


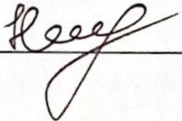

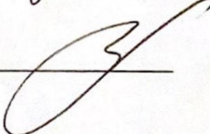
Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра гражданского права
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 Т.А. Зайцева
« 18 » июня 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Договор обязательного страхования автогражданской ответственности
и проблемы его применения в Российской Федерации

Исполнитель студент группы 721-об1	15.06.21 	С. М. Носаченко
Руководитель доцент, канд. юрид. наук	18.06.21 	Т.А. Зайцева
Нормоконтроль	17.06.21 	О. В. Громова



Благовещенск 2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра гражданского права

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 Т.А. Зайцева
 _____ 2020 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента Носаченко Семёна Михайловича
Тема выпускной квалификационной работы: договор обязательного страхования автогражданской ответственности и проблемы его применения в Российской Федерации (утверждена приказом от 05.04.2021г. №658-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 10 июня 2021 года.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Конституция РФ, Гражданский Кодекс РФ (1,2 часть), ФЗ «Об обязательном страховании автогражданской ответственности»

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): общие положения об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, договор обязательного страхования автогражданской ответственности.

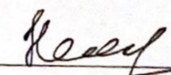
5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): нет.

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов): нет

7. Дата выдачи задания: 20 октября 2020 г.

Руководитель бакалаврской работы (проекта): Зайцева Татьяна Анатольевна, зав. кафедрой ГП, к.ю.н., доцент.

Задание принял к исполнению (дата): 20 октября 2020 года



(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 59 с., 2 таблицы, 2 рисунка, 77 источников.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ОСАГО) И ПРОБЛЕМЫ ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В РФ

Цель работы – дать развернутую характеристику Федерального закона об Обязательном страховании автогражданской ответственности и выявить проблемы его применения.

В работе рассматриваются общие положения установленные в федеральном законе, раскрывается понятие, приводится статистика дорожно-транспортных происшествий, за последние года в Российской Федерации

Во второй части работы выделяется процедура заключения договора Обязательного страхования автогражданской ответственности, правила расчета коэффициента бонус-малус, а также выделены актуальные проблемы применения договора ОСАГО в РФ.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Общие положения об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств	9
1.1 Понятие, значение и предпосылки возникновения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	9
1.2 Правовая сущность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	14
2 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) и проблемы его применения в России.	18
2.1 Характеристика и проблемы возникающие в ходе применения договора ОСАГО	18
2.2 Порядок заключения, исполнения и прекращения договора ОСАГО. Электронный договор ОСАГО	28
2.3 Основные проблемы применения коэффициента расчета «бонус-малус» при заключении договора ОСАГО	44
Заключение	50
Библиографический список	53

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

АИС – Автоматизированная информационная система;

ГК – Гражданский кодекс;

ДТП – Дорожно-транспортное происшествие;

КБМ – Коэффициент бонус-малус;

ОСАГО - Обязательно страхование автогражданской ответственности;

ПАО – Публичное акционерное общество;

РСА – Российский союз автостраховщиков;

СК – Страховая компания;

СНГ – Союз независимых государств;

ТС – Транспортное средство;

ФЗ – Федеральный закон.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Ввод в действие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» можно назвать важным событием как для национального страхового рынка, так и для страны в целом. В связи с проведением в нашей стране рыночных реформ, целью которых является: доведение до международных стандартов гражданских отношений между государством, обществом и гражданами. Ввод в свод законов Российской Федерации обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств являлось неизбежным фактом на протяжении долгих лет. Обязательное страхование автогражданской ответственности - это способ защиты интересов и поддержки субъектов дорожного движения в глобальном масштабе, а также один из основных элементов, способствующих вступлению России в Европейское сообщество.

Возникновение ОСАГО связано с социально-экономическим развитием, ростом автомобилизации, плотности движения, увеличением количества дорожно-транспортных происшествий, аварий, одновременно с повышенным риском материальной ответственности физических и юридических лиц за нанесение вреда, экономикой страны. Вышеперечисленные обстоятельства указывают на значительную роль ОСАГО в системе страхования.

На актуальность данной работы указывают такие проблемы, как: возмещение убытков, определение причиненного ущерба, просрочка платежей, невыполнение взятых на себя обязательств; Также есть проблемы с коэффициентом расчета стоимости «бонус-малус»; необоснованный рост тарифов и др. При этом одним из нерешенных вопросов является степень ответственности ОСАГО. Размер стандартного тарифа завышен, а страховые суммы очень малы для стран с динамично развивающейся экономикой.

Одной из целей системы обязательного страхования автогражданской ответственности безусловно является защита прав пострадавших лиц на возмеще-

ние полученного вреда их жизни, здоровью или имуществу при эксплуатации транспортных средств иными лицами

Помимо прочего, в Российской Федерации ежегодно официально регистрируется невероятно большое количество ДТП на федеральных дорогах, дорогах местного значения. Только за период с января 2020 года по декабрь 2020 года на дорогах нашей страны было зарегистрировано 145073¹.

Поэтому перед правовой наукой в общем и перед наукой гражданского права в частности стоит задача создания действенных правовых средств и системы нормативных правовых актов, регулирующих взаимоотношения в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности.

Анализируя вышесказанное, можно смело говорить об актуальности темы исследования. Объектом работы являются правоотношения, вытекающие из договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Целью работы является изучение договора ОСАГО и выявление проблем его применения

Достижение поставленной цели зависит от решения следующих задач:

- изучить основные причины введения обязательного страхования автогражданской ответственности в Российской Федерации;
- изучить сущность и значение договора обязательного страхования автогражданской ответственности;
- изучить содержание обязательства, вытекающего из договора ОСАГО;
- изучить вопрос определения размера и выплаты страхового возмещения;
- изучить понятие и содержание рассчитываемого коэффициента бонус-малус.

Что касается степени научной проработанности темы, то ее можно охарактеризовать как недостаточную. Хотя Институт автогражданской ответ-

1. Число ДТП с пострадавшими [Электронный ресурс]. URL : <https://iz.ru/1084532/2020-11-09/chislo-dtp-s-postradavshimi-v-rossii-sokratilos-na-94> (дата обращения : 26.01.2021)

ственности достаточно изучен в юридической литературе, этот материал оказывается не актуальным в реальных гражданско-правовых сделках, поскольку теоретические основы, раскрытые исследователями, часто отличаются от юридической практики.

Теоретическая база исследования. В данной работе использовались труды: Абрамова В., Александрова А.А., Богомолова А.А. Дедикова С.В. Завидова Б.Д., Иоффе О.С. Клоченко Л.Н., Никифорова А.В., Овчинникова И.Н. Пыхтина С.В.

Нормативная основа исследования. Основные нормативные источники при проведении данного исследования: Конституция Российской Федерации; Гражданский кодекс Российской Федерации 22 декабря 1995 г. (далее ГК РФ), Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"

Практическая основа исследования. При выполнении исследования использованы Постановления Верховного Суда РФ по вопросам судебной практики, а так же практика Судов Российской Федерации.

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

Понимание, значимость и предпосылки возникновения обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств. Специфика, серьезность и частота аварий и происшествий в результате эксплуатации транспортного средства имеют субъективные и объективные причины. ДТП - это, с одной стороны, результат нарушения участниками правил дорожного движения, несоблюдения или же в большинстве случаев игнорирование правил безопасности или условий эксплуатации автомобиля или просто неосторожного поведения. С другой стороны, количество и характер дорожных происшествий и аварий во многом зависят от развития науки и технологий. Они улучшают технические возможности автомобилей и одновременно повышают их комфорт и безопасность.

Рост количества автомобилей имеет как положительные так и отрицательные стороны, с одной стороны, это удобно, передвигаться с комфортом в собственном автомобиле нежеле чем в общественном транспорте, но с другой стороны рост количества автомобилей ведет и к росту ДТП, а соответственно жертв.

Таким образом, автомобили и другие механизированные (моторизованные) средства передвижения по закону считаются одними из наиболее опасных источников. Согласно Гражданскому кодексу Российской Федерации, источником повышенного риска является, в том числе, деятельность, связанная с повышенным риском для третьих лиц, в том числе использование транспортных средств (пункт 1 статьи 1079). Каждый автомобиль, являющийся источником наибольшей опасности, имеет такие характеристики, как вредность и неуправляемость или недостаточная управляемость. Именно сочетание этих двух ха-

ра характеристик отличает транспортное средство от других объектов и определяет, принадлежат ли они к источникам наибольшей опасности.

Рост автопарка - серьезная проблема, так как ведет к дальнейшему увеличению плотности движения и, как следствие, авариям на дорогах. В этих условиях объективно необходим действенный способ, который будет направлен исключительно на защиту имущественных интересов участников дорожного движения. С данной функцией отлично справляется институт страхования автогражданской ответственности.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств – «это один из видов страхования, который нацелен на охрану имущественных интересов физических и юридических лиц - владельцев автотранспортных средств, в связи с возмещением вреда, причиненного жизни и здоровью, имуществу потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях»

Социальная значимость обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств подтверждается тем, что ежегодно на дорогах мира получают травмы 10-15 миллионов человек, более 100 тысяч человек умирают. Средний возраст погибших в результате дорожно-транспортного происшествия - тридцать четыре года. На результаты дорожно-транспортных происшествий приходится более пятнадцати процентов от числа обстоятельств первичной инвалидности.²

Ниже приведена статистика общее количество случившихся аварий на территории Российской Федерации, в период с 2015 года по декабрь 2020 года, а также количество людей, получивших ранения в результате ДТП и количество смертей. В соответствии с показателями, указанными в таблице 1, до 2020 года с каждым годом количество произошедших дорожно-транспортных происшествий сокращалось очень медленными темпами, так, что эта разница едва заметна. Однако по сравнению за 2019 год и за 2020 год эта разница составила почти 20 тысяч, что соответственно привело и к меньшему количеству погиб-

² Атабиева Д.Н. Роль и значение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Актуальные вопросы современной экономики. 2014. № 4. С. 117

ших, и к меньшему числу пострадавших.

Таблица 1 – Показатели ДТП в целом по России за 2015-2020 годы³

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Произошедшие ДТП	184000	173694	169432	168099	164458	145073
Погибшие в ДТП	23114	20308	19088	18214	16981	16152
Раненые в ДТП	231197	221140	215374	214853	210877	183040

В соответствии с рисунком 1, на территории Российской Федерации зарегистрировано 53 миллиона автомобилей.



Рисунок 1 - Количество зарегистрированных автомобилей в России

Как было сказано выше, на территории РФ зарегистрировано 53 миллиона автомобилей, но это не окончательная цифра, так как на дорогах нашей страны есть незарегистрированные машины, количество которых невозможно сосчитать.

Проведя не сложные математические расчеты, можно получить цифру

³ Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL : <https://http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения : 26.04.2021)

313, которая указывает на среднее количество автомобилей на одну тысячу жителей нашей страны.

