.1).



Рис. 3.1. Оценка изменений в ОСАГО за 2014-2016 год¹

Ежегодная индексация тарифа, по мнению половины респондентов (47%), должна зависеть от экономической ситуации, еще 26% также согласны с ежегодным индексированием тарифа, «поскольку все основные товары и

¹ Изменения в ОСАГО: реакция общества на повышение тарифов // URL: http://romir.ru/studies/650_1427230800/

услуги ежегодно индексируются». 19% указали на то, что тариф следует заморозить, 11% считают, что «только так можно обеспечить стабильность выплат пострадавшим».

Аудитория в целом согласна с тем, что региональные коэффициенты могут различаться в регионах в зависимости от автопарка, аварийности, состояния дорог, кроме того, региональные коэффициенты могут индексироваться вместе с базовым тарифом в зависимости от экономической ситуации (56% опрошенных указали на это). За «уравниловку» выступает 17 % опрошенных¹.

В то же время, около половины опрошенных считают, что еще очень многое в системе нуждается в улучшении. Обратимся к официальной статистике. Так, Представители Банка России обнародовали данные статистики жалоб, поданных в 2016 году гражданами РФ в адреса различных инстанций. Цифры свидетельствуют о том, что из общего числа всех отправленных жалоб 79% касаются взаимоотношений со страховыми компаниями (рис. 3.2).

Наибольшее число обращений поступает от лиц, оформивших полисы ОСАГО. Таковых заявлений зафиксировано 77 процентов от общего числа жалоб на страховщиков.

Причём касательно ОСАГО, люди преимущественно жаловались на то, как используется коэффициент «бонус-малус». Заявлений по этому поводу было зарегистрировано 62 процента от числа жалоб по ОСАГО.

Итак, можно обратить внимание на проблему использования в ОСАГО коэффициента «бонус-малус» (далее – КБМ). Очевидно, что наибольшее значение для автовладельцев при заключении договора об ОСАГО имеет стоимость страхового полиса. Но большинство автовладельцев не знают о том, что стоимость полиса ОСАГО во всех страховых компаниях должна быть одинакова, так как рассчитывается на основе одних и тех же страховых тарифов, утвержденных законодательством.

¹ Изменения в ОСАГО: реакция общества на повышение тарифов // URL: http://romir.ru/studies/650_1427230800/

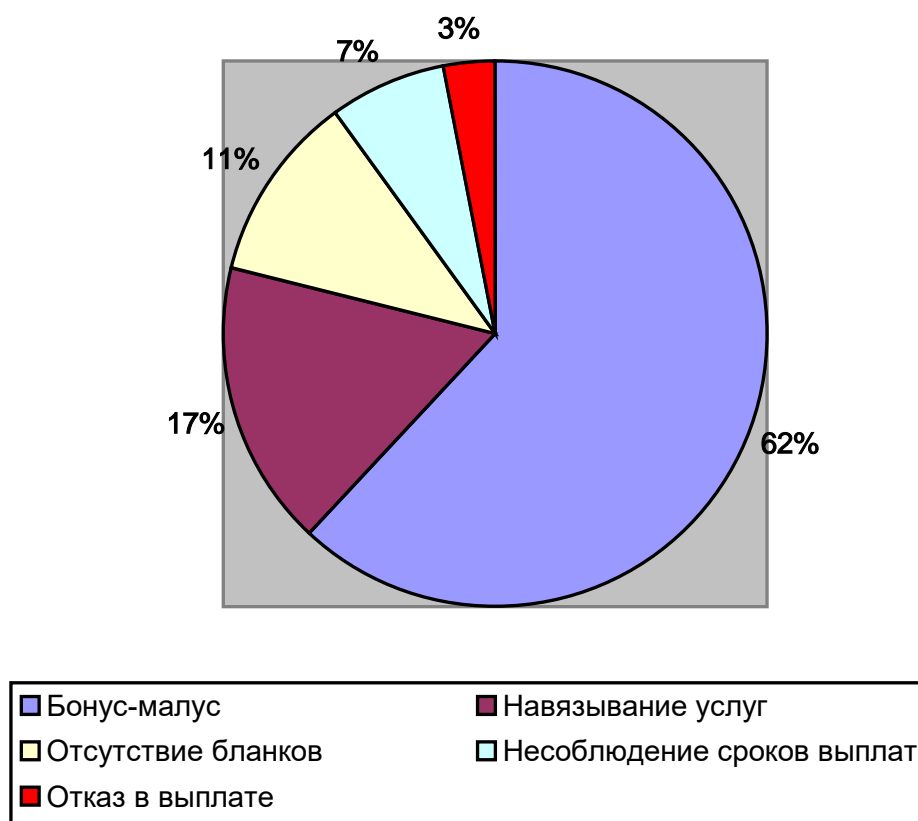


Рис. 3.2. Статистика обращений граждан в ЦБ РФ по страховым спорам в 2016 г.¹

О проблеме использования в ОСАГО коэффициента «бонус-малус» свидетельствует и многочисленная судебная практика.

Приведем несколько примеров.

Так, Давлетбаев обратился в суд с иском к ООО «Росгосстрах о защите прав потребителя, указав, что между Давлетбаевым (потребитель) и филиалом ООО «Росгосстрах» заключен договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Непосредственно, перед заключением договора, истец уведомил представителя страховщика Вяткину о необходимости применения КБМ с учетом скидки за безаварийное вождение,

¹ Клиенты ОСАГО стали меньше жаловаться на навязывание услуг, но больше жаловаться на бонус-малус // URL: <http://www.sravnikupi.ru/>

полагается скидка за безаварийное вождение 0,5, так как за весь период страхования виновником ДТП истец не был. Но представитель отказался вносить КБМ 0,5 ссылаясь на данные в АИС РСА, истец ей сказал, что данные в АИС РСА передает страховщик. Что страховщик не корректно передал данные в АИС РСА. Таким образом, фактически уплаченная страховая премия по полисам серии была необоснованно завышена, так как и при расчетах не правильно применялся коэффициенты бонус-малуса.

