

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

Факультет юридический  
Кафедра гражданского  
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И. о. зав. кафедрой

Т. А. Зайцева

« 10 » 02 2025 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

на тему: Актуальные проблемы в сфере обязательного страхования гражданской  
ответственности владельцев транспортных средств

Исполнитель  
студент группы 121-узб 2

М. А. Гавриш  
(подпись, дата)

Руководитель  
доцент, канд. юрид. наук

Т. А. Зайцева  
(подпись, дата)

Т. А. Зайцева

Нормоконтроль

Н. С. Архипова  
(подпись, дата)

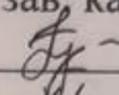
Н. С. Архипова

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

Факультет юридический  
Кафедра гражданского право

УТВЕРЖДАЮ

И. о. зав. кафедрой

 Т. А. Зайцева  
«11» 11 2024 г.

**ЗАДАНИЕ**

К выпускной квалификационной работе студента Гавриш Максима Александровича

1. Тема выпускной квалификационной работы: Актуальные проблемы в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

(утверждена приказом от 8.11.2024 № 3051-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 10.01.2025.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Конституция РФ, Гражданский кодекс РФ, Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40-ФЗ, судебная практика по вопросам страхования.

4. Содержание выпускной квалификационной работы: понятие и правовая природа обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), форма, содержание и порядок заключения договора ОСАГО, анализ судебной практики по спорам, связанным с ОСАГО, основные проблемы реализации ОСАГО и их влияние на права страхователей, пути совершенствования законодательства в сфере ОСАГО.

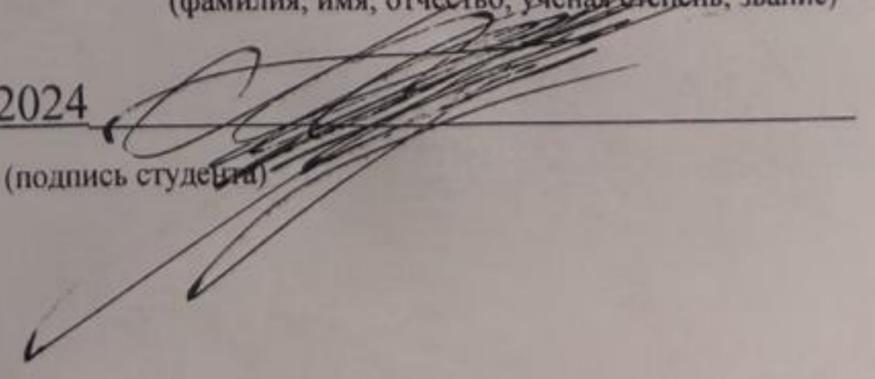
5. Перечень материалов приложения: нет

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе: нет

7. Дата выдачи задания: 11.11.2024

Руководитель выпускной квалификационной работы: Зайцева Т.А. Доцент, канд. юрид. наук  
(фамилия, имя, отчество, ученая степень, звание)

Задание принял к исполнению (дата): 11.11.2024

  
(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа составляет 61, страницу 47 источников.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ, ГРАЖДАНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ВЛАДЕЛЕЦ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ДОГОВОР ОСАГО, СТРАХОВАЯ ВЫПЛАТА, СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА, ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ, СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ, ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ФИНАНСОВЫЙ УПОЛНОМОЧЕННЫЙ.

Целью данной работы является комплексный анализ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) в Российской Федерации, выявление его ключевых теоретических и практических аспектов, проблем правового регулирования и возможных путей их решения. В ходе исследования рассмотрены правовая природа ОСАГО, его законодательная база, форма и порядок заключения договоров, а также судебная практика по спорам, связанным с данным видом страхования.

В результате исследования установлены ключевые проблемы правоприменения, в том числе недостатки механизма страховых выплат, наличие страхового мошенничества, правовые коллизии в регулировании ОСАГО, а также вопросы защиты прав страхователей. Предложены пути совершенствования законодательства в данной сфере, включая ужесточение контроля за страховыми компаниями, усиление мер противодействия мошенничеству и развитие механизмов досудебного урегулирования споров.

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

ВС РФ – Верховный Суд Российской Федерации

ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации

ГПК РФ – Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации

КАСКО – Комплексное автомобильное страхование (добровольное страхование транспортного средства)

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях

ОСАГО – Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств

ПДД РФ – Правила дорожного движения Российской Федерации

РСА – Российский союз автостраховщиков

СТО – Станция технического обслуживания

ТС – Транспортное средство

ФАС РФ – Федеральная антимонопольная служба Российской Федерации

ФЗ – Федеральный закон

ФССН – Федеральная служба страхового надзора

ЦБ РФ – Центральный банк Российской Федерации

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретический анализ обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	10
1.1 Понятие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	10
1.2 Правовая природа договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	13
1.3 Форма, содержание, порядок заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	20
2 Практические аспекты правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	28
2.1 Обязательство, возникающее из договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	28
2.2 Судебная практика по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	36
2.3 Проблемы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и направления их решения	45
Заключение	49
Библиографический список	56

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, известное как автогражданка, представляет собой важный механизм защиты как интересов участников дорожного движения, так и самих автомобилистов от финансовых рисков, а правовое регулирование данной сферы обеспечивает установление требований к порядку заключения страховых договоров, ответственности страховщиков и правилах выплаты страхового возмещения.

Анализируя соответствующее законодательство, можно отметить, что оно постоянно претерпевает изменения, направленные на повышение эффективности системы, укрепление защиты прав страхователей и пострадавших в ДТП лиц. Ю. Н. Калюжный считает, что, «в некоторых юрисдикциях приняты нормы, обязывающие владельцев транспортных средств иметь страховку ОСАГО, что исключает возможность управления нестрахованным автомобилем, а само регулирование подразумевает также контроль за деятельностью страховщиков, устанавливая требования к их финансовой устойчивости, чтобы исключить ситуации, при которых страховые компании не могут выполнить свои обязательства перед клиентами»<sup>1</sup>. Власти уделяют значительное внимание противодействию страховому мошенничеству и регулированию процедур обращения за страховыми выплатами, что включает в себя сроки их осуществления и проверку обоснованности требований.

Однако, несмотря на прогрессивный характер законодательства, практика показывает ряд проблем, связанных с его реализацией, а именно сложности могут возникать из-за разночтений и пробелов в существующем законодательстве, что порождает правовую неопределенность.

---

<sup>1</sup> Калюжный Ю. Н. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (проблемы и перспективы) // Труды Академии управления МВД России. 2019. № 1 (49). С. 168.

Достаточно актуальной и злободневной проблемой считаем и конфликты интересов между страховщиками и с застрахованными лицами, а также между страховщиками и потерпевшими, требующие сбалансированного подхода со стороны законодателя и развития устойчивой судебной практики по разрешению споров в данной сфере.

Анализ правового регулирования предполагает дальнейшее изучение возможностей совершенствования нормативной базы, четкого определения прав и обязанностей всех участников указанных общественных отношений, что включает в себя работу над устранением коллизий и противоречий, а также повышение правовой грамотности граждан в части страхования автомобильного транспорта.

По мнению некоторых авторов, современное состояние института обязательного страхования гражданской ответственности (ОСАГО) владельцев транспортных средств тесно связано с законодательной базой, которая постоянно адаптируется к меняющимся экономическим и социальным условиям общества; в основе регулирования ОСАГО лежат законодательные акты, определяющие права и обязанности сторон страхового отношения, порядок и условия страхования, а также механизмы защиты прав потребителей страховых услуг<sup>2</sup>.

Стоит отметить, что периодические изменения в законодательстве направлены на повышение эффективности данного вида страхования, а также на защиту интересов пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий и, в данном аспекте, одна из ключевых задач - установление справедливого и достаточного размера страховых выплат, что требует баланса между платежеспособностью населения и необходимостью обеспечения адекватной компенсации ущерба.

Различные аспекты в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств исследованы в трудах Ю. А.