Аргументируя социальную и финансовую значимость этого вида страхования в целом, необходимо: уделить внимание на очень вероятный размер убытков, которые один человек может причинить другому в результате дорожно-транспортного происшествия, которое может оказаться очень обременительным для обеих сторон. Если наибольший ущерб жертве почти всегда является ценой ТС, то определение размера вреда, связанного с нанесением ущерба жизни и здоровью, уже не является легким процессом и часто носит личный характер, поскольку жизнь или здоровье не имеют оценки, а также стоимости, потому что у них нет цены. Этим, в том числе, объясняется тот факт, что в большинстве европейских стран страховое покрытие ущерба здоровью и жизни третьих лиц не ограничено.

По РФ, по данным ИА «Автостат», средняя цена проданных автомобилей с начала 2015 года составила 1,18 млн руб. Значительные убытки, общий рост цен на автомобили, автозапчасти, ремонтные работы, медицинские услуги, а также спад доходов физических и юридических лиц при финансово-экономическом кризисе определяют необходимость для автовладельцев застраховать свое имущество, риски причинения ущерба третьим лицам в случае аварии.

1 января 2009 г. Российское бюро «Зеленая карта» возложила на Российский союз автостраховщиков (РСА) некоторые функции по работе в системе «Зеленая карта».⁴

Основной целью бюро является: Организация деятельности РСА и его членов по осуществлению работы в системе «Зеленая карта» в соответствии с требованиями законодательства.

Кроме того, перед бюро стоит несколько задач:

- установление правил профессиональной деятельности и страховых та-

⁴ 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.

рифов в системе Зеленая карта;

- гарантия обязательств членов Бюро в системе «Зеленая карта»;
- определение единой программы перестрахования рисков, связанных со страхованием по системе «Зеленая карта»;
- обеспечение приема, учета и урегулирования претензий по платежам по Зеленой карте на территории Российской Федерации.⁵

Участниками договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств являются:

1. Страховщики – это в основном страховые компании, в которые обращается страхователь, для заключения договора обязательного страхования автогражданской ответственности. Страховщиком может быть страховая компания, имеющая специальную государственную лицензию на осуществление обязательного страхования автогражданской ответственности.

2. Страхователи - это особая категория лиц, заключивших договор обязательного страхования со страховой организацией.

3. Выгодоприобретателями являются третьи стороны по контракту, которым был нанесен ущерб в результате несчастного случая. Страховщики выплачивают вам компенсацию.

Понятие «Страхового случая» дано в статье 1 Закона об ОСАГО – «это определенное событие, в результате происхождения которого причинён вред жизни, здоровью или ущерб имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, что в соответствии с условиям договора обязательного страхования является обязанностью страховщика оплатить ущерб».⁶

Будучи заранее проинформирован о том, что виновник причинения ущерба несет финансовую ответственность потерпевших, необходимо четко определить, какой вид ущерба может быть возмещен в соответствии с Российским законодательством о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

⁵ Зеленая карта [Электронный ресурс]. URL : <https://autoins.ru/zelenaya-karta/> (дата обращения : 15.02.2021).

⁶ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

В соответствии с статьей 6 Закона об ОСАГО «объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим в результате причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации»⁷.

Такие повреждения будут устранены непосредственно лицом, виновным в аварии. Ущерб причиненные здоровью рассчитывается согласно «правилам расчета размера страхового возмещения нарушения здоровья потерпевшего утвержденным Постановлением Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164»⁸.

Как объект социально-экономических отношений и гарант гражданских прав граждан страхование автогражданской ответственности является очень важным для государства. Его важность заключается в том, что с помощью его реализации государство перекладывает с себя финансовое бремя оказания помощи пострадавшим.

Страхование автогражданской ответственности способствует снижению социальной напряженности в обществе (особенно среди социально незащищенных слоев населения).

Таким образом, анализ подтверждает необходимость развития данного вида страхования в нашей стране для защиты имущественных интересов людей, пострадавших в результате многочисленных автомобильных аварий, а также финансового положения ответственных автовладельцев. за их возникновение.

1.2. Правовая сущность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Только после определения сущности самой гражданской ответственности станет понятна, а также раскрыта в полном объеме суть понятия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, ведь граждан-

⁷ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

⁸ Постановление Правительства РФ "Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего" № 1164 от 15.11.2012 // Собрание законодательства РФ. 2012. № 47. Ст. 6512.

ская (гражданская) ответственность представляет интерес для страховых компаний, находящихся в собственности и предоставляющих компенсацию ущерба третьим лицам.⁹

Гражданская ответственность – это мера воздействия на участников гражданских правоотношений, которая применяется при не исполнении или при не надлежащем исполнении возложенных на лицо обязанностей, вытекающих из договора или же из закона.

В отличие от уголовной или административной ответственности, меры воздействия которых направлены на конкретную личность, одной из важнейших особенностей гражданской ответственности является то, что реализация ее мер воздействия направлена только на имущественные интересы виновного

Институт ответственности имеет неотъемлемо важную роль, так как использование средств ответственности направлено на предупреждение совершения противоправных действий. Гражданская ответственность, в свою очередь, олицетворяет негативную реакцию общества на противоправное действие.

При изучении правовых основ страхования ответственности владельцев транспортных средств стоит принять во внимание, что основания возникновения, в частности, применение этой ответственности, определяют имущественные интересы потенциального виновного лица в случае аварии, вызывая их потребность. Переход риска ущерба третьим лицам в целях страхования. Страхование гражданской ответственности является очень важным фактором финансового обеспечения выполнения виновным обязанности компенсации потерпевшим (третьим лицам).

Объектами страхования гражданской ответственности являются имущественные интересы связанные с риском наступления ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу граждан, имуществу юридических лиц, муниципальных образований, субъектов Российской Федерации или Российской Федерации, а также с риском наступления ответственности за

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

нарушение договора.¹⁰

Ознакомившись с определением, можно сделать вывод, что страхование ответственности нацелено на защиту имущественных интересов страхователя, и вместе с тем на обеспечение компенсации вреда третьим лицам, получившие повреждения и чьи права были нарушены в результате поступков или же бездействия страхователя. В случае если у виновного автолюбителя имеется полис ОСАГО, то покрытие ущерба берет на себя страховая компания, при чем независимо от платежеспособности застрахованного лица.

Отличительные черты от имущественного и личного страхования:

- любое лицо, не указанное заранее, может выступать в качестве третьего лица (пострадавшего);

- страховая сумма не задана заранее, а только лимит ответственности страховщика.¹¹

В связи с изложенным, перечисленные функции непосредственно связаны со страхованием ответственности владельцев транспортных средств. Помимо того, что этот способ страхования объекта относится к сфере страхования гражданской ответственности, в зависимости от вида всякого рода опасностей и характера рисков он органично вписывается в понятие «автострахование».

Страхование ответственности автовладельцев, как правило, может быть оформлено в следующих формах, в добровольной и обязательной.

Во множестве странах земного шара страхование автогражданской ответственности является обязательным из-за того, что:

- автомобиль это источник повышенной опасности, садясь за руль которого, ты автоматически, должен понимать какая ответственность на тебе лежит, ведь не с проста, для того, чтобы управлять автомобилем, необходимо отучиться на права и сдать экзамены, после чего получить от государства право на управление транспортным средством, соответственно на водителе лежит большая ответственность чем, например, на пешеходе. Водитель не защищен от

¹⁰ Закон РФ "Об организации страхового дела в Российской Федерации" № 4015-1 от 27.11.1992 // Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 2. Ст. 56.

¹¹ Волгин В.В. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М., 2010. С.26.

внешних факторов, он может только просчитывать варианты исхода дальнейших событий, ведь участниками ДТП могут быть не только другие автомобилисты, а это могут быть дети, играющиеся во дворе, либо же дерево, которое решило упасть прямо перед тобой. Именно для этого, было придумано, обязательное страхование автогражданской ответственности, для того, чтобы создать «подушку безопасности», не только в руле, которая выстреливает при ДТП, но и как систему социальной защиты, которая поможет с возмещением причиненного ущерба жизни, здоровью и имуществу.

2 ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ОСАГО) И ПРОБЛЕМЫ ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В РОССИИ

2.1 Характеристика и проблемные аспекты договора ОСАГО

Объектом страхования является гражданско-правовая ответственность физических и юридических лиц - «владельцев транспортных средств» перед третьими лицами после ДТП. Предметом договора страхования являются имущественные интересы физических и юридических лиц владельцев транспортных средств, связанные с возмещением ущерба, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших в ДТП.

По своей сути и характеристикам договор ОСАГО направлен на защиту прав и интересов владельцев транспортных средств перед 3-ми лицами, в части возмещения им вреда причиненного их здоровью или же ущерба их имуществу, причиненного в результате произошедшего ДТП.

Договор обязательного страхования автогражданской ответственности – такой договор, по которому одна сторона (страховщик), берет на себя обязательство по возмещению ущерба причиненного жизни, здоровью, имуществу в результате действия или бездействия другой стороны договора (страхователя).

Договор ОСАГО относится к группировке договоров страхования гражданской ответственности, вместе с тем согласной своей правовой природе он относится к подвиду договора имущественного страхования. Также не стоит забывать, что страховщики для совершения сделок получают лицензии на право совершения правовых действий с автовладельцами, что автоматически относит данный договор к группе договоров страхования автогражданской ответственности

Договор обязательного страхования можно разделить на следующие группы договоров:

1. Согласно ст. 423 ГК РФ, договор ОСАГО является возмездным договором, так как у обеих из сторон имеются у страхователя уплатить страховую премию, а у страховщика исполнить обязанности страхователь перед третьими

лицами. Также, анализируя вышесказанное, можно смело говорить, что данный договор одновременно является двусторонним.

2. Исходя из положений ст. 433 ГК РФ. Можно сделать вывод, что договор обязательного страхования считается Консенсуальным, так как по сути он считается заключенным в момент согласования существенных условий таких как цена, и предмет договора.

3. Договор ОСАГО является публичным договором, так как страхователь имеет право выбрать страховщика свободно, а страховщик не может отказать страхователю в заключении договора, если владелец транспортного средства связался со страховщиком и предоставил все необходимые документы для заключения договора.¹²

4. Продолжая классифицировать договор ОСАГО, стоит также выделить основания по которым данный договор относится к виду договора в пользу третьего лица ст. 430 ГК РФ. То есть должником по данному договору будет являться страховщик, так как в момент заключения договора со страхователем он взял на себя обязательство по выплате компенсации пострадавшему от «рук» страхователя. В свою очередь третье лицо (потерпевший) имеет полное право требовать исполнения обязательств не с самого водителя (страхователя), а со страховой компании (страховщика). При заключении договора ОСАГО не указывается определенный круг третьих лиц, он является неограниченным.

5. По статье 428 ГК РФ, договор ОСАГО относится к договору присоединения. По сути страхователем уже составлена определенная форма содержания договора ОСАГО, к которой страховщик может присоединиться если его устраивает или же отказаться, если его что-то не устраивает.

6. Договор ОСАГО является срочным договором, так как срок является существенным условием заключения договора.

По общему правилу, установленному ст. 10 Закона об ОСАГО¹³, срок действия договора обязательного страхования составляет один год.