Суд искивые требования Давлетбаева к ООО «Росгосстрах» удовлетворил, взыскав с ООО «Росгосстрах» в пользу Давлетбаева ФИО17 излишне уплаченную сумму страховой премии в общей сумме 655.78 руб., неустойку в размере 3 706.56 руб., компенсацию морального вреда в размере 1000 руб., штраф в размере 2 681.17 руб., а также обязал ООО «Росгосстрах» произвести корректировку КБМ (коэффициента бонус малус) и внести в автоматизированную информационную систему обязательного страхования сведения о КБМ в размере 0.55 и классе водителя равном 12 на начало срока страхования по договору ОСАГО (страхователь Давлетбаев)¹.

В другом деле Зорин обратился в суд с аналогичным иском к ПАО СК «Росгосстрах» о восстановлении водительского класса по договору ОСАГО, взыскании переплаченной части страховой премии, компенсации морального вреда за нарушение прав потребителя. Суд признал за ним по договору ОСАГО право на «13-й» водительский класс, взыскав с ПАО СК «Росгосстрах» в пользу истца 990,99 рублей в качестве переплаченной части страховой премии по договору ОСАГО, 3000 рублей в качестве компенсации морального вреда за занижение водительского класса, 3 000 рублей – в качестве компенсации морального вреда за нарушение права истца на принятие своевременных мер по выявлению и устранению несоответствий, допущенных в отношении его водительского класса, 3000 рублей – в качестве компенсации морального вреда за нарушение прав истца на удовлетворение законных требований по

¹ Решение Демского районного суда г.Уфы Республики Башкортостан от от 23 сентября 2015 г. по делу № 2-1644/2015 // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/oGI7aOoSB5dQ/>

заявлению, 1500 рублей – в качестве судебных расходов, связанных с получением сведений из АИС РСА, а также штраф в размере 50% от присужденной суммы.

Кроме того суд установил, что Зорин не смог самостоятельно получить необходимую информацию и обратился с соответствующим заявлением в ПАО СК «Росгосстрах», в котором просил предоставить сведения о своем страховании по полису ОСАГО и проверить объективность КБМ. Страховая компания ответа на обращение не представила, потому Зорин был вынужден обратиться в частную структуру с просьбой об оказании услуг предоставления заказчику информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе ОСАГО, оператором которой является Российский Союз автомобилистов. Согласно квитанции Зорин оплатил за предоставленную услугу 1500 рублей. Поскольку ПАО СК «Росгосстрах» не направило ответ на заявление Зорина, не разъяснило ему возможность бесплатного получения запрашиваемой им информации на Интернет Сайте РСА, то судебная коллегия полагает обоснованным обращение истца к частной структуре, и соответственно расходы в размере 1500 рублей, понесенные Зориным, правомерно взысканы с ответчика¹.

И таких судебных споров можно привести еще не один десяток.

Рассмотрим, в чем же проблема и как ее можно решить.

Так, коэффициент Бонус-Малус (КБМ, скидка за безаварийную езду) – один из показателей, влияющих на стоимость полиса ОСАГО. В зависимости от аварийности коэффициент может быть повышающим или понижающим. Каждому КБМ соответствует свой класс. При продаже ОСАГО страховая компания обязана использовать сведения о КБМ из единой автоматизированной базы данных (АИС ОСАГО), а при отсутствии информации, применить в расчёте стоимости страховки коэффициент бонус-малус равный единице.

¹ Апелляционное определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Республики Башкортостан от 07 марта 2017 года по делу № 33-4889/2017 // URL: <https://rospravosudie.com/court-verhovnyj-sud-respubliki-bashkortostan-respublika-bashkortostan-s/act-554289140/>

Максимальная скидка по ОСАГО за безаварийную езду составляет 50% – это соответствуют КБМ 0,5 и 13 классу. Водитель (собственник ТС) может получить максимальную скидку если в течении 10 лет страховая компания не производила выплаты по ОСАГО за ДТП, совершённые по его вине.

Однако большинство страховых компаний не соблюдают требования, установленные законодательством при определении страховой премии, так как страховые компании устанавливают класс водителя по своему усмотрению, а не по положенным нормативам.

Однако на практике российские страховщики превратили бонус в инструмент демпинга. А малус практически никогда не применяется из-за отсутствия единой базы ДТП у страховых компаний¹. В свою очередь отсутствие единой базы страховых выплат по всем компаниям позволяет страхователям избежать малуса. Они просто переоформляют «автогражданку» в другой страховой компании, умалчивая о страховом событии. Поэтому система бонус-малус остается недостаточно эффективной и не выполняет свои функции в условиях отсутствия единой базы страховых выплат у страховщиков. А безосновательно применяемые скидки наносят ущерб порядочным страхователям, которые не получают возмещение по страховым событиям своевременно.

Выходом из проблемной ситуации видится создание электронной онлайн-системы, которая будет рассчитывать для каждого водителя индивидуальный коэффициент КБМ и передавать по запросу страховой компании для заключения договора страхования. Соответственно целесообразна передача права расчёта КБМ Российскому союзу автостраховщиков (РСА), что очевидно позволит избежать злоупотребления страховых компаний при заключении договоров страхования.