---

<sup>2</sup> Ильин И. В., Петухова А. М. О мерах ответственности страховщика за нарушение срока осуществления страхового возмещения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 5. С. 138.

Нисневича, А. Г. Киселева, С. В. Коновченко, А. В. Манойло, Н. Ю. Корченковой, Т. М. Орловой, В. В. Воробьева, А. В. Кострова, А. Б. Зверинцева, Ю. В. Курсносова, П. Ю. Конотопова и др.

Объектом исследования выступают общественные отношения в сфере правового регулирования механизма обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предмет исследования - это положения нормативно-правовых актов Российской Федерации, которые призваны регулировать обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Целью работы является комплексный анализ мер по совершенствованию обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выявление сущности данной правовой конструкции, анализ правового регулирования складывающихся в данной сфере отношений, и, как следствие, выявление наиболее важных теоретических и практических проблем в исследуемой области.

В рамках поставленной цели в работе должны быть решены следующие задачи:

1. Рассмотреть понятие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
2. Изучить правовую природу договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
3. Проанализировать форму, содержание, порядок заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
4. Раскрыть обязательство, возникающее из договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
5. Исследовать судебную практику по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
6. Выявить проблемы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и направления их решения.

Методологическая основа исследования, состоит из метода теоретического анализа: изучения, анализа, синтеза, а также обобщения научных и учебных источников литературы, в которой раскрываются особенности совершенствования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; метода системного анализа, частнонаучные (формально-юридический, сравнительно-правовой) методы исследования, которые дали возможность проанализировать заявленную тему и сделать определенные обобщения, а также выводы по теме исследования.

Теоретическая основа исследования будет состоять из положений и выводов, которые разработаны юридической наукой и представлены в списке использованных источников.

Нормативная база работы состоит из Конституции РФ<sup>3</sup>, Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>4</sup>, а помимо этого иных нормативно-правовых актов, которые регламентируют обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Научная новизна. Основные положения данной работы призваны расширить теоретические представления юридической науки по вопросам совершенствования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Теоретическая значимость работы. Содержащиеся в работе выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях для изучения отдельных аспектов заявленной темы.

Структура работы. Структура исследования определена целями и задачами исследования. Работа состоит из введения, основной части, заключения, списка использованных источников.

---

<sup>3</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) // [Электронный ресурс] Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru> 2024.

<sup>4</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 1.1 Понятие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Институт ОСАГО в настоящее время один из самых быстро развивающихся юридических институтов. Довольно хорошее воздействие на темпы развития этого института было оказано фактом выхода в свет Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>5</sup> (далее ФЗ № 40 ФЗ). На основании данного нормативно-правового акта определяют правила ОСАГО собственников транспортных средств (ТС).

ОСАГО обладает обязательным характером на основании норм ст. 935 Гражданского кодекса РФ<sup>6</sup>. Невыполнение правил относительно ОСАГО предусматривает возникновение административной ответственности. Следовательно, неременный характер ОСАГО обеспечивается административно-правовыми правилами, состоящими из использования административного варианта ответственности.

На основании п. 1 ст. 15 ФЗ № 40-ФЗ ОСАГО происходит в результате подписания между собственниками ТС и страховщиками соглашения относительно обязательного страхования на основании которого определяют ТС, а также гражданскую ответственность собственника

Существование института ОСАГО – это определенная стабильность обеспечения тех прав, которые были нарушены во время причинения ущерба в

---

<sup>5</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

<sup>6</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

результате управления ТС со стороны третьих лиц.

Но предоставляется данная гарантия только тем субъектам, которые подписали соглашение ОСАГО.

На данный момент времени дискуссионным является вопрос юридического определения института ОСАГО в вопросах предоставления страхового возмещения.

Так, со слов Ю. Н. Калюжного, следует то, что довольно часто у страхователей появляются трудности при которых выплаты, предоставленные на основании соглашения страхования как вариант возмещения имущественного вреда, на самом деле не удовлетворяют потребности по оплате необходимого ремонта, и как результат в данном случае зачастую страхователям нужно еще и вкладывать личные сбережения с целью покрытия всей суммы затраченной на ремонт автомобиля. Довольно новым правилом представленным в нормах ФЗ № 40-ФЗ является определение такого варианта возмещения убытка по договору ОСАГО как восстановление при помощи осуществления восстановительного ремонта ТС. И как результат проблемы вариантов возмещения убытка в рамках соглашения ОСАГО являются довольно актуальными в результате появления приоритетного применения натурального варианта возмещения убытка перед материальной выплатой, которая, как должно быть на самом деле должна возмещать полную сумму ремонта ТС.

Допустим, на основании п. 15.1 ст. 12 ФЗ № 40 определены правила предоставления страхового возмещения, во время которого страховое возмещение убытка, который возник у легкового ТС и который во владении физического лица осуществляется при помощи уплаты восстановительного ремонта ТС пострадавшего т.е. происходит возмещение ущерба в натуре.

Существование данного варианта возмещения вреда, в некотором плане-нацелено на развитие результативности правил возмещения вреда собственников ТС. И в это же время в правовых источниках информации обосновываются выводы о том, что данные правила нацелены на уменьшение количества мошенничества в области ОСАГО. Но, комплексное исследование

отечественных правовых источников информации дает основания сделать выводы о том, что в противовес мнению отдельных ученых, которые поддерживают возмещение ущерба в натуре, можно найти не мало противников данного варианта возмещения ущерба.

Так, со слов Я. Ю. Калашникова противники данного порядка делают довольно справедливые замечания относительно того, что на данный момент времени и прежде всего в регионах совсем немного хороших автосервисов, у которых есть необходимая лицензия, специальное оборудование и иные нужные условия необходимые для качественного ремонта ТС в результате чего можно будет наблюдать очень большие очереди, что в свою очередь приведет к неисполнению временных пределов осуществления восстановительного ремонта<sup>7</sup>.

В данном случае хочется присоединиться к мнению автора так как на самом деле проблема развития юридического урегулирования ОСАГО обладает системным характером. В некотором плане осуществление натурального ремонта должно находиться в приоритете перед материальным возмещением и быть нацелено на противодействие мошенничеству. Но в это же время в определенной мере такое правило является нерезультативным. Так как в настоящее время существуют проблемы с довольно малым объемом лицензированных автосервисов, в которых осуществляют действительно качественный ремонт и в строго определенные сроки. Помимо всего прочего стоит отметить и то, что восстановительный ремонт зачастую сопутствует привлечению собственных сбережений потерпевшего.

На основании проведенного исследования приходим к выводам о том, что ОСАГО возникает в результате подписания между собственниками ТС и страховщиками соглашения относительно обязательного страхования на основании которого определяют ТС, а также гражданскую ответственность собственника. Существование института ОСАГО – это определенная

---

<sup>7</sup> Калашникова Я. Ю. Актуальные проблемы правового регулирования института ОСАГО в Российской Федерации // Наука. Общество. Государство. 2021. № 3(19). С. 40.

стабильность обеспечения тех прав, которые были нарушены во время причинения ущерба в результате управления ТС со стороны третьих лиц. Но предоставляется данная гарантия только тем субъектам, которые подписали соглашение ОСАГО.

Проблема развития нормативно-правовых актов относительно ОСАГО является довольно серьезной и проявляется на уровне взаимоотношений законодательных органов и страховщиков. Но независимо от дискуссий, происходящих относительно указанной проблемы, обобщение правовых источников информации позволяет сделать выводы о том, что в настоящее время найти правильное решение в данном споре еще не получилось.

В настоящее время нет качественных предложений, направленных на развитие действующего законодательства, которое нацелено на установление баланса интересов всех участников данного процесса.

Стоит полагать, что проблемы нормативного определения ОСАГО находятся гораздо глубже тех недоработок, которые есть в отечественном законодательстве. И состоят они в невысоком уровне правосознания россиян, которое проявляется в низком показателе ответственности. Стоит полагать что увеличение цены ОСАГО для злостных нарушителей, может позволить страховщикам устранить вопрос убыточности, а также поможет в вопросах развития процесса возмещения вреда добросовестным автовладельцам.