¹² Положение Банка России «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 431-П от 19.09.2014 г. // Вестник Банка России. 2014. № 93.

¹³ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

Однако в каждом правиле бывают исключения, так вот, договор ОСАГО не исключения, в некоторых случаях договор ОСАГО нецелесообразно заключать на 1 год, таким образом законодатель предусмотрел основания, дающие возможность заключить договор ОСАГО на срок менее 1 года, коими являются:

- временное пользования транспортным средством на территории РФ лицом зарегистрированным за пределами РФ. В таком случае договор должен составляться на все время пользования ТС на территории РФ, однако срок такого договора не может быть менее 5 дней

- в случае приобретения (покупки, получения в дар, наследования и т.д.) транспортного средства его нужно зарегистрировать, но не всегда можно приобрести автомобиль в одном городе, зачастую, люди за приобретением автомобиля выбираются из своего региона в другой, потому что там автомобили «дешевле», «мощнее». Так вот если человек находится не в родном себе регионе, а машину ему нужно привезти домой, законодатель предусмотрел такой срок, который бы не превышал 20 дней, для перегонки транспортного средства по месту регистрации. Точно такой же срок законодателем предусмотрен для следования к месту проведения технического осмотра автомобиля.

7. Некоторые авторы относят договор страхования к алеаторным (рисковым) договорам в связи с вероятностным или случайным характером наступления определенного события¹⁴.

Безусловно договор страхования имеет мало что общего со случайными сделками, играми, ставками. Авторы в большей степени считают его таковым, потому что тут всем руководит принцип вероятности, ведь заключив договор ты не знаешь попадешь ли ты в ДТП или нет. Ведь невозможно предсказать сколько ущерба ты сможешь причинить своими действиями, ведь может произойти и так, что ущерб будет нулевой.

Согласно ст. 7 закона об ОСАГО: «страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их ко-

¹⁴ Понятие и характеристика договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]. URL : <http://www.strahyi.ru/material/ponyatie-dogovor-osago-transportnyh-sredstv/> (дата обращения : 15.02.2021)

личества в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный ущерб, составляет:

- в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, 500 тыс. Руб .;

- в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, 400 тыс. Руб.»¹⁵

Однако зачастую страховые компании не выполняют свои обязанности в полном объеме и выплачивают сумму меньше. Указанное подтверждается судебной практикой. Так, согласно решению Белореченского районного суда Краснодарского края от 29 мая 2019 г. по делу № 2-222/2019:

Суд, рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по исковому заявлению Галечяна Э.Э. к ПАО СК «Росгосстрах» в порядке, предусмотренном законом «О защите прав потребителей», установил, что Истец обратился в Белореченский районный суд с иском к ответчику и просил взыскать в его пользу с ПАО СК «Росгосстрах» страховую выплату в сумме 80800 рублей, неустойку за период с 07.05.2016 года по 05.06.2016 года в размере 118776 рублей, компенсацию причиненного морального вреда в размере 3000 рублей, расходы по оплате услуг эксперта в размере 4500 рублей, почтовые расходы в размере 154 рублей 28 копеек, а также штраф.

В своем исковом заявлении истец указал что водитель С.Р., управляя транспортным средством ВАЗ 21060, г/н К785К001, в нарушение ПДД допустил столкновение с автомобилем Пежо 607, г/н №. В результате ДТП автомобилю Пежо 607, г/н №, принадлежащему ему на праве собственности, были причинены механические повреждения. ДТП произошло по вине водителя С.Р.

В связи с этим, в соответствии с ФЗ РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», у страховщика возникла обязанность по возмещению потерпевшему в пределах страховой суммы расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в

¹⁵ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

котором оно находилось до момента наступления страхового случая.

Тогда он обратился в ПАО СК «Росгосстрах» с заявлением о страховой выплате по ОСАГО.

Указанное событие было признано ответчиком страховым случаем, сумма страхового возмещения была определена в размере 80000 руб. и перечислена на представленные реквизиты.

Однако, согласно экспертному заключению №, стоимость восстановительного ремонта транспортного средства Пежо 607, г/н №, (с учетом износа) составляет 160800 руб.

Таким образом, недоплата по страховому возмещению составила 80800 руб. (160800 - 80000).

Выслушав в судебном заседании представителей сторон, исследовав письменные доказательства, представленные сторонами, суд приходит к выводу о том, что исковые требования подлежат частичному удовлетворению по следующим основаниям.

Судом установлено, что истцу Галечяну Э.Э. принадлежит на праве собственности автомобиль Пежо 607, г/н № /л.д.14/, которому в результате ДТП, произошедшему 23.03.2016 года, были причинены механические повреждения. ДТП произошло по вине водителя Гукасяна С.Р., управлявшего автомобилем ВАЗ 21060, г/н №, в связи с чем, он был привлечен к административной ответственности по ч.2 ст .12.13 КоАП РФ и ему назначено наказание в виде штрафа в размере 1000 рублей /л.д.5/. Автогражданская ответственность ответчика была застрахована в ПАО «Росгосстрах», куда обратился Галечян Э.Э. за выплатой страхового возмещения /л.д.6-8,62/, и страховая компания признала указанное ДТП страховым случаем, в связи с чем, на основании Акта осмотра транспортного средства от 06.04.2016г. /л.д.64-65/, справки о ДТП /л.д.4/ и заключения № от 26.04.2016г. об определении доаварийной цены ТС/л.д.63/, истцу 27.04.2016 года было выплачено страховое возмещение в размере 80000 рублей /л.д.9/, согласно Акту о страховом случае № /л.д.69/.

Не согласившись с размером страховой выплаты, истцом была проведена

досудебная независимая экспертиза. Согласно экспертному заключению № от 28.03.2016 года ИП О.Н., расчетная стоимость восстановительного ремонта автомобиля истца составляет 269200 рублей, Размер на проведение восстановительного ремонта с учетом износа (восстановительные расходы) составляет 160800 рублей /л.д.16-39/. При этом представитель страховой компании для проведения независимой экспертизы не приглашался.

В адрес ответчика истцом была направлена претензия с данной экспертизой для урегулирования спора в досудебном порядке /л.д.10-13/.

Однако, ответчик отказал в пересмотре ранее принятого решения по размеру страховой выплаты /л.д.66-68/ на основании Акта проверки экспертного заключения ИП О.Н., проведенного ООО «ТК Сервис Регион» /л.д.70-76/.

На основании изложенного и руководствуясь ст . ст . 194-198 ГПК РФ, суд, решил Исковые требования Галечяна Э.Э. к ПАО СК «Росгосстрах» в порядке, предусмотренном законом «О защите прав потребителей», удовлетворить частично.

Взыскать с ПАО СК «Росгосстрах» в пользу Галечяна Э.Э. страховое возмещение в размере 67 905 рублей, неустойку в размере 20 000 рублей, компенсацию морального вреда в размере 1 000 рублей, штраф в пользу потребителя в размере 20 000 рублей, за услуги эксперта - 4 500 рублей, за выдачу доверенности 2 000 рублей, за услуги представителя - 12 000 рублей, а всего 127 405 рублей (сто двадцать семь тысяч четыреста пять) рублей.¹⁶

Таким образом, бывают не редки случаи, когда выплата страховой компании является недостаточной для полного ремонта автомобиля и тем самым страховая компания не в полном объеме выполняет свои обязанности по заключенному договору.

Изучая договор обязательного страхования автогражданской ответственности, сразу же становится заметным специальный состав участников автогражданских правоотношений. По договору ОСАГО одной из сторон может

¹⁶Решение Белореченского районного суда Краснодарского края от 29 мая 2019 г. [Электронный ресурс]. URL : <https://sudact.ru/regular/doc/a0squFXuoDg5/> (дата обращения : 02.02.2021)

являться только владельцем транспортного средства. Считаю необходимым остановиться на данной проблеме.

Статья 1 Закона об ОСАГО предусматривает толкование понятия «владелец транспортного средства» - это «собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или право оперативного управления или на другом законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, приказ компетентного органа о передаче транспортного средства этому лицу и т. д.)». ¹⁷

Таким образом, понятие «владелец транспортного средства» неоднозначно. Рассмотрим особенности правового статуса каждого типа владельцев транспортных средств.

По нормам Российского законодательства владельцами имущества могут быть Физические лица и Юридические лица.

Давайте разберем понятие «собственник» и «владелец» и установим отличительные черты.

Собственником является Физическое или Юридическое лицо, которому принадлежат права на пользование имуществом, владение имуществом, распоряжение имуществом. То есть если брать понятие «собственник», то он может сделать со своей вещью все что угодно: продать, сломать, уничтожить, выбросить и ему ничего за это не будет, так как он ни перед кем не несет ответственности и свободен в своих действиях.

Владельцем также может являться Физическое или Юридическое лицо, однако из трех прав собственника ему принадлежат только владение и пользование. То есть у владельца, нет самого важного права на распоряжение имуществом, которое не даёт права на обращение с вещью как он захочет. Кроме того, владелец, подотчетен собственнику и несет ответственность, если с вещью что-либо случится.

¹⁷ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

По договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств собственниками могут быть граждане, юридические лица Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Второй тип владельцев транспортных средств - это лица, владеющие транспортными средствами на праве хозяйственного ведения или оперативного управления. Отличительной чертой владения автомобилем на праве хозяйственного ведения или оперативного управления является то, что такой владелец, может использовать транспортное средство только в соответствии с целью которую он указал.

Третий тип владельцев транспортных средств – это арендаторы. Арендаторы это лица, у которых прав меньше чем у вышеперечисленных видов владельцев. Арендатор владеет транспортным средством временно, а не постоянно, и круг его правомочий ограничен.

Владелец транспортного средства имеет право оформить доверенность на право управления транспортным средством.¹⁸

Доверенность на право управления транспортным средством- это документ который подтверждает наличие права у доверенного лица пользоваться автомобилем, который не принадлежит ему. Однако в 2021 году наличие доверенности на управление транспортным средством является необязательным так как правомочием на управление транспортным средством подтверждает полис ОСАГО.¹⁹

Законом не установлен конкретный список, кто может быть владельцем транспортного средства, то есть перечень является открытым, и под него могут попасть любые категории.

В судебной практике возникают споры о том, является ли собственник транспортного средства водителем, не включенным в полис ОСАГО. Этот во-

¹⁸ Сокол П.В. Комментарий к законодательству об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М., 2010. С. 14.

¹⁹ Оформляем доверенность на управление автомобилем [Электронный ресурс]. URL : <https://how2get.ru/auto/dokumenty-avtomobilista/doverennost-na-upravlenie-avtomobilem> (дата обращения : 21.02.2021)

прос возникает потому, что согласно ч. 2 ст. 15 Закона об ОСАГО договор обязательного страхования заключается в отношении собственника транспортного средства, лиц, указанных им в договоре обязательного страхования, либо в отношении неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению транспортным средством. в соответствии с условиями договора обязательного страхования, а также другим лицам, легально использующим транспортное средство.