¹ *Филина М.А., Газалиева Х.Н., Худайнатова П.К.* Проблемы функционирования обязательного страхования автогражданской ответственности в Российской Федерации. В сборнике: Финансовые инструменты регулирования социально-экономического развития регионов Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. 2016. С. 144.

Следующая проблема видится в применении Европротокола, т.е. когда размер страховой выплаты, ограниченный 50000 рублями не покрывает размера причиненного ущерба. Рассмотрим проблему на судебном примере.

Например, Чернова обратилась в суд с иском, в котором просит признать европротокол, подписанный между ней и Гатиловым недействительным. В обоснование заявленных требований ссылалась на то, что произошло 21.09.2016 года ДТП с участием автомобиля истца «HONDAINSIGHT» и автомобиля «TOYOTACOROLLA AXIO» под управлением Гатилова, в результате которого ее транспортному средству «HONDAINSIGHT» гос. номер были причинены механические повреждения, а ей материальный ущерб.

22.09.2016 г. она обратилась в ОАО СК «АльфаСтрахование», посчитав, что ущерб, причиненный ее автомобилю, не превышает 50 000 руб., она воспользовалась ст.11 ч.8 Закона об ОСАГО, согласно которой оформление документов о ДТП может производиться без участия уполномоченных на то сотрудников полиции. Впоследствии ОАО СК «АльфаСтрахование» признало вышеуказанное ДТП страховым случаем и произвело выплату в размере 50000 руб., т.е. исполнило свои обязательства, выплатив страховое возмещение в пределах лимита, установленного ст. 11 ФЗ «Об ОСАГО».

Для определения реального ущерба истец обратилась в экспертную организацию ООО «Восток - Сервис», которая определила размер ущерба в сумме 64039,47 руб.

Поскольку выплаченное страховое возмещение не соответствует реальному размеру ущерба, Чернова обратилась в суд, указав, что, не обладая специальными техническими знаниями, в момент подписания европротокола добросовестно заблуждалась и полагала, что выплаченного страхового возмещения будет достаточно для возмещения причиненного материального ущерба.

Суд отметил, что Чернова знала и была согласна с правовыми последствиями оформления ДТП без участия уполномоченных сотрудников полиции, и с правовыми последствиями предъявления страховщику заявления о

страховой выплате по ДТП, оформленному в данном упрощенном порядке (без участия сотрудников полиции, по «европротоколу», извещению о ДТП), поэтому признал, что обращение истца в суд с настоящим иском, противоречит смыслу статьи 11.1 Закона об ОСАГО и направлено на обход норм закона и злоупотребление гражданскими правами – так как признание данной сделки недействительной, с учетом того факта, что истцом уже получено страховое возмещение будет нарушать права и законные интересы страховой организации, и нормы закона об ОСАГО.

В удовлетворении исковых требований Черновой о признании соглашения об упрощённом порядке оформления ДТП без уполномоченных сотрудников полиции недействительным было отказано¹.

В другом деле, отказывая в удовлетворении аналогичного иска суд указал, что истец, видя повреждения, которые получил ее автомобиль на месте ДТП, могла и должна была предвидеть, что 50 000 руб. будет недостаточно для покрытия ущерба в полном объеме, в связи с чем данное обстоятельство не должно являться основанием для обращения в суд с иском к причинителю вреда. Довод представителя истца о том, что не обладая специальными познаниями, истица не могла оценить ущерб, полученный в результате ДТП, суд находит несостоятельным, поскольку она не была лишена возможности вызвать сотрудников ДПС для оформления ДТП, так как от нее зависело, каким образом будет оформлено ДТП. Оформление ДТП посредством европротокола свидетельствует о том, что спора по обстоятельствам произошедшего ДТП между сторонами не было, ответчик вину в ДТП признал².

Отметим, что лимит страховых выплат вызывает не только судебные споры, но и объясняет непопулярность Европротокола, по разным данным, сегодня этой возможностью пользуются лишь 6% водителей.

¹ Решение Надеждинского районного суда Приморского края от 15 февраля 2017 года по делу № 2-282/2017 // URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/81722219/93583335/>

² Решение Воскресенского городского суда (Московская область) от 14 июня 2016 г. по делу № 2-2017/2016 // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/6ih63mA4DwWX/>

Для исправления ситуации предлагается либо увеличить вдвое, либо отменить лимит выплаты по Европротоколу, расширив его на полную страховую стоимость, указанную в полисе, при этом с целью избежать злоупотреблений максимально формализовать «европротокол», и в случаях его применения обязательно осматривать транспортные средства обоих участников ДТП, либо предоставлять материалы с фото- и видеофиксатора.

Еще одна проблема – оптимизации рассмотрения споров, возникающих между страховщиком, осуществившим прямое возмещение убытков, и страховщиком, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, и обязан возместить денежную сумму, выплаченную в порядке прямого возмещения убытков.

Так, в случаях, установленных пунктом 1 статьи 14.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», потерпевший вправе предъявить требование о возмещении вреда, причиненного его имуществу в результате дорожно-транспортного происшествия, страховщику, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего. Данное правило направлено на упрощение порядка получения потерпевшими страхового возмещения в случае незначительных дорожно-транспортных происшествий.

Так, страховщик, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, осуществляет возмещение вреда, причиненного имуществу потерпевшего, от имени страховщика, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред (осуществляет прямое возмещение убытков), в соответствии с предусмотренным статьей 26.1 Закона № 40-ФЗ соглашением о прямом возмещении убытков в размере, определенном в соответствии со статьей 12 указанного Закона (пункт 4 статьи 14.1 Закона N 40-ФЗ).