Помимо всего прочего, стоит подумать про самих страховщиков относительно увеличения цены ОСАГО так как в нашей стране можно наблюдать постоянное возрастания стоимости во всех отраслях народного хозяйства, в том числе в области предоставления помощи по ремонту ТС, который зачастую оплачивают именно страховщики и возмещение которого из года в год все сложнее и сложнее.

Стоит полагать, что представленное выше перераспределение, определенное в качестве увеличения цены ОСАГО для субъектов, которые допускают повторные несоблюдения ПДД даст возможность для страховщиков наиболее результативно производить необходимые страховые выплаты.

## **1.2 Правовая природа договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Каждому авто владельцу необходимо знать, что такое ОСАГО. Данное понятие подразумевает под собой полис обязательного страхования автогражданской ответственности, который действует на территории нашей страны и оформляется на год. Такой вид страхования, при котором абсолютно любой автовладелец обязан заключить договор со страховщиками, является обязательным. ОСАГО необходимо для возмещения ущерба, который был нанесён пострадавшему в результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия. Сторонами договора ОСАГО является страхователь, т.е. человек, заключивший договор обязательного страхования со страховщиком, и сам страховщик, которым является организация, имеющая право на страхование гражданской ответственности, а также имеющая специальную лицензию ЦБ РФ.

Согласно Федеральному закону № 40 «Об ОСАГО» от 25.04.2002 года, человек не имеет права управлять транспортным средством без такого договора, отсутствие данного полиса у авто владельцев карается штрафными санкциями. На сегодняшний момент не каждый знает, что оформить ОСАГО теперь можно через интернет, при этом электронный полис будет иметь такую же силу, как и обычный бумажный договор. Стоимость такого полиса зависит от стажа вождения, мощности машины и региона, в котором зарегистрирован ее владелец.

Для того, чтобы более подробно узнать об ОСАГО, рассмотрим плюсы и минусы такого договора. Прежде всего, стоит отметить, что главным плюсом страхования ОСАГО является то, что при ДТП, в котором вы не являетесь виновником, благодаря страховке, вы получите определенные страховые выплаты, при этом с большей вероятностью эти деньги человек получит в короткие сроки.

В том случае, если страховая компания просрочит выплаты, то она будет обязана выплачивать неустойку в размере нескольких процентов от суммы причитающейся выплаты за каждый день просрочки. Так же основным преимуществом является то, что оформить данный договор возможно удалённо,

при этом автовладелец освобождается от необходимости личного посещения офиса компании и сбора справок. Это очень удобно для занятых граждан и для тех, кто проживает в удалённых районах. При оформлении договора на официальном сайте страховщика возможность стать жертвой мошенничества минимальна. Следует понимать, что при ДТП страховая выплата по ОСАГО предназначается для восстановления транспортного средства невиновного водителя, но никак не для ремонта автомобиля виновника. Для того, чтобы получить такую выплату, пострадавший участник ДТП должен обратиться с заявлением в страховую компанию, где был оформлен полис ОСАГО.

ОСАГО стимулирует автолюбителей на то, чтобы они соблюдали правила дорожного движения. При этом будет повышаться общий уровень безопасности на дорогах, так как водители более аккуратно и внимательно управляют ТС.

Обращать внимание, конечно же, стоит и на минусы ОСАГО. Например, если у автовладельца дорогостоящая машина, которая получила серьёзные повреждения в результате ДТП, то лимита выплат по страховке ему не хватит для возмещения такого ущерба. Вторым существенным минусом является цена, так как ОСАГО увеличилось в стоимости почти в 2 раза, и говорят, что подорожает ещё. Водители со стажем могут немного сэкономить, а вот начинающие платят по полной программе.

Так же, например, если авария имела место на внутренней территории предприятия или организации, то ОСАГО не покрывает нанесенный транспортному средству ущерб.

К минусу относится и то, что сейчас очень много поддельных полисов, которыми пользуются водители, плохо проработан механизм выплаты компенсации за причинение вреда жизни и здоровью, навязывание дополнительных услуг, при оформлении полиса ОСАГО.

Таким образом, ОСАГО - полис обязательного страхования автогражданской ответственности, который действует на территории нашей страны и оформляется на год. Каждый автолюбитель должен знать, что нельзя управлять транспортным средством без полиса ОСАГО, который является

гарантом при возникновении непредвиденных ситуаций и негативных обстоятельств.

Электронный полис ОСАГО на сегодняшний день играет важную роль для владельцев транспортных средств, одним из основных плюсов для автовладельцев является то, что электронный полис ОСАГО водитель может оформить полностью самостоятельно на сайте выбранной им страховой компании. Таким образом, в теории и на практике актуальным встал вопрос о роли страховых посредников в современном страховании. В частности под большим «ударом» оказались страховые агенты, суть деятельности которых и сводилась к оформлению договоров страхования. При заключении договора электронного ОСАГО, страхователь может сам оформить свой будущий полис, не прибегая к услугам посредника.

До недавнего же времени заключить договор обязательного автострахования владельцы транспортных средств могли только при личном посещении отделения страховой компании. Алгоритм действий по заполнению формы для получения электронного ОСАГО довольно прост и занимает не более 20 минут. Каждый проданный полис автогражданской ответственности, и информация из него фиксируется в единой базе Российского союза автостраховщиков. Ранее чтобы добавить еще одного водителя в обычный полис ОСАГО, необходимо было со всем комплектом документов посетить лично страховую компанию. Электронный полис изменяется в том же личном кабинете на сайте страховой компании за несколько минут без каких-либо поездок.

Несомненным плюсом является то, что электронный документ нельзя испортить или потерять, так как его копия хранится в базе данных страховой компании и Российском союзе автостраховщиков.

Кроме того, система электронного ОСАГО гарантирует, что самостоятельно купленный водителем онлайн страховой полис будет подлинным и действующим.

При оформлении ОСАГО в бумажном виде в офисах страховых компаний автовладельцы рискуют столкнуться с недобросовестными страховыми

агентами, электронным ОСАГО данная ситуация произойти не может. В момент оплаты номер электронный ОСАГО автоматически вносится в единую базу данных, тем самым, исключая такого рода мошенничество.

С 29 октября 2019 г. вступила в силу заключительная часть изменений в Закон об ОСАГО. Установлено, что в случае заключения договора ОСАГО в электронной форме водителем по требованию сотрудников полиции (иных органов, уполномоченных осуществлять контроль за исполнением обязанности по заключению договора ОСАГО) может быть предъявлена не только копия полиса на бумажном носителе, но и полис в виде электронного документа. Кроме того, электронный плюс теперь не нужно печатать на бланках строгой отчетности, объяснили в Российском союзе автостраховщиков.

Аналогичные изменения внесены в Правила дорожного движения<sup>8</sup> Постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 1747 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации»<sup>9</sup>, а именно Правила дополнены новым пунктом, предусматривающим, что страховой полис может быть представлен на бумажном носителе, а в случае заключения договора ОСАГО в электронной форме, – в виде электронного документа или его копии на бумажном носителе. Следует отметить, что автовладельцы в любом случае обязаны возить с собой полис автогражданской ответственности и не важно, будет ли это распечатка, электронная версия на планшете или смартфоне, или бумажный носитель.

Возможным минусом в данной ситуации может быть то, что в случае, если у водителя на руках есть только электронный полис, проверка факта заключения договора обязательного страхования будет проводиться сотрудником Госавтоинспекции путем запроса сведений о нем в автоматизированной информационной системе обязательного страхования, что может потребовать некоторых временных затрат. Среди трудностей, с которыми могут столкнуться

---

<sup>8</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

<sup>9</sup> Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1747 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2019. № 52 (ч. II). Ст. 7984.