В данном случае действует правило регресса. Его суть заключается в том, что при причинении вреда транспортным средством, которое указано в заключенном договоре, независимо от того, кто находился за рулем, вписанный в договор ОСАГО или не вписанный человек, страховая компания должна исполнить свои обязательства по возмещению ущерба. Однако если автомобилем управляло лицо, не вписанное в договор ОСАГО, то у страховой компании появляется право истребовать денежную сумму, которую она возместила, с лица управлявшего ТС.

Анализируя вышесказанное, обратимся к судебной практике.

Так, согласно Решению № 2-257/2020 2/257/2020 М-5/2020 М-5/2020 от 17 февраля 2020 года по делу № 2-257/2020 Камышинского городского суда Волгоградской области:

СПАО «Ингосстрах» обратилось в суд с иском к Исаеву Р.В. о взыскании суммы ущерба в порядке регресса. В обоснование исковых требований указано, что произошло дорожно- транспортное происшествие, в результате которого были причинены механические повреждения транспортному средству MAZDA 6.

Согласно извещению о ДТП, водитель Исаев Р.В. нарушил правила дорожного движения РФ, управляя транспортным средством Lifan214813, что привело к дорожно- транспортному происшествию.

На момент ДТП гражданская ответственность водителя (виновника) не была застрахована по договору серии ХХХ номера 0064211072 в СПАО «Ингосстрах».

Исаев Р.Ф. не включен в вышеуказанный договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством.

Во исполнение условий договора страхования ОСАГО (полис серии ХХХ номера 0064211072), Правил ОСАГО, ст. 12 ФЗ № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» СПАО «Ингосстрах» в счет возмещения вреда имуществу, выплатило страховое возмещение в пределах лимита ОСАГО в размере 100000 руб.

Исследовав письменные материалы дела, суд пришел к следующему:

Исковые требования страхового публичного акционерного общества «Ингосстрах» к Исаеву Роману Валентиновичу о взыскании суммы ущерба в порядке регресса, удовлетворить.

Взыскать с Исаева Романа Валентиновича в пользу Страхового публичного акционерного общества «Ингосстрах» причиненный ущерб в порядке регресса в размере 100000 рублей, также сумму уплаченной государственной пошлины в размере 3200 рублей, судебные издержки на оплату юридических услуг в размере 3500 рублей, а всего взыскать 106700 (Сто шесть тысяч семьсот) рублей.²⁰

Исходя из судебной практики, можно сделать вывод, что в случае отсутствия лица в страховом полисе ОСАГО, страховая компания возместит причиненный ущерб третьим лицам, но в дальнейшем сможет потребовать средства в регрессном порядке, что составляет активно практикуются страховыми компаниями.

Изучая вопрос о собственнике транспортного средства, стоит также упомянуть, что не каждое средство передвижения попадает под регулирование договора ОСАГО. Договор ОСАГО защищает только транспортные средства, предназначенные для перевозок, по дороге. Закон об ОСАГО действует только в отношении транспортных средств, которые передвигаются по дорогам общего пользования, автомагистралям. То есть закон об ОСАГО не распространяется

²⁰ Решение Камышинского городского суда от 17.02.2020 [Электронный ресурс]. URL : <https://sudact.ru/regular/doc/nLxfkR05gO55/> (дата обращения : 14.02.2021)

на корабли, самолеты, поезда, космические шатлы.²¹

В тексте работы уже были перечислены все существенные условия договора ОСАГО, так вот, давайте объединим их вместе, чтобы легче было с ними знакомиться. Итак, для того, чтобы договор ОСАГО был заключен, страховщиком и страхователем должны быть обговорены следующие условия, без которых договор ОСАГО будет считаться ничтожным.

- во первых это определенное имущество являющееся предметом страхования, должно быть четко определено, какой предмет застрахован, ведь если ущерб будет причинен не застрахованным объектом, то и обязательства не наступят.

- во вторых это характер события, если страхование наступило (страховой случай), должно быть четкое понимание какое событие является страховым случаем.

- в третьих должен быть обговорен размер страховой суммы.

- в четвертых это срок действия договора.

Решающая роль по условиям контракта является одним из существенных условий, без согласия которого контракт считается незаключенным.

2.2 Порядок заключения, исполнения и прекращения договора ОСАГО. Электронный договор ОСАГО

Заключение договора ОСАГО:

1. На 2021 год в Российской Федерации насчитывается более сотни различных страховых компаний, которые предлагают различные условия и гарантии при заключении договора ОСАГО. Таким образом, для того, чтобы заключить договор ОСАГО автовладельцу необходимо выбрать страховую компанию, которая больше всего ему подходит. А как было сказано выше, договор ОСАГО является публичным, соответственно, страховая компания не вправе отказать в заключении договора, если страхователь изъявил желание и собрал необходимый пакет документов.

²¹ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

2. После того, как стороны договорились об условиях договора, страхователь, должен предоставить, свой автомобиль для технического осмотра, чтобы подтвердить безопасность передвижения на нем на момент заключения договора, и для фиксации имеющихся повреждений, чтобы избежать их подсчета в случае произошедшего ДТП. Если Страховщик не предъявит свой автомобиль, договор ОСАГО может быть не составлен.

3. Договор обязательного страхования автогражданской ответственности должен быть обязательно составлен в письменной форме. Если же данная форма соблюдена не будет, то такой исход событий приведет к недействительности договора. Тем самым у владельца ТС возникнуть проблемы с возмещением ущерба причиненному жизни и здоровью, а также имуществу потерпевшего.²²

4. После заключения договора ОСАГО страховщику выдается страховой полис, в котором указывается застрахованное транспортное средство, срок действия договора (с какого момента начинает действовать и когда срок действия истекает), и иные положения. Основанием для заключения договора ОСАГО, может быть обращение страхователя (оно может быть как устным, так и письменным). Вместе с тем, договор ОСАГО, может быть заключен в отношении собственника ТС, в отношении лиц, которых собственник ТС указал, а также в отношении неопределенного круга лиц, которые управляют ТС с разрешения собственника.

Для заключения договора ОСАГО, необходимо не только волеизъявление страхователя, но и пакет, документов, который страхователь предоставляет страховщику, их перечень указан в п. 3 ст. 15 Федерального закона «Об обязательном страховании автогражданской ответственности»:

- для начала страхователь должен подать в адрес страховщика заявление, подтверждающее его волеизъявление на заключение договора ОСАГО;

- затем страхователь предоставляет паспорт, или иной документ удостоверяющий личность. Данный порядок предусмотрен если страхователь Физиче-

²² "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 № 14-ФЗ (в ред. от 09.03.2021) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

ское лицо. Если же страхователем выступает Юридическое лицо, то его представитель предоставляет страховщику свидетельство о регистрации юридического лица в едином государственном реестре юридических лиц;

- далее страхователь передает страховщику регистрационный документ на транспортное средство, для того, что проверить автомобиль в базе данных на наличие угона, разного рода запретов;

- после этого передается водительское удостоверение дающее право на управление ТС, лица или лиц, которые будут вписаны в страховой полис;

- следом в адрес страховщика предоставляется диагностическая карта, содержащая информацию о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств;

- последним предоставляется документ, подтверждающий право собственности на транспортное, либо документ, подтверждающий право владения транспортным средством.²³

В эпоху информационного общества и автоматизированности во всех областях, а еще как недавно показала ситуация с пандемией новой коронавирусной инфекцией (COVID-19), большинство областей перешли на работу в дистанционном режиме при помощи компьютеров. Область страхования не стала исключением, и стала еще больше развивать возможность заключения договора ОСАГО в форме электронного документа.

При заключении договора ОСАГО в форме электронного документа, указанных выше документов застрахованным лицом не требуется.

Разработка компьютерной системы, помогающей заключить договор ОСАГО в электронной форме, целиком и полностью лежит на страховщике. Она должна быть удобной, и доступной для всех категорий граждан, она не должна иметь изъянов и недостатков, ведь если будут иметь место какие либо неточности, то в дальнейшем, это может привести к недействительности договора, так как не будут соблюдены все условия. Таким образом, страховщик на

²³ Федеральный закон об «Обязательном страховании автогражданской ответственности» № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

своей платформе, должен предусмотреть все необходимые поля, для указания информации, страхователем. Свободный доступ к этому ресурсу. Заполнив все обязательные поля, страхователь должен легко приступить к оплате услуги и своевременно получить в свой адрес заключенный договор ОСАГО.

В соответствии с рисунком 2, можно наглядно увидеть как происходит заключение электронного договора ОСАГО.



Рисунок 2 - Схема заключения электронного договора ОСАГО²⁴

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»²⁵.

²⁴ Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. М., 2014. С. 151.

²⁵ Указание Банка России «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 3384-У от 19.09.2014 г. // Вестник Банка России. 2014. № 88.

В выданном полисе должна содержаться полная и безошибочная информация:

- о субъектах договора;
- о сроке действия договора;
- о предмете договора;
- об объекте договора;
- цель использования ТС;
- размер страховой суммы;
- дата заключения договора;
- подписи сторон и т.п.

Договор ОСАГО имеет единую форму в РФ и заключается отдельно на каждое ТС.

Стоит также упомянуть, что для того, чтобы не возникло проблем со страховой выплатой, участники ДТП обязаны принять все необходимые меры для регистрации ДТП, вот несколько из них:

- не передвигать свое транспортное средство до фото-видеофиксации обстоятельств ДТП;
- если имеются пострадавшие, то необходимо сразу же вызвать скорую помощь;
- позвонить в ГАИ и сообщить о ДТП;
- установить очевидцев и записать их сведения (ФИО, номер мобильного телефона);
- предпринять меры для отграничения местности, на которой случилось ДТП и предупредить других участников о случившемся ДТП (поставить аварийный знак);
- сообщить пострадавшему по его требованию номер серии страхового полиса;
- уведомить страховщика о ДТП.

В соответствии с п. 3.9 норм ОСАГО потерпевшая сторона, желающая воспользоваться правом на страховую выплату, также обязана уведомить за-

страхованное лицо о несчастном случае как можно скорее, но не позднее, чем через пять рабочих дней после дорожно-транспортное происшествие. ...

В действующей редакции Закона ОСАГО, вступившей в силу 8 декабря 2020 года, денежные надбавки заменены натурой, что означает компенсацию ущерба, причиненного ремонтом в мастерских, которому страховщик отправляет автомобиль.

Если до этого момента в большинстве случаев после ДТП страховщики возместили материальные убытки, то данные изменения означают полную замену в натуре с выплатами ОСАГО. После осмотра поврежденного транспортного средства и (или) проведения независимого технического осмотра, Страховщик выдает пострадавшему направление на ремонт на СТО и берет на себя расходы по починке поврежденного автомобиля и транспортировке.

В подтверждение наличия проблем в современном ОСАГО договоре следует сказать, что бывают случаи, когда в страховой выплате полностью отказывают, что является поводом для обращения в суд для защиты своих законных прав и интересов.

Рассмотрим пример из судебной практики.

Фрунзенский районный суд г. Владивостока рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело от 25 февраля 2020 г. № 2-3131/2019 по иску Горбушина Дмитрия Евгеньевича к ПАО СК «Росгосстрах» о взыскании суммы страхового возмещения, установил следующее:

Истец обратился в суд с иском к ПАО СК «Росгосстрах», в своем иске он указала следующее: (дата) произошло ДТП, в результате которого были причинены механические повреждения транспортному средству истца, которое принадлежит ему на праве собственности.