Впоследствии страховщик, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, обязан возместить в счет страховой выплаты по договору обязательного страхования страховщику,

осуществившему прямое возмещение убытков, возмещенный им потерпевшему вред в соответствии с предусмотренным статьей 26.1 Закона № 40-ФЗ соглашением о прямом возмещении убытков.

Однако в последнее время в судах наблюдается значительный рост дел по искам страховых организаций, осуществивших прямое возмещение убытков, к страховщикам, застраховавшим гражданскую ответственность лиц, причинивших вред в результате дорожно-транспортного происшествия, ввиду неисполнения последними соглашений о прямом возмещении убытков¹.

Поэтому представляется позитивным установление досудебного порядка урегулирования споров между страховыми организациями (профессиональными участниками) при осуществлении механизма прямого возмещения убытков, возникших в результате дорожно-транспортного происшествия, что соответствует цели введения правил о соглашениях по прямому возмещению убытков – снижению числа споров между страховщиками по суброгационным требованиям. Обращение же страховых компаний с исками друг к другу о выплате страхового возмещения в порядке прямого возмещения убытков в суд без соблюдения досудебного порядка урегулирования спора между ними идет вразрез с указанной целью и необоснованно переносит разрешение спора из сферы профессионального сообщества страховых компаний в государственный суд.

Следует поддержать позицию Верховного Суда РФ, выступившим с законодательной инициативой внести в Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев

¹ Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 13 января 2017 года по делу № А32-38992/2016 // URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/90497847/103843894>; Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 14 апреля 2017 г. № 09АП-7240/17 // URL: <http://base.garant.ru/61861734/#ixzz4gzw6a8Ml>; Апелляционное определение Судебной коллегии по гражданским делам Омского областного суда от 22 марта 2017 года по делу № 33-1703/2017 // URL: <https://rospravosudie.com/court-omskij-oblastnoj-sud-omskaaya-oblast-s/act-554839143/>; Решение Фрунзенского районного суда г. Саратова от 30 декабря 2016 г. по делу № 2-28/2017 (Саратовская область) // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/vxWv70OFP15r/>

транспортных средств» изменение, дополнив статью 14.1 пунктом 5.1 следующего содержания:

«5.1. При возникновении спора о возмещении страховщиком, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, в счет страховой выплаты вреда, возмещенного страховщиком, осуществившим прямое возмещение убытков, такой спор рассматривается комиссией, образованной в профессиональном объединении страховщиков, в течение 20 календарных дней, за исключением нерабочих праздничных дней, со дня поступления заявления.

В случае несогласия страховщика с решением комиссии такое решение может быть оспорено в арбитражном суде»¹.

Представляется, что введение предлагаемого досудебного порядка урегулирования споров будет дисциплинировать страховые компании, способствовать осуществлению ими прав добросовестно, с учетом прав и законных интересов друг друга, а также существенным образом снизит нагрузку на судебную систему. В случае несогласия страховщика с решением комиссии такое решение может быть оспорено в арбитражном суде.

Рассматривая проблемы правоприменительной практики отметим, что они есть, мы обозначили лишь самые распространенные. До недавнего времени их было намного больше, однако законодатель и Верховный Суд РФ регулярно реагируют на них.

Так, 29 января 2015 г. было принято Постановление Пленума ВС РФ «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»², специально посвященное проблемам и разъясняющее ряд важных вопросов по ОСАГО, призванных устранить имеющиеся пробелы в правовом регулировании данной

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2016 № 28 «О внесении в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О внесении изменения в статью 14.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // URL: <http://legalacts.ru/sud/postanovlenie-plenuma-verkhovnogo-suda-rf-ot-28062016-n-28/>

² Бюллетень Верховного Суда РФ. № 3. 2015.

области и способствовать становлению единообразной судебной практики по этой категории дел.

В целях обеспечения единообразных подходов к разрешению споров, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств, Верховным Судом РФ были выработаны правовые позиции, отраженные в Обзоре практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденном Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 22 июня 2016 г.¹

И, наконец, существенные изменения произошли с принятием Федеральных законов от 21.07.2014 № 223-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и отдельные законодательные акты Российской Федерации» и от 28.03.2017 № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»², которыми изменены многие нормы Закона об ОСАГО, что несомненно повлияет на правоприменительную деятельность. Поскольку нормы последнего из названных законов только вступили в действия, невозможно сказать, какие могут возникнуть проблемы, это покажет правоприменительная практика.

¹ Обзор практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утв. Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 22 июня 2016 г.) // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_200169/

² Собрание законодательства РФ. 03.04.2017. № 14. Ст. 2008.

МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА

Занятие разработано для студентов высшего профессионального учебного заведения, для неюридических специальностей.

Курс: Правоведение.

Тема: Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Форма занятия: деловая игра.

Средства обучения: Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2), Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», подзаконные нормативно-правовые акты в сфере ОСАГО.

Методы обучения: словесные, наглядные, практические, поисковые.

Цель занятия: закрепить уровень знаний студентов в изучении законодательства, регулирующего правоотношения, складывающиеся в сфере правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), научиться принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях.

Задачи занятия:

- 1) определить уровень знаний студентов о гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- 2) осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития;
- 3) формировать правовую культуру и правосознание студентов.

План занятия (80 мин.)

1. Организационная часть(10 мин.)
 - 1.1. Цель (2 мин.)
 - 1.2. Актуальность (5 мин.)
2. Основное содержание занятия (60 мин.)