страхователи следует отметить, что ответственность за достоверное заполнение данных лежит на автовладельце и при допущении ошибки во время внесения сведений в форму полиса он будет признан недействительным, а потраченные на его приобретение средства не возвращаются. Кроме того, некорректное заполнение данных может повлечь задержку компенсации или вовсе отказ страховщика производить выплату. Однако, избежать негативных последствий можно соблюдая должную осмотрительность и внимательность.

Таким образом, электронный ОСАГО – документ, идентичный по своей правовой форме бумажному экземпляру договора автострахования. На сегодняшний день полисы автогражданской ответственности, имеющие электронный формат, являются удобным и простым способом страхования.

Электронные полисы были созданы не для того чтобы полностью заменить бумажный вариант этого документа, однако массовость их применения говорит о том, что временем электронный ОСАГО станет настолько востребованным, что бумажный аналог просто потеряет свою актуальность.

Ежегодно одной из распространенных проблем в России является проблема совершения ДТП. При этом, каждое дорожно-транспортное происшествие сопровождается обращением потерпевшего в страховую компанию для получения страховой выплаты по ОСАГО. Однако, не всегда страховые компании осуществляют выплаты, размер которых может компенсировать стоимость восстановительного ремонта автомобиля.

В связи с участвовавшими обращениями в суд граждан, не согласных с размером страховой выплаты по ОСАГО, в 2019 году вступили в силу поправки в Федеральный закон «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг» от 04.06.2018 № 123-ФЗ<sup>10</sup>, которые установили обязательный досудебный порядок в урегулировании споров по договору ОСАГО.

Прежде чем исследовать участие финансового уполномоченного в досудебном урегулировании споров по договору ОСАГО, рассмотрим договор

---

<sup>10</sup> Федеральный закон от 04.06.2018 № 123-ФЗ (ред. от 10.07.2023) «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 24. Ст. 3390.

ОСАГО в качестве финансовой услуги. Обратим внимание на то, что само понятие финансовой услуги закреплено в ч.2 ст.4 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»<sup>11</sup>, в соответствии с которой финансовой услугой является банковская услуга, страховая услуга, услуга на рынке ценных бумаг, услуга по договору лизинга, а также услуга, оказываемая финансовой организацией и связанная с привлечением и (или) размещением денежных средств юридических и физических лиц.

Таким образом, договор ОСАГО можно относить к финансовой услуге. Однако, в отличие от других финансовых услуг, например, выдача потребительского кредита, договор ОСАГО имеет ряд особенностей.

Так, согласно ст.1 ФЗ об ОСАГО, «договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств представляет собой договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховое возмещение в форме страховой выплаты или путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы)».

Теперь, прежде чем обращаться с иском в суд, заявителям необходимо соблюдать обязательный досудебный порядок. При этом, если ранее обращение в страховую организацию приравнивалось к досудебному урегулированию спора, то сейчас для защиты права необходимо не только соблюдать порядок, установленный в ст. 12 ФЗ об ОСАГО, но и обратиться с письменным обращением к финансовому уполномоченному.

Сама процедура рассмотрения обращения определяется положениями ст. 20 ФЗ и представляет собой рассмотрение обстоятельств спора обычно без

---

<sup>11</sup> Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О защите конкуренции» // Собрание законодательства РФ. 2006. № 31 (ч. 1). Ст. 3434.

участия сторон посредством исследования письменных доказательств, истребования недостающих сведений у страховой компании, проведения независимой экспертизы, а также вынесение решения по существу.

Срок рассмотрения обращения не может превышать 30 дней. Таким образом, финансовый уполномоченный выносит решение, которое обязательно для исполнения страховщиком.

В случае неисполнения страховой организацией вступившего в силу решения финансового уполномоченного финансовый уполномоченный выдает заявителю удостоверение, являющееся исполнительным документом.

Таким образом, участие финансового уполномоченного в досудебном урегулировании спора дает возможность гражданину в более упрощенном порядке защитить свои права, минуя судебные тяжбы и дополнительные затраты, связанные с оказанием юридической помощи и судебными издержками.

При этом, если страховая организация отказывается в добровольном исполнении решения финансового уполномоченного, заявитель вправе предъявить требования в соответствии с законом о защите прав потребителей.

### **1.3 Форма, содержание, порядок заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Соглашение обязательного страхования в правовых источниках информации предопределяется единым определением, на основании которого соглашение обязательного страхования – это соглашение подписанное на основании норм законодательства между страховой компанией и владельцем ТС

На основании которого обязательства страховщика состоят из выплаты страхового возмещения в ситуации возникновения последствий которые соответствуют возникшему страховому случаю, в то время как обязательства страхователя состоят из перечисления в определенные сроки очередных страховых взносов<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Твердова И. В. Правовая природа договора обязательного страхования // Человек: преступление и наказание. 2020. № 2. С. 119.

Соглашение относительно страхования определяют кроме этого в качестве обязательного компонента отечественного страхового законодательства. И в данном случае в отличие от соглашения страхования, которое оформляется добровольно соглашение ОСАГО не будет обладать волевым компонентом и будет действовать исходя из обоюдных уступок всех субъектов соглашения что порой и указывает на невозможность их использования.

В отечественных нормативно-правовых актах нет определения понятия ОСАГО и как результат существует необходимость в специальном определении данного понятия и определения обеспечительных гарантий данных правоотношений и прежде всего в вопросах использования нормативно-правовых актов относительно ОСАГО.

В правовых источниках информации нет общего понимания в вопросах использования ОСАГО в качестве гражданско-правовой категории. Можно найти диаметрально противоположные мнения относительно того, в каком именно аспекте представлять определение данной отрасли при помощи сферы использования отечественных нормативно-правовых актов.

Соглашение ОСАГО, это двустороннее обязывающее соглашение то есть у каждого участника данного соглашения есть определенные права, а также обязанности обладающие взаимными данными и на основании данного соглашения определено то, что в ситуации когда застрахованное лицо не исполняет взятые на себя обязанности predetermined в соглашении то страховщик не должен будет предоставлять возмещение и потерпевший не получит страховую выплату в ситуации когда он не исполнил взятые на себя обязательства.

В качестве застрахованного лица выступает гражданин либо организация, правоспособность, а также организационный тип которого дают возможность на основании действующего законодательства возложить на себя ответственность по предоставлению компенсации за ущерб, который появился во время страхового случая и который прямо указан в соглашении в ситуации, когда

соответствующее соглашение страхования покрывает каждую конкретную ситуацию.

В такой ситуации ОСАГО предопределяет определенное событие, и в качестве страховой ситуации будет выступать гражданская ответственность со стороны перевозчика либо водителя ТС, не смотря на вид относительно последнего существует еще и обязательный вариант страхования на основании норм действующего законодательства. Соглашение ОСАГО, также, как и иные соглашения в области страхования, является алеаторным. В данном случае ответственность будет по сути неограниченной. Но, на основании специфики алеаторности в соглашении ОСАГО, страховщик не имеет права на истребование от застрахованного лица возмещения в результате ДТП, в котором нет его вины. И как результат застрахованное лицо, которое оказалось в ДТП, должно лично организовать встречу со страховой компанией субъекта виновного в ДТП, которая обязана будет по личной инициативе выплатить возникший убыток либо произвести оплату купленного, либо отремонтированного ТС.

Следовательно, в ситуации подписания соглашения ОСАГО данное соглашение нужно оформить в простом письменном виде, а в ситуации, когда нет обязанности относительно страхования ответственности то нет и обязанности за заключение соглашения.

В гражданском праве в качестве алеаторного соглашения принято понимать соглашение процесс выполнения которых находится в зависимости от возникновения соответствующего события, при этом свершено непонятно произойдет данное событие либо нет.