(Дата) истец обратился к ответчику с заявлением о возмещении вреда в результате ДТП, к заявлению приложив все необходимые документы, а также предоставил транспортное средство к осмотру. С целью определения действительной стоимости восстановительного ремонта истец обратился в ННП «<...>», стоимость ущерба с учетом износа составила 71 659,37 рублей. Истец обратил-

ся к страховщику с требованием о страховой выплате, взамен натурального возмещения – ремонта автомобиля бывшими в употреблении деталями, однако ПАО СК «Росгосстрах» отказало истцу в страховой выплате.

Ссылаясь на указанные обстоятельства, уточнив иски требования, истец просит суд взыскать с ответчика в его пользу сумму страховой выплаты в размере 50 000 рублей, неустойку в размере 50 000 рублей, штраф, судебные расходы: стоимость услуг по составлению экспертного заключения в размере 3500 руб.; расходы на оплату юридически услуг в размере 20 000 руб., моральный вред 10 000 руб.

Суд, выслушав пояснения сторон, исследовав и оценив представленные доказательства, находит иски требования подлежащими частичному удовлетворению.

Судом установлено, что авто принадлежит истцу на праве собственности на законных основаниях, и автомобилю в результате ДТП нанесли механические повреждения. Ответственность виновника ДТП доказана.

Истец обратилась к ответчику с заявлением о прямом возмещении убытков в результате ДТП, к заявлению приложив все необходимые документы, а также предоставил транспортное средство к осмотру. дата прошел осмотр транспортного средства.

Также судом было установлено, что на момент совершения дорожно-транспортного происшествия гражданская ответственность потерпевшего была застрахована на основании заключенного договора обязательного страхования автогражданской ответственности.

С целью определения действительной стоимости восстановительного ремонта истец обратился в ННП «<...>», стоимость ущерба с учетом износа составила 71 659,37 рублей. Истец обратился к страховщику с требованием о страховой выплате, взамен натурального возмещения – ремонта автомобиля бывшими в употреблении деталями, однако дата ПАО СК «Росгосстрах» отказало истцу в страховой выплате.

Определением суда от дата по гражданскому делу назначена судебная ав-

тотехническая экспертиза. Согласно экспертному заключению № от дата, составленному ООО «<...>», размер ущерба составляет 50 600 рублей.

Учитывая, что страховая компания не ознакомила истца с результатами независимой технической экспертизы, принимая во внимание, что гражданская ответственность потерпевшего застрахована до дата, суд приходит к выводу о наличии оснований для удовлетворения требований истца о возложении обязанности на ПАО СК «Росгосстрах» по выплате страхового возмещения.

Обсуждая вопрос о наличии оснований для взыскания с ответчика суммы страхового возмещения, суд признает в качестве допустимого доказательства по делу экспертное заключение, составленное в рамках судебной экспертизы, которое соответствует требованиям статьи 12.1 Закона об ОСАГО, согласно которой независимая техническая экспертиза проводится по правилам, утверждаемым Банком России, и с использованием единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства. Экспертное заключение содержит информацию о квалификационных данных исполнителя, отчет выполнен лицом, включенным в Единый федеральный реестр экспертов-техников, являющимся членом саморегулируемой организации оценщиков, имеющим лицензию на осуществление оценочной деятельности. Эксперт предупрежден об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения, о чем отобрана подписка. Оснований не доверять указанному экспертному заключению у суда не имеется, поскольку оно составлено квалифицированным специалистом, предупрежденным об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения.

На основании установленных по делу обстоятельств, подтверждающих факт неисполнения страховщиком обязанности по выплате страхового возмещения, с учетом суммы, определенной в судебной экспертизе, максимальная сумма страховой выплаты по европротоколу составляет 50 000 рублей, суд считает исковые требования о взыскании с ответчика суммы страхового возмещения в размере 50 000 рублей подлежащими удовлетворению...

... Руководствуясь ст.ст.194-199 ГПК РФ, суд принял следующее реше-

ние: исковые требования Горбушина Дмитрия Евгеньевича к ПАО СК «Росгосстрах» о взыскании страхового возмещения удовлетворить в части.

Взыскать с ПАО СК «Росгосстрах» в пользу Горбушина Дмитрия Евгеньевича страховое возмещение в размере 50 000 рублей, неустойку в размере 30 000 рублей, штраф в размере 25 000 рублей, компенсацию морального вреда в размере 2000 рублей, расходы по оплате услуг эксперта в размере 3500 рублей, расходы по оплате юридических услуг в размере 10 000 рублей.

Взыскать с ПАО СК «Росгосстрах» в доход бюджета муниципального образования г. Владивосток государственную пошлину в размере 2000 рублей.²⁶

В институте обязательного страхования автогражданской ответственности основным способом расторжения договора является истечение срока его действия. Однако существуют также иная процедура досрочного расторжения договора ОСАГО. Как правило расторжение договора происходит, если исчезла необходимость в страховании (например, гибель вещи), и есть четкое понимание, что за оставшийся период страховой случай точно не произойдет ни при каких условиях.

Однако не только понимание, что страховой случай не произойдет является иным условием досрочного расторжения договора страхователь также вправе досрочно расторгнуть договор обязательного страхования в следующие случаи:

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

Стоит также обратить, внимание, на то, что досрочное расторжение договора не снимает со страховщика обязанности по выплатам, по страховым случаям, произошедших до расторжения договора.

С начала этого года стало заметно, что доля жалоб пользователей на од-

²⁶ Решение Фрунзенского районного суда г. Владивостока от 25 февраля 2020 г. [Электронный ресурс]. URL : <https://sudact.ru/regular/doc/65Pbiyd1LxYv/> (дата обращения : 20.02.2021)

ностороннее прекращение полисов ОСАГО увеличилась согласно 1.15,1.16 правил ОСАГО.

Например, страховая компания в одностороннем порядке расторгла договор с потребителем, так как в полисе указана емкость 100 литров. с., а по данным ГИБДД она составляет 100,64 л. из. Потребитель заявил, что на сайте компании не смог указать сотые доли мощности автомобиля. Другой клиент для своей машины не смог выбрать мощность в 101 л.с. из. - по его словам на сайте выбор был только между 100 и 102 л. с.

Еще одна частая причина: неверно указан регистрационный адрес владельца транспортного средства, что также приводит к занижению страховой премии по ОСАГО.

Причиной ошибки здесь могут быть несоответствия регистрационного адреса в документах - паспорте и свидетельстве о регистрации транспортного средства (СТС). Страховые компании пояснили, что для определения коэффициента территории в первую очередь используется информация о месте проживания из ПТС или ГНС.

На сегодняшний день доля расторжений по ложной информации в одной из компаний в среднем составляет всего 1-2% от количества заключаемых в месяц электронных договоров ОСАГО, сообщили АСН в компании. Этот показатель достигается за счет тщательной проверки данных при заключении договора и работе с партнерами, агентами компании.²⁷

Вместе с тем, рассмотрим пример из судебной практики:

Согласно решению Тихорецкого районного суда Краснодарского края № 2-487/2020 2-487/2020~М-285/2020 М-285/2020 от 9 июля 2020 г. по делу № 2-487/2020. Рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по иску ПАО СК «Росгосстрах» к Бочарникову Ивану Владимировичу о признании электронного страхового полиса ОСАГО недействительным, установил, что истец обратился в суд с исковым заявлением к Бочарникову И.В., в котором про-

²⁷ «Ещё одна боль в ОСАГО: страховщики расторгают договоры и не возвращают клиентам деньги» [Электронный ресурс]. URL : <http://www.asn-news.ru/news/75644> (дата обращения : 20.04.2021)

сит признать электронный страховой полис ОСАГО серии № от 17.09.2019г. недействительным.

Также взыскать с Бочарникова Ивана Владимировича в пользу ПАО СК «Росгосстрах» расходы по уплате государственной пошлины в размере <данные изъяты> рублей.

Иск мотивирован тем, что 23.09.2019 г. по адресу: <адрес>, с участием Бочарникова И.В., управлявшего транспортным средством ВАЗ 2106 (государственный регистрационный знак, №) и ФИО1, управлявшего транспортным средством СААБ (государственный регистрационный знак №, произошло дорожно-транспортное происшествие, виновником которого был признан Бочарников И.В. С целью получения страхового возмещения 10.01.2019 г. ФИО1 (собственник транспортного средства СААБ (государственный регистрационный знак <данные изъяты>)) обратился в АО «СОГАЗ» с заявлением о страховом возмещении или прямом возмещении убытков по договору ОСАГО. Полис Бочарникова И.В. серии № от 17.09.2019 г. является электронным страховым полисом ОСАГО. Получив заявку № на акцепт, ПАО СК «Росгосстрах» дало отказ в акцепте, ввиду того, что Бочарников И.В. указал не соответствующую действительности категорию транспортного средства, также не указана мощность двигателя ТС.

Кроме того Бочарниковым И.В. указана не соответствующая действительности территория преимущественного использования транспортного средства. Согласно электронному страховому полису серии № от 17.09.2019 г. страховая премия на основании данных, указанных Бочарниковым И.В., в том числе недостоверных данных категории транспортного средства, мощности двигателя ТС, определена в размере <данные изъяты> рублей.

При этом, если бы Бочарниковым И.В. была указана достоверная информация, то размер страховой премии был бы определен в размере <данные изъяты> рублей.

Суд, исследовав материалы дела, пришёл к выводу, что иск является обоснованным и подлежит удовлетворению по следующим основаниям:

В судебном заседании установлено, что 23.09.2019 г. по адресу: <адрес>, с участием Бочарникова И.В., управлявшего транспортным средством ВАЗ 2106 (государственный регистрационный знак, № и ФИО1, управлявшего транспортным средством СААБ (государственный регистрационный знак № произошло дорожно-транспортное происшествие, виновником которого был признан Бочарников Иван Владимирович.

Согласно Постановлению 18810223177772021192 по делу об административном правонарушении от 24.09.2019 г. Бочарников И.В. зарегистрирован и проживает в <адрес>.

Одновременно с изложенным ДТП от 23.09.2019 г. произошло в <адрес>), а не в поселке <адрес>), то есть Бочарниковым Иваном Владимировичем указана не соответствующая действительности территория преимущественного использования транспортного средства.

Согласно электронному страховому полису серии № от 17.09.2019 г. страховая премия на основании данных, указанных Бочарникова И.В., в том числе недостоверных данных категории транспортного средства, мощности двигателя ТС, определена в размере <данные изъяты> рублей. При этом, если бы Бочарниковым И.В. была указана достоверная информация, то размер страховой премии был бы определен в размере <данные изъяты> рублей в соответствии Указанием Банка России от 04.12.2018 N 5000-У "О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов (их минимальных и максимальных значений, выраженных в рублях), коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (Зарегистрировано в Минюсте России 29.12.2018 N 53241).