2.1. Доклады студентов (30 мин.)

2.2. Групповое решение заданий (30мин.)

3. Подведение итогов (10 мин.)

3.1. Объявление и обсуждение результатов выполнения заданий (8 мин.)

3.2. Общий вывод (2 мин.)

Ход занятия:

1. Организационная часть.

Целью занятия является изучение теоретических основ страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), имеющее своей целью защитить имущественные интересы граждан и юридических лиц в случае наступления неблагоприятных последствий, имеет для общества важное значения. Поэтому, неудивительно, что ОСАГО, за редким исключением, существует практически в каждой стране мира как форма защиты имущественных интересов участников дорожно-транспортных происшествий. Не является исключением и Россия, в которой страхование обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств регулируется на законодательном уровне.

Необходимость осуществления данного вида страхования в обязательной форме в Российской Федерации объясняется рядом причин: быстрым ростом численности средств автотранспорта, появлением быстрых и мощных моделей, увеличением количества ДТП, случаев травматизма и гибели людей, необходимостью возмещения ущерба пострадавшим лицам. Социальная важность страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств подтверждается тем, что на дорогах мира ежегодно травмируется 10-15 млн. человек, погибает более 100 тыс. человек. Средний возраст погибших в ДТП лиц составляет 34 года. Последствия ДТП составляют более 15% среди причин первичной инвалидности. Статистические данные показывают, что автотранспорт – самый опасный вид транспорта, в 100 раз более аварийный, чем авиационный и железнодорожный. По оценкам

экспертов, на территории нашего государства каждые 16 минут происходит ДТП, три четверти из которых – непосредственно по вине водителей.

О масштабах проблемы свидетельствует тот факт, что только за один – 2016 год, в России из-за нарушения Правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств совершено 173694 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 20308 человек и ранено 221140 человек¹. Если сравнить, что за 10 лет войны в Афганистане погибло 15 051 и ранено 53 753 советских военнослужащих, то можно предположить, что на дорогах России людей гибнет больше чем на войне, идет т.н. «транспортная» война.

При таких обстоятельствах в России значительно возрастает роль страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в режиме реального и надежного источника финансового обеспечения возмещения негативных последствий ДТП.

2. Основное содержание занятия.

Проведению занятия предшествует предварительная подготовка, в ходе которой составляется план занятия, который доводится до сведения каждого, сообщается основная и дополнительная литература.

В первой половине занятия студенты выступают с заранее подготовленными докладами.

Студенты выступают с докладами по следующим темам:

- 1) Сущность страхования ответственности владельцев транспортных средств и его значение.
- 2) Полис ОСАГО: порядок заключения и исполнения
- 3) Порядок страхового возмещения по полису ОСАГО.

Во второй половине занятия преподаватель разбивает группу на 3 подгруппы. Две группы будут играть роль автовладельцев – участников дорожно-транспортного происшествия, третья – роль страховой организации.

¹ Сведения о состоянии безопасности дорожного движения // URL:<http://stat.gibdd.ru/>

В процессе игры каждой группе предлагается обсудить несколько проблемных ситуаций и смоделировать свои действия при наступлении страхового случая – дорожно-транспортное происшествие – столкновение двух автомобилей, при этом никому из участников вред здоровью не причинен, т.е. ни пассажиры, ни пешеходы, ни водители не получили травм.

Поставлены задачи каждой группе:

Выяснить: Условия страхового возмещения.

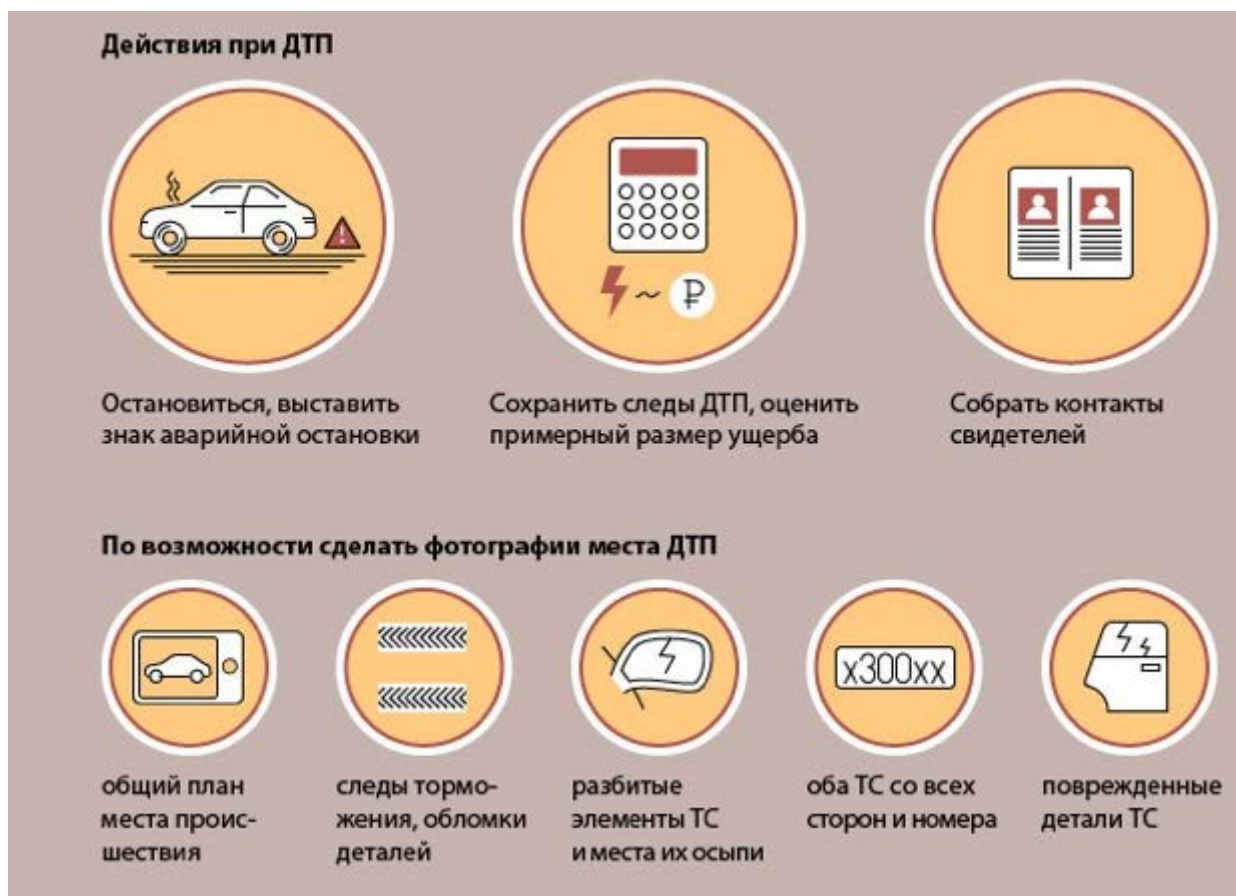
Научиться: составлять «Европротокол».