Определенная часть всех страховых правовых отношений, это присутствие страхового риска, то есть страхование необходимо на случай возникновения возможного непредвиденного события. Субъекты соглашения во время его подписания не знают возникнет определенное событие либо нет. Во время предоставления страховых взносов застрахованное лицо не может знать факта возникновения определенного страхового события а значит не может знать о том, предоставит ли страховщик определенное возмещение, в это же время

страховая компания не знает потребуется ли предоставление застрахованному лицу определенной выплаты<sup>13</sup>. Исследуемое соглашение представлено в качестве публичного соглашения. На основании норм ст. 426 ГК РФ определено то, что публичное соглашение является соглашением которое подписано между юридическим лицом относительно которого существует обязанность по возмещению возникшего убытка и которое должно осуществлять страховые функции относительно любого обратившегося<sup>14</sup>.

Публичное соглашение обладает определенной спецификой, которая имеет особенности, отличающие его от иных типов соглашений. Так, со слов О.В. Федотова, Д.Д. Зайцев, суть публичного соглашения состоит в процессе обеспечения публичных интересов в области частного права<sup>15</sup>.

Данное соглашение – это социальный вариант соглашения. В данном случае в качестве варианта устранения единых противоречий, которые появляются в результате сочетания различных интересов в качестве общего интереса можно назвать процесс установления публичных интересов, которые возникли в непростой ситуации. И в данном случае одного частноправового соглашения явно мало. Частное право возможно соединить с публичным в качестве единой системы, направленной на защиту прав граждан. И в данном случае возникает вопрос относительно того хватит ли частного права в ситуации его господства для гарантии данного права. И в данном случае именно публичное соглашение – это вариант разрешения проблем так как в данном случае соглашение будет поставлено во главу Конституции РФ. Основная задача юридического режима публичного соглашения, это охрана прав наиболее незащищенного участника соглашения, а значит потребителя.

Таким образом, нормативно-правовое определение за соглашением ОСАГО публичного характера предопределяет прежде всего присущую ему значимость. Принцип свободы соглашения направлен прежде всего на

---

<sup>13</sup> Гордеева Д. И. Проблемы заключения и расторжения публичных договоров // Символ науки. 2020. № 6. С. 91.

<sup>14</sup> Пикурин А. Ю. Проблемы реализации страхования автовладельцев в российской практике // Вестник современных исследований. 2021. № 52(20). С. 294.

<sup>15</sup> Федотова О. В., Зайцев Д. Д. Некоторые особенности заключения и исполнения публичных договоров в Российской Федерации // Закон и право. 2020. № 10. С. 86.

застрахованное лицо и проявляется в качестве беспрепятственной возможности подписать данное соглашение с любой страховой организацией, которая занимается такой формой страхования.

Публичность соглашения ОСАГО это прежде всего то, что:

- страховщик не имеет право избрания определенных страхователей, он должен подписать соглашение со всеми, кто обращается именно к нему;

- условия соглашения ОСАГО будут неизменными и кроме этого невозможно определить условия, которые будут вступать в разногласие с правилами, содержащимися в отраслевых нормативно-правовых актах и нормах относительно самого правил ОСАГО.

Изменения или определение новых правил участники соглашения не могут в данном случае им стоит исходить из имеющихся в нормативно-правовых актах правил, другими словами выполнять требования определенные в нормах Положения Банка России от 01.04.2024 № 837-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>16</sup>. И так как данные правила будут постоянными, то данное соглашение является соглашением присоединения.

У страховщика нет возможности для не подписания соглашения ОСАГО, в ситуации, когда у него есть все возможности для подписания данного соглашения. В данной ситуации отказ будет незаконным в результате чего у страхователя появится возможность истребования понуждения к подписанию соглашения на основании норм п. 4 ст. 445 ГК РФ в результате направления соответствующего ходатайства в судебные органы.

Страхователь имеет право на возмещение ущерба так как страховщик незаконно уклонялся от подписания соглашения. В ситуации когда страховщик без существенных оснований не хочет подписывать соглашение ОСАГО, то в данном случае появляется основание для использования административной

---

<sup>16</sup> Положение Банка России от 01.04.2024 № 837-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Банка России. 2024. 04 сентября. № 32.

ответственности на основании норм 15.34.1 ст. КоАП РФ<sup>17</sup>.

В результате получения отказа субъект имеет право подать заявление не только в судебные органы, но и в органы прокуратуры либо в представительство Центрального банка России. В такой ситуации помимо претензии нужно предоставить копия соответствующей переписки со страхователем из которой виден факт несогласия к подписанию соглашения. В качестве примера приведем следующее решение. Страховщик представил жалобу относительно определения в качестве незаконного решения судебных органов первого уровня, на основании которого был определен в качестве незаконного отказ со стороны страховщика на подписание соглашения ОСАГО с последующим понуждением к подписанию данного соглашения. Апелляционная жалоба была оставлена без изменений<sup>18</sup>.

Возмездное соглашение является соглашением компенсационного вида, который применяют с целью обеспечения материальной защиты собственника ТС в ситуации аварии либо иных происшествий, во время которых у стороннего субъекта возник убыток.

Возмездное соглашение на основании ст. 423 ГК РФ, это соглашение, на основании которого один из участников за выполнение собственных обязанностей получит гонорар. В результате того, что по соглашению страхования застрахованное лицо предоставляет выплату страховщику, в то время как страховщик при возникновении страховой ситуации должен сделать соответствующее возмещение и как результат соглашение будет возмездным.

Но, в данном случае стоит отметить то, что в юридических источниках информации есть диаметрально противоположные мнения по поводу отнесения соглашения ОСАГО к категории реальных либо консенсуальных соглашений. С целью определения истины по данному вопросу нужно проанализировать специфику подписания данного соглашения, то есть сам момент.

Консенсуальное соглашение будет подписано в момент согласования всех

---

<sup>17</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 13.12.2024) // Собрание законодательства РФ. 2002. 07 января. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

<sup>18</sup> Апелляционное определение Верховного суда Республики Мордовия от 05.07.2022 по делу № 33-1233/2022 // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

значимых условий. В то время как реальное соглашение будет подписано только во время передачи соответствующего имущества.

И как результат приходим к выводам о том, что определить в качестве подписанного и порождающего юридические последствия реальное соглашение нельзя в ситуации, когда нет момента передачи определенного имущества. Ученые представляющие мнение о том, что соглашение ОСАГО реальное, делают выводы о том, что данное соглашение вступит в законную силу со времени предоставления страхователем определенного имущества т.е. страхового вознаграждения.

Но несмотря на это чаще всего в юридических источниках информации доминирует мнение относительно того, что данное соглашение будет консенсуальным. Ученые придерживающиеся консенсуального характера соглашения сходятся во мнении о том, что в качестве предмета соглашения на основании норм п. 2 ст. 433 ГК РФ выступают правила, представленные в реальном соглашении, не могут быть представлены в качестве страхового вознаграждения либо страхового возмещения.

Следовательно, в качестве предмета соглашения страхования можно определить услугу предоставляемую страховщиком в качестве уплаты страхового возмещения. Помимо всего прочего в гражданском праве можно встретить мнение о том, что соглашение ОСАГО на самом деле одновременно является как реальным, так и консенсуальным. И в данном случае стоит особо обозначить тот факт, что в этой точки зрения консенсуальное соглашение является недействительным, а значит противоправным по тем же нормативно-правовым предписаниям. И именно поэтому данное соглашение не является предметом споров в судебных органах относительно возмещения убытка, следовательно, страховщик даже в судебных органах не может делать заявления о том, что он понятия не имел об определенных противоправных действиях и о иных последствиях данных противоправных действий. Таким образом, «одностороннее» определение относительно соглашения страхования будет неправильным.

Соглашение ОСАГО срочное, чаще всего данное соглашение на основании продолжительности может быть долгосрочным – т.е. на период времени более пяти лет, среднесрочным – т.е. на период времени 1-5 лет, краткосрочное – т.е. на период времени не более одного года.

Соглашение ОСАГО на основании ст. 10 ФЗ № 40 подлежит подписанию на период времени равный одному году. В нормативно-правовых актах есть определенные исключения из данных правил.