В соответствии со ст. 9 ФЗ № 40 «Об ОСАГО» используемые при расчете страховой премии базовые ставки страховых тарифов являются показателями, которые устанавливаются исходя из характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств, существенно влияющих на вероят-

ность причинения вреда при их использовании и на потенциальный размер причиненного вреда, а коэффициенты страховых тарифов формируются исходя из фактических обстоятельств использования транспортного средства, существенно влияющих на величину страхового риска и представленные ответчиком при заключении договора страхования недостоверных сведений о транспортном средстве и о территории его преимущественного использования, повлияли на неправильное определение базовой ставки и коэффициента страхового тарифа.

Таким образом действия ответчика направлены на введение страховщика в заблуждение относительно обстоятельств, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления (страхового риска), что в силу п. 2 ст. 179 и п. 3 ст. 944 ГК РФ является основанием для признания заключенного между сторонами договора ОСАГО недействительным.

В силу п. 2 ст. 927 Гражданского кодекса РФ обязательное страхование - это страхование в случаях, когда законом на указанных в нем лиц возлагается обязанность страховать в качестве страхователей жизнь, здоровье или имущество других лиц либо свою гражданскую ответственность перед другими лицами за свой счет или за счет заинтересованных лиц. Обязательное страхование осуществляется путем заключения договора страхования лицом, на которое возложена обязанность такого страхования (страхователем), со страховщиком (п. 1 ст. 936 ГК РФ). Объекты, подлежащие обязательному страхованию, риски, от которых они должны быть застрахованы, и минимальные размеры страховых сумм определены законом.

В силу п. 1 ст. 6 Закона об ОСАГО объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.

Согласно пп. «а» п. 2 ст. 6 Закона об ОСАГО к страховому риску по обязательному страхованию относится наступление гражданской ответственности по обязательствам, указанным в пункте 1 статьи 6 Закона об ОСАГО, за исключением случаев возникновения ответственности вследствие причинения вреда при использовании иного транспортного средства, чем то, которое указано в договоре обязательного страхования. Договор страхования должен быть заключен в письменной форме (п. 1 ст. 940 ГК РФ).

В силу п. 2 ст. 940 ГК РФ договор страхования может быть заключен путем составления одного документа (пункт 2 статьи 434 ГК РФ) либо вручения страховщиком страхователю на основании его письменного или устного заявления страхового полиса (свидетельства, сертификата, квитанции), подписанного страховщиком.

Согласно абз. 7 п. 7.2 ст. 15 Закона об ОСАГО при осуществлении обязательного страхования заявление о заключении договора обязательного страхования в виде электронного документа, направленное страховщику и подписанное простой электронной подписью страхователя - физического лица или усиленной квалифицированной электронной подписью страхователя - юридического лица в соответствии с требованиями Федерального закона от 6 апреля 2011 года N 63-ФЗ "Об электронной подписи", признается электронным документом, равнозначным документу на бумажном носителе, подписанному собственноручной подписью.

Так, в соответствии с имеющимися у Страховщика сведениями, полученным при оформлении электронного страхового полиса серии № от 17.09.2019 г., Бочарников И.В. является собственником самоходной машины Беларусь ВА3 2106 категории «F», согласно паспорту самоходной машины серии № №.

Согласно Постановлению 18810223177772021192 по делу об административном правонарушении от 24.09.2019 г. Бочарников И.В. владеет водительским удостоверением категории «B, B1, M».

Таким образом, при заключении электронного страхового полиса серии № от 21.09.2019 г. Бочарников И.В. указал заведомо ложные данные о транс-

портном средстве, поскольку из электронного страхового полиса и заявления о заключении договора ОСАГО следует, что на страхование принята самоходная машина Беларусь ВА3 2106 категории «F», что не соответствует сведениям из Постановления 18810223177772021192 по делу об административном правонарушении от 24.09.2019 г.

В силу п. 1 ст. 942 ГК РФ при заключении договора имущественного страхования между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение: 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 договора.

В соответствии с п. 1 ст. 944 ГК РФ при заключении договора страхования страхователь обязан сообщить страховщику известные страхователю обстоятельства, имеющие существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления (страхового риска), если эти обстоятельства не известны и не должны быть известны страховщику. Существенными признаются во всяком случае обстоятельства, определенно оговоренные страховщиком в стандартной форме договора страхования (страхового полиса) или в его письменном запросе.

Согласно п. 3 ст. 944 ГК РФ, если после заключения договора страхования будет установлено, что страхователь сообщил страховщику заведомо ложные сведения об обстоятельствах, указанных в пункте 1 настоящей статьи, страховщик вправе потребовать признания договора недействительным и применения последствий, предусмотренных пунктом 2 статьи 179 ГК РФ.

В силу п. 2 ст. 179 ГК РФ Сделка, совершенная под влиянием обмана, может быть признана судом недействительной по иску потерпевшего; Обманом считается также намеренное умолчание об обстоятельствах, о которых лицо должно было сообщить при той добросовестности, какая от него требовалась по условиям оборота.

По смыслу статьи 944 ГК РФ сообщение позитивной информации, не со-

ответствующей действительности, является заведомой ложью, поскольку при заключении договора страхования страхователю известно значительно больше об обстоятельствах, влияющих на степень риска, следовательно, обнаружив после заключения договора сообщение страхователя об обстоятельствах, не соответствующих действительности, страховщик вправе требовать признания договора страхования недействительным.

Предусмотренные ст. 945 ГК РФ действия по оценке страхового риска являются правом страховщика, тогда как сообщение достоверных сведений при обращении о заключении договора страхования является обязанностью страхователя. При этом, согласно общим принципам гражданского законодательства, страховщик вправе исходить из презумпции добросовестности контрагента по договору страхования, закрепленной ст. 10 ГК РФ, и не осуществлять дополнительной проверки сообщенных им сведений. Исходя из изложенного следует, что страхователь Бочарников И.В. при заключении договора ОСАГО в виде электронного документа предоставил Страховщику недостоверные сведения о транспортном средстве, что привело к необоснованному уменьшению размера страховой премии. Истцом при подаче настоящего заявления понесены затраты по уплате государственной пошлины в размере <данные изъяты> рублей. Согласно ст. 98 ГПК РФ, стороне, в пользу которой состоялось решение суда, суд присуждает возместить с другой стороны все понесенные по делу судебные расходы.

На основании изложенного суд решил, Иск удовлетворить. Признать Электронный страховой полис ОСАГО серии № от 17.09.2019 г. недействительным. Взыскать с Бочарникова Ивана Владимировича в пользу ПАО СК «Росгосстрах» расходы по уплате государственной пошлины в размере <данные изъяты> рублей.²⁸

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что электронный полис ОСАГО в настоящее время не является полноценной заменой обычному

²⁸ Решение Тихорецкого районного суда от 09.07.2020 [Электронный ресурс] URL : <https://sudact.ru/regular/doc/aqi1h0rkCImO/> (дата обращения : 20.04.2021)

полису ОСАГО, так как электронный тип заключения подразумевает связь страховщика с компьютером, который четко нацелен на одну функцию – это заключение договора, и человек очень просто может схитрить и обойти систему, для того, чтобы снизить стоимость своего договора ОСАГО.

2.3 Основные проблемы применения коэффициента расчета бонус-малус.

Стоимость полиса ОСАГО - ОСАГО зависит от страхового стажа водителя. Могут предоставить скидку на безаварийную езду или, наоборот, доплату - если были страховые случаи.

Однако страховые компании редко принимают во внимание тот факт, что водитель не попал в аварию при предыдущем заключении договора ОСАГО, он водил осторожно и имел право на скидку при последующем заключении договора. Многие граждане этого не замечают и никак не реагируют, однако страхователь имеет законное право подать жалобу на эти действия.

Если возникли такие трудности, то необходимо обратиться к страховщику с заявлением в котором нужно указать на перерасчет коэффициента «бонус-малус», потому что обязанность за ведение такой информации полностью лежит на страховщике.²⁹

При оформлении полиса ОСАГО стоимость полиса - страховая премия - зависит от базовой ставки, которая умножается на разные факторы: региональный, стаж вождения, мощность, срок использования и другие. Это окончательная стоимость полиса.

Один из этих коэффициентов - коэффициент «бонус-малус» (далее «КБМ») - это скидка за то, что застрахованный водитель не попал в аварию по собственной вине. В случае аварии КБМ увеличивается и может превратиться в дополнительную выплату: полис будет дороже. То есть, чем реже вы попадете в аварию, тем меньше вы заплатите за страховку в следующем году.

Размер базовых ставок для разных категорий автомобилей и коэффициен-

²⁹ ОСАГО: отвечаем на злободневные вопросы наших читателей [Электронный ресурс]. URL : <http://www.garant.ru/article/645992/> (дата обращения : 20.03.2021)

тов, в том числе КБМ, регулируется ЦБ РФ.

С 9 января 2019 года в России действуют новые базовые тарифы для расчета стоимости полиса ОСАГО, а также новые коэффициенты по возрасту и стажу водителя.

До сих пор при расчете стоимости полиса все водители были разделены только на четыре категории, для которых использовались коэффициенты от 1,0 до 1,8. С пришедшими изменениями для расчета коэффициентов будет использована таблица, в которой уже 58 категорий возраста и стажа водителей.

Как и прежде, максимальный коэффициент установлен для молодых автомобилистов с минимальным опытом, в то время как более старшие водители со стажем могут рассчитывать на понижающий коэффициент. В соответствии с таблицей 2 указаны настоящие документы расчета коэффициента бонус-малус.

Таблица 2 - расчет коэффициента бонус-малус³⁰

0	1	2	3–4	5–6	7–9	10–14	Более 14
Возраст, стаж	16–21	1,87	1,87	1,87	1,66	1,66	
	22–24	1,77	1,77	1,77	1,04	1,04	1,04
	25–29	1,77	1,69	1,63	1,04	1,04	1,04
	30–34	1,63	1,63	1,63	1,04	1,04	1,01
	35–39	1,63	1,63	1,63	0,99	0,96	0,96
	40–49	1,63	1,63	1,63	0,96	0,96	0,96
	50–59	1,63	1,63	1,63	0,96	0,96	0,96
	Более 59	1,60	1,60	1,60	0,93	0,93	0,93

При заключении договора ОСАГО страхователь может указать список водителей, имеющих право управлять автомобилем, или оформить полис на неограниченное количество человек - любой водитель, который садится за руль, будет «зачислен» в полис. От него зависит КБМ и стоимость страхового поли-

³⁰ Как считается коэффициент бонус-малус [Электронный источник]. URL : <https://journal.tinkoff.ru/guide/bonus-malus/> (дата обращения : 20.03.2021)

са.

КБМ водителя (ограниченная страховка). Если страхователь страхует ответственность определенных водителей, в полис вносятся данные о каждом водителе - имя, фамилия, отчество, номер водительского удостоверения. КБМ учитывается для каждого водителя на основании его личной страховой истории.

При расчете стоимости полиса берется максимальный КБМ, поэтому стоимость страховки зависит от водителя с наивысшим коэффициентом.