Указать: действия участников дорожного движения и страховой организации.

Предполагаемое решение:

Каждая из подгрупп – участников ДТП самостоятельно выбирают автомобиль и моделирует ситуацию, определяя, кто в ДТП виновен и какая сумма предполагаемого ущерба причинена потерпевшей стороне.

Далее стороны (и виновная и потерпевшая) определяет свои первоначальные действия.



Студентам предлагается воспользоваться возможностью, определив условия, при котором возможно составления Европротокола.

Когда европротокол действителен *

- ✓ Нет пострадавших: водителей, пассажиров или пешеходов
- ✓ Нет разногласий об обстоятельствах ДТП и повреждениях
- ✓ Если соблюдены все условия, то можно покинуть место ДТП, заполнив Извещение о ДТП в соответствии с правилами ОСАГО
- ✓ В столкновении участвовало всего 2 автомобиля
- ✓ Ответственность обоих водителей застрахована в соответствии с Законом об ОСАГО, оба водителя «вписаны» в полис страхования

Далее студентам первых групп предлагается заполнить Европротокол.

Студенты самостоятельно составляют схему ДТП:



После чего участники группы передают Европротокол участника третьей группы, представляющим страховую организацию.

Разбираются действия страховой организации.

3. Подведение итогов.

По истечению отведённого на проведение группового задания времени, преподаватель подводит итоги работы подгрупп, обращает внимание на проблемные вопросы при исполнении договора ОСАГО. После чего происходит совместное с преподавателем обсуждение вопросов, которые вызвали трудности у студентов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные результаты исследования заключаются в следующем.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств выступает эффективным и надежным методом страховой защиты виновных и пострадавших лиц-участников дорожно-транспортных происшествий, что подтверждается многолетней практикой его проведения в развитых европейских странах. Обязательный характер страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обусловлен, во-первых, потребностью общества в обеспечении страховой защитой всех участников дорожного движения, своевременном и полном возмещении ущерба потерпевшим лицам, во-вторых, соответствующими внешними обязательствами России как члена международной системы страхования «Зеленая карта».

В работе дано понятие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, что позволило определить его, как вид страхования, направленный на защиту имущественных интересов физических и юридических лиц-владельцев автотранспортных средств, в связи с возмещением вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий. Объектом страхования выступает гражданская (гражданско-правовая) ответственность владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами (пострадавшими). Предметом договора страхования определены имущественные интересы физических и юридических лиц-владельцев автотранспортных средств, связанные с возмещением вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортного происшествия.

Необходимость внедрения обязательного страхования ответственности владельцев автотранспортных средств обусловлена постоянным увеличением количества автотранспортных средств, интенсификацией и неудовлетворительным состоянием безопасности дорожного движения,

высокими показателями аварийности, смертности и травматизма в результате ДТП. В длительном процессе становления в России обязательного страхования ответственности владельцев автотранспортных средств этот процесс по сей день является незавершенным.

Договор обязательного страхования является разновидностью договора имущественного страхования. Можно охарактеризовать договор ОСАГО как публичный, взаимный, возмездный, консенсуальный, срочный, рисковый как договор в пользу третьего лица, обязанность заключения которого для владельцев транспортных средств установлена Законом.

По мере работы рынка автострахования Закон об ОСАГО уточнялся множество раз, наблюдается активизация судебной практики по урегулированию убытков. За весь период существования ОСАГО многие параметры (количество автомобилей, частота ДТП), которые принимались за основу, повысились более чем в два раза, а тарифы на ОСАГО и лимиты выплат оставались практически неизменными. Убыточность породила целый комплекс негативных последствий: занижение выплат, нарушение сроков их выплат, навязывание дополнительных услуг, необоснованные отказы в заключение договоров. Недовольство качеством оказываемых услуг повлекло увеличение количества жалоб на действия страховщиков во все возможные инстанции. Для страховщиков ситуация была усугублена распространением законодательства о защите прав потребителей на ОСАГО.