На основании проведенного исследования приходи к выводам о том, что в России институту ОСАГО более двадцати лет и это обязательная форма страхования, которая является контрольной государству. Процесс развития ОСАГО определяется закономерными тенденциями.

Соглашение обязательного страхования в правовых источниках информации предопределяется единым определением, на основании которого соглашение обязательного страхования – это соглашение подписанное на основании норм законодательства между страховой компанией и владельцем ТС и на основании которого обязательства страховщика состоят из выплаты страхового возмещения в ситуации возникновения последствий которые соответствуют возникшему страховому случаю, в то время как обязательства страхователя состоят из перечисления в определенные сроки очередных страховых взносов.

В отечественных нормативно-правовых актах нет определения понятия ОСАГО и как результат существует надобность в специальном определении данного понятия и определения обеспечительных гарантий данных правоотношений и прежде всего в вопросах использования нормативно-правовых актов относительно ОСАГО.

Юридическое урегулирование правоотношений страховой компании и застрахованного лица происходит на основании норм гл. 32 ГК РФ, а также отраслевых нормативно-правовых актов. Соглашение ОСАГО на основании собственной юридической природы: публичное, а также двустороннее и кроме этого взаимное и алеаторное, на основании которого предопределенные в

нормативно-правовых актах и подписанные страховщиком на основании соответствующего поручения со стороны страхователя страховые обязательства будут закреплены за ответственным субъектом.

## **2 ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **2.1 Обязательство, возникающее из договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

ОСАГО регулирует отношения между страхователем (владельцем транспортного средства) и страховщиком (страховой компанией) и направлен на защиту интересов третьих лиц, пострадавших в результате ДТП.

Обязанности страхователя:

1. Страхователь обязан своевременно и в полном объеме оплатить страховую премию. Это условие является основным для вступления договора в силу.

2. Страхователь должен предоставить все необходимые данные о транспортном средстве, его владельце и условиях эксплуатации. Неправильная информация может привести к отказу в выплате страхового возмещения.

3. Владелец транспортного средства обязан использовать его в соответствии с правилами дорожного движения и условиями, указанными в полисе.

4. В случае наступления страхового случая (ДТП) страхователь обязан немедленно уведомить страховщика о произошедшем инциденте, предоставить необходимые документы и содействовать в расследовании.

Обязанности страховщика:

1. Страховщик обязан выплатить страховое возмещение пострадавшей стороне в пределах установленной суммы, если будет доказана ответственность страхователя за причинение ущерба.

2. Страховая компания обязана предоставить консультации и помощь страхователю в случае ДТП, включая организацию экспертизы и оценку ущерба.

3. Страховщик должен информировать страхователя о всех изменениях в условиях договора, а также о его правах и обязанностях.

Страховым случаем по договору ОСАГО признается причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате эксплуатации застрахованного транспортного средства. Размер страхового возмещения определяется в зависимости от причиненного ущерба, однако существует установленный лимит выплат, который не может быть превышен<sup>19</sup>.

Некоторые случаи могут привести к отказу в выплате страхового возмещения. К таким случаям относятся:

- умышленное причинение вреда;
- управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления (например, без водительских прав);
- использование автомобиля в целях, не предусмотренных полисом (например, для коммерческих перевозок, если это не указано)<sup>20</sup>.

Одной из основных проблем является неправомерное отказывание страховых компаний в выплате страхового возмещения. Потребители финансовых услуг, заключившие договор обязательного страхования

---

<sup>19</sup> Грикалов А. Е. Тенденции развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Долгосрочное развитие и обеспечение конкурентоспособности общества и государства: сборник статей VI Международной научно-практической конференции (24 марта 2022 г.). Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2022. С. 12.

<sup>20</sup> Тиковенко Д. В., Костюк Н. Н. Актуальные проблемы при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств // Международный научный журнал «Вестник науки». 2021. № 12. С. 115.

гражданской ответственности владельцев транспортных средств, ожидают получить возмещение ущерба в случае наступления страхового случая. Однако, судебная практика показывает, что страховые компании в большинстве случаев отказываются выплачивать страховое возмещение без весомых оснований, поэтому большинство клиентов страховых компаний обращаются в суд за защитой своих прав.

Как это и было в решении Благовещенского городского суда от 14 июня 2019 г. по делу № 2-5812/2019<sup>21</sup>, где суд встал на сторону клиента страховой компании и взыскал с ПАО СК «Росгосстрах» в пользу Моргун Ю. С. страховое возмещение причиненного ущерба в размере 150 300 рублей, расходы по оценке ущерба в размере 10 000 рублей, расходы на оплату услуг представителя 1000 рублей, расходы по уплате государственной пошлины в размере 4206 рублей.

Другой распространенной проблемой является задержка выплаты страхового возмещения. Потребители финансовых услуг в случае страхового случая ожидают оперативной выплаты страхового возмещения, чтобы решить свои финансовые проблемы, связанные с ущербом. Однако, в судебной практике нередко встречаются случаи задержки выплаты страхового возмещения со стороны страховых компаний, что приводит к дополнительным неудобствам и затруднениям для потребителей услуг<sup>22</sup>.

Для подтверждения данной точки зрения, приведем пример из судебной практики. Решение Петропавловск-Камчатского городского суда (Камчатского края) от 8 июля 2020 г. по делу № 2-3047/2020<sup>23</sup>, где суд взыскал со страхового публичного акционерного общества «Ингосстрах» в пользу индивидуального предпринимателя неустойку в размере 100000 руб., так как выплата страхового возмещения произошло с задержкой.

---

<sup>21</sup> Решение Благовещенского городского суда от 14.06.2019 по делу № 2-5812/2019 // Архив Благовещенского городского суда Амурской области, 2024.

<sup>22</sup> Тиковенко Д. В., Костюк Н. Н. Актуальные проблемы при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств // Международный научный журнал «Вестник науки». 2021. № 12. С. 115.

<sup>23</sup> Решение Петропавловск-Камчатского городского суда (Камчатского края) от 08.07.2020 по делу № 2-3047/2020 // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

Также стоит упомянуть, что проблема обмана страховых компаний путем инсценирования аварий связана с отсутствием должного контроля и исполнения законодательства в этой сфере. За последние годы порядок, регулирующий страхование автомобилей, неоднократно менялся, что создает путаницу в правилах и условиях. Такая неопределенность не только предоставляет возможность для осуществления мошеннических действий, но и затрудняет и даже задерживает расследования и возмещение ущерба<sup>24</sup>.

Рассмотрев судебную практику, удалось установить, что лица, владеющие транспортным средством могут пытаться обмануть страховую компанию, путем инсценирования аварии, как например, в Постановлении Благовещенского городского суда (Амурской области) от 26 февраля 2020 г. по делу № 1-266/2020<sup>25</sup>, судом было установлено, что 17 января 2017 года в дневное время, но не позднее 17 часов 24 минут между Листковым Д. Н. (в отношении которого уголовное дело прекращено) и Кравчуком Э. С., которые находились около д. 92 по ул. Театральная г. Благовещенска Амурской области состоялся разговор, в ходе которого они решили похитить принадлежащие ПАО СК «Росгосстрах» и ООО «НСГ – РОСЭНЕРГО» денежные средства, подлежащие выплате в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ и договором обязательного страхования страхователю, путем обмана сотрудников компании относительно наступления страхового случая, тем самым вступив между собой в предварительный преступный сговор, направленный на хищение чужого имущества группой лиц. Для реализации задуманного Листков Д. Н., имея в собственности автомобиль марки «Toyota» модель «Chaser», а также Кравчук Э. С., имея в распоряжении автомобиль марки «Toyota», решили инсценировать дорожно-транспортное происшествие. В результате таких действий, граждане получили страховую выплату, но страховой компании удалось установить, что их действия носили мошеннический характер.

---

<sup>24</sup> Глушкова М. Н. К вопросу о понятиях суброгации и регресса в системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Молодой ученый. 2020. № 7(297). С. 81.