Например, вы можете заключить договор ОСАГО и хотите внести второго водителя. Если ваш КБМ равен 0,5, а другого водителя - 1,4, вы не получите скидку за регистрацию. Стоимость полиса будет рассчитана исходя из наивысшего КБМ - 1.4. Если исключить второго участника договора из разрешенного списка, полис будет дешевле почти в три раза. Если вы застраховали свой автомобиль, не ограничивая список допущенных водителей, КБМ учитываться не будет.

Например, если страхователь владеет автомобилем, он может заключить договор страхования, не ограничивая список водителей. Тогда при расчете стоимости полиса будет использоваться КБМ 1, но в этом случае будет коэффициент для «неограниченного» списка водителей - КО. В данном случае это 1,87, то есть 87%. Следовательно, безлимитное страхование выгодно, если у одного из водителей больше 2 КБМ.

КБМ водителя рассчитывается на основании данных ОСАГО за предыдущий период страхования. В зависимости от того, были ли страховые выплаты, КБМ водителя увеличивается или уменьшается и используется для расчета стоимости нового полиса.

Когда КБМ не применяется или равен 1. Если водитель застрахован впервые, его КБМ считается равным 1, то есть это не влияет на стоимость полиса.

Когда водитель получает свои первые права, страховщик присваивает ему КБМ равный 1. Если водитель всегда был застрахован в одной и той же компании, страховщик может самостоятельно определить КБМ через год. Но водите-

ли могут сменить страховщика или застраховать разные автомобили у разных страховщиков. При этом для таких случаев была введена единая база данных.

База данных КБМ АИС РСА, часть автоматизированной информационной системы Союза автостраховщиков России, хранит историю страхования каждого водителя. Эта база данных содержит данные о выдаче всеми страховщиками новых страховых полисов ОСАГО, информацию о страховых случаях и выплатах, по которым указанный водитель признан виновным. Эти данные учитываются при расчете КБМ водителя. Только страховщики могут вводить данные в АИС РСА.

Сертификат безаварийного вождения - документ, который ранее использовался, когда водитель менял одну страховую компанию на другую. С появлением АИС РСА страховые компании начали запрашивать эти данные самостоятельно.

До появления единой базы данных этот сертификат требовался в новой страховой компании для правильного расчета КБМ. Предыдущая страховая компания выдавала справку об безаварийном вождении или страховую выплату.

Если водитель предоставил неверную информацию при отсутствии технической возможности получить ее из базы данных.

Сейчас сложно представить, чтобы страховая компания оформляла полис, не сверяя КБМ водителя или владельца с базой данных РСА. Для оформления полиса страховая компания должна сделать запрос в электронную базу данных РСА.

Но если по какой-то причине водитель предоставит поддельные водительские права или другие данные, по которым в базе данных нет страховой истории, ему будет назначен КБМ в размере 1 - как новому водителю. Но при первом ДТП при постановке на учет в ГИБДД номерной знак признается недействительным и дело не застраховано, так как страхователь предоставил страховщику ложные данные.

Также стоит отметить еще одно несовершенство системы бонус-малус -

поскольку КБМ определяется в совокупности с информацией о вашем полном имени, дате рождения и номере водительских прав, то если в течение срока действия ОСАГО вы изменили ваши права, но забыли ввести эту информацию в личный кабинет, тогда при регистрации новой политики для РСА вы можете выглядеть как «новичок» - и ваш ОСАГО будет равен 1.³¹

Пример расчета. Если с момента выдачи водительских прав водитель не попал в аварию, то после трех лет страхования его ОСАГО составит 0,85, то есть при оформлении следующего полиса ОСАГО он получит скидку 15%.

Если водитель с КБМ равным 1 за расчетный год будет признан виновным в одном ДТП, на следующий период страхования его КБМ будет 1,55, то есть страховой полис будет стоить на 55% дороже.

Если водитель ранее не был заключал договор ОСАГО, то его КБМ считается равным 1. Если автолюбитель не был внесен в политику, но у АИС РСА есть информация о нем, КБМ будет рассчитан с использованием данных, имеющих в единой базе данных.

Если в ОСАГО введено несколько водителей, рассчитывается КБМ каждого водителя, и при определении стоимости политики берется максимальный КБМ «аварийного» водителя.

КБМ в случае досрочного расторжения контракта и заключения нового контракта будет равна той стоимости, которая была у водителя на начало расчетного периода - 1 апреля.

Также стоит отметить, что, несмотря на начатую в 2019 году реформу, направленную на снижение стоимости договора ОСАГО, для большинства российских водителей, которые пересмотрели договор ОСАГО после реформы о либерализации автогражданской ответственности, стоимость полиса увеличилась вместо сокращения, обещанное государством только 22% респондентов сообщили, что ОСАГО для них не дорожало.

Для 38 % респондентов страхование по новым тарифам, наоборот, пре-

³¹ Указание Банка России "О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств" № 5515-У от 28.07.2020 г. // Вестник Банка России. 2020. № 65.

вратилось в переплату, показывает исследование. 12 % сообщили о росте стоимости обязательного автострахования на сумму менее 1 000 руб., 17 % респондентов ОСАГО отметили удорожание на 1–3 тыс. Руб., 9 % - более 3 тыс. Руб.

Остальные 40 % респондентов отметили, что они еще не знают об изменении стоимости, что может указывать на то, что для них еще не пришло время выпускать полис по новой ставке.

Если же говорить о регионах, то в числе своеобразных лидеров по подорожанию полисов ОСАГО Республика Саха Якутия — 61,4 % респондентов региона сообщили об этом. Схожая ситуация в Курганской (53,4 %) и Амурской областях (45,5 %), Приморском крае (51,2 %), Забайкальской области (45,6 %), Бурятии (45,3 %), в Хабаровском крае (44,6 %), а также Челябинской (43,9 %), Иркутской (39,5 %) и Самарская областях (39,1 %).³²

Анализируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что Данная реформа преподносилась страховщиками как возможность сэкономить, но на деле оказалась замаскированным способом повысить стоимость ОСАГО.

При таких условиях можно сказать, что реформа призванная на снижение стоимости ОСАГО и соответственно на повышение значимости ОСАГО для водителя обернулась для автовладельцев с другой стороны. Ведь если цена договора ОСАГО будет продолжать расти, то я полагаю, что сложившаяся ситуация приведет к полнейшему отказу от этого вида страхования и социальным протестам автомобилистов.

³² Алчная «автогражданка»: ОСАГО подскочило в цене после реформы [Электронный источник]. URL : <https://www.gazeta.ru/business/2021/03/05/13501748.shtml> (дата обращения : 25.05.2021)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обязательное страхование автогражданской ответственности является важным фактором в построении современного и информационного общества, а также является очень важной веткой развития страхования в России.

Анализируя свою работу я пришел к нескольким выводам, которые могли бы решить проблемные аспекты автогражданской ответственности, а в частности договора ОСАГО.

1. С каждым годом, в мире растет компьютеризация общества, и все области стремятся работать удаленно, без физического контакта с людьми и не выходя из дома. Сфера страхования не является исключением, в подтверждение этого, можно упомянуть Е-ОСАГО, который с распространением коронавируса (COVID-19) стал пользоваться большей популярностью чем обычный ОСАГО. Но как было сказано в работе, с развитием института электронного ОСАГО, стало увеличиваться количество расторгнутых договоров, потому что автоводители указывают не верные данные, иногда это делается специально, чтобы снизить стоимость услуг, а иногда просто из-за невнимательности.

Для решения данной проблемы я предлагаю решить следующим образом: В Российской Федерации, с недавнего времени почти у каждого гражданина имеется свой личный кабинет на портале «Госуслуги», на котором хранятся персональные данные как о гражданине, так и о его правах на управления транспортными средствами, информация о транспортных средствах находящихся во владении, причем данная информация является достоверной и проверенной. Так вот, исходя из вышеизложенного я предлагаю ввести на портал «Госуслуги» возможность заключения договора Е-ОСАГО. Такое нововведение поможет снизить количество недостоверной информации при заключении договора.

2. Вместе с тем, считаю важной проблемой тот факт, что людям, заключившим договор ОСАГО, приходится обращаться в суды с исками к многомиллионным компаниям (страховщикам), чтобы истребовать с них компенсацию в

полном объеме, за причиненный вред. Ведь как мы убедились выше такая проблема в настоящее время имеется, и страховщик не покрывает полную стоимость для устранения последствий причиненного вреда, пытаясь сэкономить.

Для этого я предлагаю ввести более гибкие нормы в закон, которые бы помогали регулировать такие ситуации. В частности в ст. 15 Федерального закона об ОСАГО указывается, что владельцы легковых автомобилей не вправе выбрать вид страхового возмещения вреда.

Я считаю, что данную в данную статью необходимо внести изменения, которые бы давали любому владельцу авто право выбора на станцию технического обслуживания, а если же у страховой компанией не будет заключенного договора на восстановительный ремонт, то она должна будет выплатить сумму необходимую для ремонта в этом СТО. Вместе с тем, гарантия на такой ремонт страховой компанией не выдается, так как сервис выбрал сам страхователь. Вместе с тем, страхователь по окончании восстановительных работ должен передать в адрес страховой компании акт о выполненных работах и список в котором будут указаны замененные детали, а также где они были куплены и за сколько, чтобы избежать мошеннических действий со стороны страхователя.

3. Еще одна важная проблема - коэффициент расчета «бонус-малус». Хотя в настоящее время государство проводит политику, направленную на снижение стоимости обязательного страхования автогражданской ответственности за счет создания новой системы расчета коэффициента, тем не менее, я считаю, что в нынешних реалиях она себя должным образом не зарекомендовала. Основной целью реформы было удешевление договора ОСАГО, но на самом деле это привело к его еще большему росту.

Для решения этой проблемы я предлагаю разработать новые поправки, которые также предусматривают возможность варьировать базовую ставку в зависимости от других обстоятельств, влияющих на вероятность страхового случая и потенциальную сумму ущерба. То есть для дальнейшей индивидуализации принципа расчета.

В то же время, исходя из европейского опыта, можно ввести такое опре-

деление как телематическая система - это отслеживание стиля вождения с помощью специальных датчиков. Что потенциально может помочь выявить водителей с опасными привычками вождения. Эта система поможет оценить потенциально опасных водителей, вождение которых может привести к авариям в будущем.

Данная система поможет снизить стоимость ОСАГО для аккуратных водителей и поможет сократить количество автомобилистов с «агрессивным» стилем вождения, что соответственно приведет к снижению аварийности на дорогах .

Также, возможно, стоит брать опыт из зарубежных стран, анализировать, ситуацию, которая происходит за границей.

Россия является огромной страной и граничит со многим государствами, в некоторые из которых можно добраться на своих машинах. Так почему бы не развить еще больше действие института обязательного страхования не только на территории РФ, но и, хотя бы для начала, в странах СНГ, путем подписания различных соглашений, которые упростили бы процедура страхования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7 –ФКЗ, Указ Президента РФ от 03.07.2020 № 445.) // Российская газета. – 1993. – 25 дек. - № 237.

2 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1994. - № 32. - Ст. 3301.

3 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. - № 5. - Ст. 410.