С 2014 года начался новый виток развития ОСАГО, связанный с принятием целыми блоками поправок к законодательству, целью которого стало повышение эффективности защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами.

В целом, внесение существенных изменений в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», принятие Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утверждение Единой методики определения

размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства и детальные разъяснения, содержащиеся в Постановлении Пленума ВС РФ «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», призваны устранить имеющиеся пробелы в правовом регулировании данной области и способствовать становлению единообразной судебной практики по этой категории дел.

В то же время выявлены определенные проблемы:

1. Неэффективна система бонус-малус, так как страховые компании устанавливают класс водителя по своему усмотрению, а не по положенным нормативам. Решение данной проблемы видится в создании электронной онлайн-системы, которая будет рассчитывать для каждого водителя индивидуальный коэффициент КБМ и передавать по запросу страховой компании для заключения договора страхования. Целесообразна передача права расчёта КБМ Российскому союзу автостраховщиков.

2. Для того, чтобы ОСАГО работало по-настоящему эффективно, предлагается увеличить вдвое, либо отменить лимит выплаты по Европротоколу, расширив его на полную страховую стоимость, указанную в полисе, при этом с целью избежать злоупотреблений максимально формализовать «европротокол», и в случаях его применения обязательно осматривать транспортные средства обоих участников ДТП, либо предоставлять материалы с фото- и видеофиксатора.

3. Внести в Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» изменение, дополнив статью 14.1 пунктом 5.1 следующего содержания:

«5.1. При возникновении спора о возмещении страховщиком, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, в счет страховой выплаты вреда, возмещенного страховщиком, осуществившим прямое возмещение убытков, такой спор рассматривается комиссией, образованной в профессиональном объединении страховщиков, в течение 20

календарных дней, за исключением нерабочих праздничных дней, со дня поступления заявления.

В случае несогласия страховщика с решением комиссии такое решение может быть оспорено в арбитражном суде».

ОСАГО является обязательным видом страхования, и поэтому, чтобы разрешить проблемы правительству необходимо усовершенствовать систему обязательного страхования в России, доведя ее до европейских стандартов, по которым страховые выплаты осуществляются и виновному, и невиновному водителю в случае, если речь идет об обычной аварии.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты и документы

Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г.) (в ред. от 21.07.2014 г.) // Российская газета. 1993.25 декабря

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 № 14-ФЗ (в ред. от 28.03.2017 г.) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. от 28.03.2017 г.) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

Закон РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (в ред. от 03.07.2016 г.) // Российская газета. 1993. 12 янв.

Федеральный закон от 28 марта 2017 г. № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2017. № 14. Ст. 2008.

Постановление Правительства РФ от 15 ноября 2012 г. № 1164 «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего» // Собрание законодательства РФ. 19.11.2012. № 47. ст. 6512.

Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. № 567 «Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. от 02.06.2015 г.) // Собрание законодательства РФ. 2005. № 38. Ст. 3825.

Положение о правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утв. Банком России 19 сентября 2014 г. № 431-П) // Вестник Банка России. № 93. 08.10.2014.

Положение о единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (утв. Банком России 19 сентября 2014 г. № 432-П) // Вестник Банка России. № 93. 08.10.2014.

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. № 88. 02.10.2014.

Процедурные Правила Совета Бюро Международной системы автострахования «Зеленая карта» от 30 мая 2002 г. // URL: www.znau.ru/greencard/reglament.doc (дата обращения 02.05.2017)

Судебная практика

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29 января 2015 г. № 2 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2015 №3

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2016 № 28 «О внесении в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О внесении изменения в статью 14.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // URL: <http://legalacts.ru/sud/postanovlenie-plenuma-verkhovnogo-suda-rf-ot-28062016-n-28/>

Обзор практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств

(утв. Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 22 июня 2016 г.) // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_200169/

Постановление Верховного Суда РФ от 21 января 2014 г. № 12-АД13-3 // URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70481852/>

Решение Демского районного суда г.Уфы Республики Башкортостан от 23 сентября 2015 г. по делу № 2-1644/2015 // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/oGI7aOoSB5dQ/> (дата обращения 02.05.2017)

Апелляционное определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Республики Башкортостан от 07 марта 2017 года по делу № 33-4889/2017 // URL: <https://rospravosudie.com/court-verhovnyj-sud-respubliki-bashkortostan-respublika-bashkortostan-s/act-554289140/> (дата обращения 02.05.2017)

Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 13 января 2017 года по делу № А32-38992/2016 // URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/90497847/103843894/>

Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 14 апреля 2017 г. № 09АП-7240/17 // URL: <http://base.garant.ru/61861734/#ixzz4gzw6a8Ml>

Апелляционное определение Судебной коллегии по гражданским делам Омского областного суда от 22 марта 2017 года по делу № 33-1703/2017 // URL: <https://rospravosudie.com/court-omskij-oblastnoj-sud-omskaya-oblast-s/act-554839143/>

Решение Фрунзенского районного суда г. Саратова от 30 декабря 2016 г. по делу № 2-28/2017 (Саратовская область) // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/vxWv70OFP15r/>

Решение Надеждинского районного суда Приморского края от 15 февраля 2017 года по делу № 2-282/2017 // URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/81722219/93583335/> (дата обращения 02.05.2017)

Решение Воскресенского городского суда (Московская область) от 14 июня 2016 г. по делу № 2-2017/2016 // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/6ih63mA4DwWX/> (дата обращения 02.05.2017)

Литература

Атабиева Д.Н. Роль и значение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Актуальные вопросы современной экономики. 2014. № 4. С. 115-120.