<sup>25</sup> Постановление Благовещенского городского суда (Амурской области) от 26.02.2020 по делу № 1-266/2020 // Архив Благовещенского городского суда Амурской области, 2024.

Рассмотрение судебной практики, демонстрирующей случаи обмана страховых компаний путем инсценирования аварий показало, что можно сказать, что эта проблема вызвана рядом факторов, таких как экономическое положение, недоверие к страховым компаниям и недостаточный контроль со стороны законодательства. Для противодействия этому явлению необходимо разработать строгую и эффективную систему контроля, повысить информированность общества и устанавливать жесткие наказания для лиц, замешанных в подобных мошеннических схемах. Только таким образом можно обеспечить справедливость и законность в области страхования автомобилей<sup>26</sup>.

Стоит отметить, что на практике почти во всех случаях пострадавшие получают меньше, чем нужно. Если это выплата наличными, то ее не хватает на необходимый ремонт. Страховые компании, взимая ежемесячные платежи от автовладельцев, обещают полное возмещение ущерба в случае аварийных ситуаций. Однако, на практике, эти обещания редко осуществляются в полной мере.

Судебная практика по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является проблематичной и вызывает много вопросов. Особенно актуальной является проблема, вытекающая из исков по договору цессии. Представим себе ситуацию, основанную на решениях арбитражных судов Дальневосточного федерального округа (ДВФО), чтобы рассмотреть эту проблему более подробно.

В первую очередь, следует отметить, что договор цессии является одной из наиболее распространенных форм передачи права требования. В сфере страхования он используется для передачи прав на возмещение ущерба, нанесенного владельцу транспортного средства.

Однако, на практике встречаются ситуации, когда судебные решения по искам по договору цессии вызывают сомнения в своей справедливости и обоснованности. Такие проблемы, как неправомерное отказывание в

---

<sup>26</sup> Каримуллина А. Э. Страховое возмещение в натуральной форме по договору ОСАГО: проблемы законодательства и правоприменительной практики // Транспортное право. 2020. № 2. С. 9.

возмещении ущерба, неправильное определение размера возмещения или необоснованное признание договора цессии недействительным, могут серьезно повлиять на права страхователей.

Еще одной распространенной проблемой является непонимание страхователем своих прав и обязанностей по договору КАСКО. Часто автовладельцы не имеют достаточной информации о процедуре взыскания страхового возмещения, что может приводить к неправильному составлению документов или упущению сроков<sup>27</sup>.

Также проблемой является непрозрачность условий договора КАСКО. Для обычного страхователя такие условия могут оказаться непонятными или незаметными при заключении договора<sup>28</sup>.

Кроме того, проблема возникает и в процессе определения размера страхового возмещения.

Страховые компании не всегда готовы выплатить полную стоимость ремонта или замены поврежденного автомобиля, сославшись на ограничения и условия договора. Возникают споры о стоимости запчастей, работ, иных затрат и оценке ущерба, которые требуют привлечения экспертов и дополнительного времени на разрешение<sup>29</sup>.

Еще одной проблемой является неоднозначность стандартов оценки ущерба, приводящая к разногласиям между страховыми предприятиями и страхователями. Формулировки в договорах КАСКО иногда являются слишком расплывчатыми и неопределенными, что оставляет простор для различных интерпретаций.

---

<sup>27</sup> Тиковенко Д. В., Костюк Н. Н. Актуальные проблемы при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств // Международный научный журнал «Вестник науки». 2021. № 12. С. 115.

<sup>28</sup> Грикалов А. Е. Тенденции развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Долгосрочное развитие и обеспечение конкурентоспособности общества и государства: сборник статей VI Международной научно-практической конференции (24 марта 2022 г.). Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2022. С. 12.

<sup>29</sup> Меда М. А. Актуальные проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Молодой ученый. 2019. № 13(251). С. 199.

Судебная практика сталкивается с необходимостью применять разные методики оценки, что может приводить к расхождениям в итоговой сумме страхового возмещения.

Также стоит упомянуть о проблемах доказывания причинно-следственной связи между происшествием и ущербом, а также необходимости учета предыдущего состояния автомобиля. Очень часто споры возникают из-за разногласий в толковании юридических терминов и понятий, что затрудняет процесс рассмотрения дел и приводит к неполному или неправомерному взысканию страхового возмещения.

Стоит отметить, что большая роль в процессе решения споров о взыскании страхового возмещения принадлежит экспертизе, как документальной, так и судебной. Она позволяет детально оценить причиненный ущерб, определить его объем и степень повреждения имущества, а также установить причину его наступления.

На основе результатов экспертизы суд принимает окончательное решение относительно выплаты страхового возмещения и его размера.

Особенно важно, чтобы решения, принимаемые в данных спорах, были объективными и справедливыми для обеих сторон - страхователя и страховой компании. Учитывая серьезность данной проблемы и ее значимость для общества, суды должны придерживаться четких и однозначных правил, а также следовать принципам законности и справедливости.

Рассмотрев вышеуказанную судебную практику, стоит отметить, что, когда страховая компания получает заявление о возмещении по каско, первым шагом является оценка возникшего ущерба. Эксперты проводят детальный осмотр автомобиля, выявляют все повреждения и определяют их степень.

При необходимости может быть назначена независимая экспертиза для установления объективной стоимости ремонтных или восстановительных работ.

После завершения этапа оценки ущерба страховая компания обрабатывает заявление и рассчитывает размер возмещения в соответствии с условиями договора страхования. Она учитывает стоимость ремонта, а также возможные

затраты на запчасти или замену утраченного имущества. В случае полной гибели автомобиля, страховщик обычно выплачивает компенсацию в размере его рыночной стоимости на момент причинения ущерба<sup>30</sup>.

Выбирая страховку Каско, важно внимательно изучить условия договора и обратиться к профессионалам для получения квалифицированной консультации и помощи в случае возникновения страхового случая<sup>31</sup>.

На основании проведенного исследования приходим к выводам о том, что соглашение ОСАГО – это самый значимый инструмент охраны собственников ТС, а также потерпевших лиц в результате ДТП. При помощи данного соглашения появляются комплексные обязательства, которые нацелены на снижение материальных потерь и предоставление справедливого возмещения убытков. Верное исполнение условий соглашения его участниками помогает в обеспечении стабильности, а также безопасности на дорогах страны.

Проблемы правоприменительной практики в рамках исков о взыскании страховых выплат на основании соглашений ОСАГО нуждаются в пристальном внимании и качественном устранении. Как результат нужно совершенствовать нормативно-правовые акты, которые призваны урегулировать данные правоотношения и обеспечить качественное разрешение возникающих споров. Что позволит снизить объем разногласий и установить более качественное разрешение возникающих конфликтов.

Проблемы правоприменительной практики по соглашениям ОСАГО в регионах не выступают в качестве изолированных, данные проблемы довольно системные и они нуждаются в пристальном внимании от отечественного законодателя. Помимо всего прочего, проблема заключается в непрозрачности возмещения потерь. Страховщик, который подписал соглашение порой обладает собственными интересами, которые оказывают воздействие на процесс и объем возмещения, что зачастую оказывает негативное влияние на период

---

<sup>30</sup> Побережная Ю. И. К вопросу о заключении договора ОСАГО // Право. 2023. № 3. С. 23.

<sup>31</sup> Грикалов А. Е. Тенденции развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Долгосрочное развитие и обеспечение конкурентоспособности общества и государства: сборник статей VI Международной научно-практической конференции (24 марта 2022 г.). Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2022. С. 12.

рассмотрения и разрешения возникшего спора и на отсутствие должной информации по осуществлению самой выплаты.

С целью устранения существующих проблем следует развивать юридическую осведомленность судебных органов, осуществлять проведение комплексных обучающих программ, которые будут посвящены вопросам применения страховых нормативно-правовых актов.

Помимо всего прочего нужно определить точные правила представления решений судебных органов и развивать стандарты справедливости, а также обоснованности в правоприменительной деятельности.