4 Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // Собрание законодательства РФ. – 2002. - № 18. - Ст. 1720.

5 Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации" // Российская газета. – 1993. - № 6.

6 Постановление Конституционного Суда РФ от 31.05.2005 N 6-П "По делу о проверке конституционности Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" в связи с запросами Государственного Собрания - Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской областной Думы, группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина С.Н. Шевцова" // Собрание законодательства РФ. – 2005. - № 23. - Ст. 2311,

7 Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 июня 2007 г. № 1136/07 // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. – 2007. – № 9.

8 Постановление Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 8 октября 1998 г. № 13/14 «О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользо-

вание чужими денежными средствами» // Российская газета. – 1998. – 27 октября.

9 Решение Верховного Суда РФ от 24 июля 2007 г. № ГКПИ07-658 «О страховых выплатах при ДТП» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 6.

10 Постановление СК по гражданским делам Верховного Суда РФ от 23 января 2007 г. № 44-В06-20 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 2.

11 Постановление ФАС Московского округа от 05.05.2004 № КГ-А40/3081-04-П // Российская газета. – 2004. – 15 ноября 2004г.

12 Постановление ФАС Московского округа от 2 сентября 2005 г. № КГ-А40/7424-05 // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. – 2005. – № 10.

13 Указание Банка России от 28.07.2020 N 5515-У "О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // Вестник Банка России. – 2020. - № 65.

II Специальная литература

14 Абрамов, В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств / В. Абрамов // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2002. – № 34. – С. 3 – 4.

15 Абрамов, В.Ю. Страхование: теория и практика / В.Ю. Абрамов. – М., Волтерс Клувер, 2007. – 476 с.

16 Александров, А.А. Страхование / А.А. Александров. – М., Издательство ПРИОР, 2004. – 453 с.

17 Антоненко, Д.А. Характеристика способов совершения преступлений в сфере ОСАГО / Д.А. Антоненко // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2009. – № 2. – С. 53 – 55.

18 Аракчеев, Д.Д. Договоры ОСАГО: сложные случаи / Д.Д. Аракчеев // Законодательство. – 2008. – № 10. – С. 37 – 41.

19 Асташов, С.В., Бугаенко Н.В. Практика применения законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств / Д.Д. Асташов, Н.В. Бугаенко // Судья. – 2008. – № 4. – С. 39 –

43.

20 Белов, В.А. К вопросу о соотношении понятий обязательства и договора / В.А. Белов. - Вестник гражданского права. – 2007. – № 4. – С. 43 – 48.

21 Белых, В.С., Кривошеев И.В. Страхование право: Учебное пособие / В.С. Белых, И.В. Кривошеев. – М., 2009. – 463 с.

22 Богомолов, А.А. Практика применения судами норм законодательства об ОСАГО / А.А. Богомолова // Право и экономика. – 2009. – № 7. – С. 22 – 25.

23 Болдинов, В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности / В.М. Болдинов. – СПб., 2002. – 209 с.

24 Брагинский, М.И. Договор страхования / М.И. Брагинский. – М.: Статут, 2006. – 287 с.

25 Брагинский, М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2005. – 787 с.

26 Герасимова, И. Страховой рынок России: фас и профиль / И. Герасимова // Консультант. – 2008. – № 5. – С. 19 – 23.

27 Гражданское право / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. – М., 1996. – 870 с.

28 Гражданское право / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. – М., 1996. – 870 с.

29 Громов, А. Договор ОСАГО: качество страховых услуг / А. Громов // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2009. – № 30. – С. 93.

30 Грудцына, Л.Ю., Спектор А.А. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (постатейный) / Л.Ю. Грудцына, А.А. Спектор. – М.: ЮРКОМПАНИ, 2009. – 253 с.

31 Дегтярев, С.Л. Возмещение убытков в гражданском и арбитражном процессе: Учебно-практическое пособие / С.Л. Дегтярев. – М., 2003. – 189 с.

32 Дедиков, С.В. Лица, гражданская ответственность которых застрахована по договору ОСАГО / С.В. Дедиков // Законы России: опыт, анализ, прак-

тика. – 2007. – № 9. – С. 12 – 20.

33 Дедиков, С.В. Утрата товарной стоимости в системе ОСАГО: теория вопроса / С.В. Дедиков // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 2. – С. 28 – 32.

34 Дешалыт, Л.Б. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств / Л.Б. Дешалыт // Право и экономика. – 2006. – № 8. – С. 23 – 27.

35 Дмитриев, М.С. Конституционный суд расставил точки над «i» / М.С. Дмитриев // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 1. – С. 106 – 121.

36 Евдокимова, И. Что нам приготовили обновленные правила ОСАГО / И. Евдокимова // Новая бухгалтерия. – 2008. – № 6. – С. 39 – 40.

37 Завидов, Б.Д. Договорное право России / Б.Д. Завидов. – М., 2006. – 454 с.

38 Иоффе, О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М., 1975. – 890 с.

39 Ключенко, Л.Н. Суброгация и регресс по российскому законодательству / Л.Н. Ключенко // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 4. – С. 17 – 24.

40 Козинов, А.Е. Объем ответственности страховщика по договору страхования ответственности / А.Е. Козинов // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 4. – С. 44 – 49.

41 Козинов, А.Е. Страхование ответственности / А.Е. Козинов // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 3. – С. 21 – 24.

42 Комлева, А.А. Страхование транспорта / А.А. Комлева // Бюджетный учет. – 2008. – № 10. – С. 3 – 5.

43 Копылкова, Н.М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дисс ... канд. юрид. Наук / Н.М. Копылкова. – М., 2006. – 220 с.

44 Лесненко, С.Ю. Правовое обеспечение страхования в Российской Федерации / С.Ю. Лесненко // Экономическое правосудие на Дальнем Востоке

России. – 2007. – № 2. – С. 55 – 60.

45 Ложкин, М.С. Порядок заключения, изменения и расторжения договора ОСАГО / М.С. Ложкин // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 3. – С. 37 – 44.

46 Никифоров, А.В. Застрахованные лица по полисам ОСАГО: обзор судебной практики / А.В. Никифоров // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2006. – № 3. – С. 100 – 105.

47 Никулина, Н.Н. ОСАГО: состояние, нововведения и сопутствующие проблемы / Н.Н. Никулина // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2009. – № 3. – С. 17 – 20.

48 Овчинников, И.Н. ОСАГО в вопросах и ответах / И.Н. Овчинников // Нормативное регулирование страховой деятельности. Документы и комментарии. – 2008. – № 2. – С. 20 – 27.

49 Покровский, И.А. Основные проблемы гражданского права / И.А. Покровский. – М., 1998. – 433 с.

50 Пыхтин, С.В. ДТП как страховой случай по ОСАГО / С.В. Пыхтин // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 11. – С. 65 – 68.

51 Рассолова, Т.М. Договор ОСАГО: современные подходы к понятию и основным признакам. / Т.М. Рассолова // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 2. – С. 40 – 54.

52 Селуянов, Д.М. Совершенствование законов об обязательных видах страхования / Д.М. Селуянов // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 2. – С. 18 – 34.

53 Сериков, В. Утрата товарной стоимости по договору ОСАГО / В. Сериков // Хозяйство и право. – 2007. – № 9. – С. 47 – 49.

54 Симолин, А.А. Возмездность, безвозмездность, смешанные договоры и иные теоретические проблемы гражданского права / А.А. Симолин. – М., 2005. – 655 с.

55 Смирнов, В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве / В.Т. Смирнов, А.А. Собчак. – Л., 1983. – 427 с.

56 Собчак, А.А., Смирнов В.Т. Понятие источника повышенной опасности / А.А. Собчак, В.Т. Смирнов // Советская юстиция. – 1988. – № 18. – С. 49 – 52.

57 Сокол, П. В. Формы ответственности страховщика за нарушение страхового обязательства / П.В. Сокол // Право и экономика. – 2005. – № 1. – С. 44 – 49.

58 Сокол, П.В. Правовое положение выгодоприобретателя в договоре страхования / П.В. Сокол // Право и экономика. – 2005. – № 3. – С. 32 – 37.

59 Соловьев, А. Заключение договора страхования: правовые вопросы / А. Соловьев // Финансовая газета. – 2007. – № 6. – С. 3 – 5.

60 Соловьев, А. Юридические аспекты страхования гражданской ответственности / А. Соловьев // Финансовая газета. – 2007. – № 40. – С. 4 – 5.

61 Сплетуков, Ю.А. Страхование ответственности / Ю.А. Сплетуков. – М.: Аудитор, 2006. – 244 с.

62 Трунов, И.Л., Айвар Л.К., Юрьев А.В. Справочник автовладельца / И.Л. Трунов. – М., 2008. – 289 с.

63 Фогельсон, Ю.Б. Обзорный комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» / Ю. Б. Фогельсон // Хозяйство и право. – 2002. – № 10. – С. 33 – 37.

64 Худяков, А.И., Худяков А.А. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств / А.И. Худяков, А.А. Худяков. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. – 387 с.

65 Чуб, А.В. О правовых основаниях страховой выплаты с учетом УТС имущества по договорам ОСАГО / А.В. Чуб // Нормативное регулирование страховой деятельности. Документы и комментарии. – 2008. – № 1. – С. 39 – 43.

66 Шахов, В.В. Страхование / В.В. Шахов. – М., 2006. – 290 с.

67 Шевель, А. Понес убытки - докажи: предмет доказывания и допустимость доказательств по делам о ДТП / А. Шевель // Бизнес-адвокат. – 2004. – № 13. – С. 7 – 8.

68 Шевченко, Е.Е. Законодательство и судебно-арбитражная практика об определении момента заключения договора / Е.Е. Шевченко // Закон. – 2007. – № 4. – С. 32 – 36.

69 Шевчук, В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств / В.А. Шевчук. – М.: Издательский центр Анкил, 2008. – 210 с.

III Электронные ресурсы

70 Ещё одна боль в ОСАГО: страховщики расторгают договоры и не возвращают клиентам деньги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.asn-news.ru/news/75644>. - 20.04.2021.

71 Зеленая карта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://autoins.ru/zelenaya-karta/>. - 15.02.2021.

72 Как считается коэффициент бонус-малус [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://journal.tinkoff.ru/guide/bonus-malus/>. - 20.03.2021.

73 ОСАГО: отвечаем на злободневные вопросы наших читателей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/article/645992>. - 20.03.2021.

74 Оформляем доверенность на управление автомобилем [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://how2get.ru/auto/dokumenty-avtomobilista/doverennost-na-upravlenie-avtomobilem>. - 21.02.2021.

75 Показатели состояния безопасности дорожного [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https:// stat.gibdd.ru](https://stat.gibdd.ru). - 26.04.2021.

76 Сколько всего автомобилей в России? Появилась обновлённая статистика 2021 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wroom.ru/news/12536/>. - 03.06.2021.

77 Число ДТП с пострадавшими/ интернет портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iz.ru/1084532/2020-11-09/chislo-dtp-s-postradavshimi-v-rossii-sokratilos-na-94>. - 26.01.2021.