Апаликов А.Н., Казымов А.Е., Прамузова К.С. Обязательное страхование автогражданской ответственности // NovaInfo.Ru. 2016. Т. 3. № 47. С. 157-160.

Белых В.С., Кривошеев И.В. Страхование право: учеб. пособие. М. : Норма, 2012. 463 с.

Беляева С.В., Клыкова А.С. К вопросу о страховании владельцев транспортных средств // Сборник научных трудов вузов России «Проблемы экономики, финансов и управления производством». 2014. № 35. С. 52-56.

Брагинский М.И. Договор страхования. М.: Статут, 2012. 287 с.

Валентирова Г.Е. Международная система страхования «Зеленая карта» // Страхование право. 2012. № 3-4. С. 51-55.

Волгин В.В. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М.: Ось-89, 2010. 112 с.

Вязовская Т.Н., Семенов А.Н. Некоторые новеллы Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Российского университета кооперации. 2013. № 1 (11). С. 72-74.

Игбаева Г.Р. Становление и развитие обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в России // История государства и права. 2014. № 24. С. 6-8.

Гущин В.З. Гражданско-правовая ответственность // Современное право. 2014. № 1. С. 52-57.

Завидов Б.Д. Постатейный комментарий к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». М.: Экзамен, 2004. 230 с.

Зубриский С., Красавин П. ОСАГО по новому // Современные страховые технологии. 2015. № 2. С. 63-68.

Изменения в ОСАГО: реакция общества на повышение тарифов // URL: http://romir.ru/studies/650_1427230800/ (дата обращения 02.05.2017)

Кашинский А.Е. Регулирование страховых случаев в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств с использованием европротокола (извещение ДТП) // В сборнике: Современные тенденции развития юридической науки Сборник материалов III международной заочной научно-практической конференции. Под общ. ред. Т.М. Пономарёвой. Омск, 2014. С. 82-87.

Клиенты ОСАГО стали меньше жаловаться на навязывание услуг, но больше жаловаться на бонус-малус // URL: <http://www.sravnikupi.ru/> (дата обращения 02.05.2017)

Количество автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД МВД России // URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 02.05.2017)

Копылкова Н.М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н. М. Копылкова. М., 2006. 195 с.

Корнеева О.В. Деликтная ответственность владельцев транспортных средств в условиях ее обязательного страхования : функциональный аспект // Право и политика. 2011. № 2. С. 222-225.

Крашенинников Е.А. Понятие гражданско-правовой ответственности // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации. 2012. № 5. С. 6-11.

Кузнецова О.В. ОСАГО: практическое пособие. М.: Юрайт, 2008. 187 с.

Кулиш М.В. Обязательное страхование автогражданской ответственности // Экономика. Право. Печать. Вестник КСЭИ. 2013. № 1-2. С. 52-55.

Лазарев А.И. Анализ правового регулирования деликтного обязательства при ДТП в международной системе страхования гражданской ответственности «зеленая карта». Сборник статей III Международной научно-практической конференции. Пензенский государственный университет, Политехнический институт. 2016. С. 67-75.

Маричева А.А. Понятие источника повышенной опасности в российском гражданском праве // Наука, техника и образование. 2014. № 4 (4). С. 101-104.

Нестеров С.А., Никитина В.Н. Гражданско-правовая природа договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В сборнике: Новеллы российского законодательства в контексте стратегии национальной безопасности сборник научных трудов Всероссийской научно-практической конференции. С.Б. Верещак (отв. редактор). 2016. С. 139-143.

Николаева М. Некоторые особенности обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В сборнике: Социально-политические и экономико-правовые проблемы общества: история и современность материалы XVIII Международной научно-практической конференции. Барнаул, 2015. С. 102-106.

Ножкина А.А. К вопросу о видах страхования гражданской ответственности // Актуальные проблемы российского права. 2014. № 1. С. 66-76.

Полтавцев А.О. Проблемы обязательного страхования автогражданской ответственности // Международное научное издание Современные фундаментальные и прикладные исследования. 2016. № 4 (23). С. 366-368.

Посок О.А. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О. А. Посок. М., 2005. 188 с.

Сведения о состоянии безопасности дорожного движения // URL: (дата обращения 02.05.2017)

Сведения о состоянии безопасности дорожного движения // URL: (дата обращения 02.05.2017)

Статистика и рейтинги продаж автомобилей в России в 2016 году // URL: http://serega.icnet.ru/CarSaleAuto_2016_Russia.html (дата обращения 02.05.2017)

Сокол П.В. Комментарий к законодательству об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М.: Деловой двор, 2010. 336 с.

Спасилов М.Г. К вопросу о понятии владельца транспортного средства в договоре обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В сборнике: Актуальные проблемы современной науки. Международная научно-практическая конференция. НОУ «СевКавГТИ», 2013. С. 94-96.

Филина М.А. Проблемы функционирования обязательного страхования автогражданской ответственности в Российской Федерации. В сборнике: Финансовые инструменты регулирования социально-экономического развития регионов Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. 2016. С. 143-145.

Хасанова Р.Р., Минасов Т.Б. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств : теоретические аспекты // Ученый XXI века. 2015. № 3. С. 107-109.

Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. М.: Издательский центр «Анкил», 2014. 210 с.

Эксперты: Либерализация тарифов на ОСАГО не ударит по карманам аккуратных югорских автовладельцев // URL: <http://ugra-news.ru/article/29112015/22164> (дата обращения 02.05.2017)

Яворская К.В. Вопросы развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2016. № 3 (36). С. 230-234.