Помимо обозначенных в работе проблем, существуют и иные. Допустим, низкий уровень конкуренции в области страхования либо совсем небольшой выбор страховщиков. Помимо этого, нужно назвать проблему незаконного отказывание лицам в страховых выплатах либо в неисполнении условий соглашения.

В общем можно отметить ряд положительных моментов соглашения ОСАГО, но несмотря на это существуют и определенные проблемы которые нуждаются в скорейшем разрешении.

Страховщикам нужно быть наиболее ответственными и точно определять условия соглашения и помимо всего прочего точно определять прозрачность осуществления страховых выплат. Застрахованным лицам в это же время нужно быть предельно внимательными в процессе избрания страховой компании и полностью проанализировать все условия соглашения до того как его заключить<sup>32</sup>.

Проблемы правоприменительной практики по соглашениям ОСАГО которые исходят из исковых требований нуждаются в должном внимании и незамедлительном устранении с целью обеспечения справедливости, а также охраны прав застрахованных субъектов. И только в таком случае можно будет

---

<sup>32</sup> Корогодова М. Д. Признание договора ОСАГО недействительным // Молодой ученый. 2022. № 24(419). С. 232.

достигнуть устойчивой, а также результативной правоприменительной практики по соглашениям ОСАГО.

Проблемы, возникающие у судебных органов во время разрешения споров относительно выплаты по соглашениям ОСАГО, состоят в установлении регрессионного должника, а также объеме данной выплаты, отсутствии единообразия мнения со стороны судебных органов и так далее.

Для устранения существующих проблем нужно и дальше усовершенствовать практику судебных органов относительно вопросов возмещения по соглашениям ОСАГО, этого можно добиться при помощи проведения комплексных обучающих программ, которые будут посвящены вопросам применения страховых нормативно-правовых актов.

В таком случае можно будет достигнуть единообразия, а также прозрачности в результате вынесения решений судебными органами по искам относительно выплаты возмещения по соглашениям ОСАГО, что, в итоге даст основания для развития юридического положения отечественной судебной системы в стране.

## **2.2 Судебная практика по договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Гражданским иском требованиям, которые возникают в результате правовых отношений по поводу ОСАГО отводят определяющее значение в отечественной правоприменительной практике.

Такие иски на основании собственных особенностей довольно непростые и об этом говорит правоприменительная практика ВС РФ, на основании которой можно прийти к выводам о том, что решения судебных органов по таким спорам ВС РФ отменяются довольно часто.

Трудности разрешения разногласий в исследуемой отрасли заключаются в процессуальной специфике, а также в существующих проблемах, которые возникают в процессе точного определения доказательств. Судебным органам во время подготовки к заседанию нужно определять некоторые обстоятельства, которые оказывают воздействие на верное разрешение спора.

Досудебные правила разрешения спора представлены в нормах Федерального закона «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг» от 4 июня 2018 г. № 123-ФЗ<sup>33</sup> выступая в качестве довольно непростой процедуры, которая имеет отношение к судебной, на одном из этапов которой финансовый уполномоченный должен проанализировать материалы содержащиеся в деле и экспертный анализ и по итогам всех доказательств представить мотивированное заключение. В данном случае варианты заключений, представляемые финансовым уполномоченным, не будут ограничены только поддержанием требований со стороны страхователя либо вынесением обоснованного отказа в их поддержании<sup>34</sup>.

На основании представленного заключения финансового уполномоченного, а также оснований вынесения судебные органы во всех случаях должны определить выполнение требований досудебных правил либо нет. Кроме всего прочего, на основании нормативно-правовых актов определены временные пределы обращения субъектов в судебные органы, которые определяются с момента вступления в силу заключения представленного финансовым уполномоченным, выполнение которого нужно проверить в период подготовки к судебному заседанию.

Следовательно, до момента подготовки заседания судебные органы на протяжении определенного периода времени должны осуществить проверку различных нюансов, которые имеют отношение к досудебной процедуре урегулирования разногласий и это не считая процесса проверки данных которые имеют отношение к подсудности исков на основании норм ст. 131-132 Гражданского процессуального кодекса РФ<sup>35</sup>, присутствием поводов для возврата заявления.

---

<sup>33</sup> Федеральный закон от 04.06.2018 № 123-ФЗ (ред. от 10.07.2023) «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 24. Ст. 3390.

<sup>34</sup> Кулишов А. С. Досудебный порядок урегулирования спора потребителя финансовых услуг и страховщика в рамках правоотношений, возникающих в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Молодой ученый. 2022. № 48(443). С. 275.

<sup>35</sup> Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ (ред. от 28.12.2024) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46. Ст. 4532.

В период подготовки дела, а также проведения самого судебного процесса во всех определенных ситуациях нужно исследовать вопрос относительно проведения автотехнической либо оценочной экспертизы и итоги всех осуществленных экспертиз нужно подвергнуть юридической оценки.

В данном случае судебным органам нужно осуществлять оценку любых экспертных заключений, которые порой не соответствуют друг другу и представлять объяснения тех оснований, по которым они были представлены в качестве доказательства при условии отсутствия у судебных органов необходимых отраслевых познаний в сфере автотехники.

В ситуации, когда есть определенные сомнения относительно достоверности определенного экспертного заключения у судебных органов существует возможность провести судебный допрос эксперта, который осуществлял проведение данной экспертизы заранее согласовав вопрос его присутствия на судебном заседании.

Но, довольно большой объем процессуальных действий, исполняемых судебными органами во время разрешения такой категории дел зачастую приводит к затягиванию всего судебного процесса и несоблюдению временных пределов разрешения данной категории дел.

Для нахождения самого подходящего и наиболее эффективного варианта разрешения споров стоит провести детальный и всесторонний анализ существующей правоприменительной практики судебных органов, учитывая при этом как актуальные судебные решения, так и тенденции в развитии законодательства.

Стоит обозначить тот факт, что имеющиеся разъяснения представлены решениями Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ, на основании которой зачастую происходит отмена тех решений, которые были вынесены судебными органами первой инстанций в результате несоблюдения требований отечественного законодательства.

Например, в одном деле, заявитель подал иск к страховщику относительно предоставления страховой выплаты, апелляционный судебный орган не

поддержал искимые требования, делая заключение о том, что ТС получившее повреждения в результате ДТП и до этого было повреждено и на нем есть характерные доаварийные следы и данный факт не подтверждает возможности дальнейшего ремонта ТС по предписанию страховщика так как данный ремонт не способен привести ТС в то состояние которое у него было до момента аварии.

ВС РФ в результате рассмотрения данного дела сделал выводы о том, что возмещение ущерба, который был причинен ТС которое состоит во владении физического лица и которое зарегистрировано в России, по единым правилам происходит при помощи осуществления восстановительного ремонта данного ТС и страховщик должен уплатить цену данного ремонта, не смотря на износ комплектующих запчастей.

В данном случае заявитель направил обращение к страховой компании относительно страховой выплаты при помощи организации и последующего перечисления восстановительного ремонта ТС, в это же время дополнительного соглашения относительно трансформации варианта возмещения ущерба с натурального вида в материальный произведено не было. Кроме этого поводов на основании которых страховщик мог без полученного от заявителя согласия провести замену восстановительного ремонта на материальное возмещение тоже не было, помимо всего прочего судебные органы не определили в результате чего судебное решение апелляционного судебного органа было отменено и как результат дело было передано на очередное рассмотрение<sup>36</sup>.

При этом отказ СТО в проведении процедуры восстановительного ремонта ТС заявителя никак не влияет на выполнение страховщиком обязательств по осуществлению восстановительного ремонта ТС, а также не влияет на то что у страховщика появляется право на одностороннюю трансформацию условий соглашения по оплате выполненных ремонтных работ ТС в натуре с

---

<sup>36</sup> Определение Верховного Суда РФ от 09.08.2022 № 41-КГ22-16-К4 // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

использованием других деталей на возмещение страховой выплаты в материальном виде<sup>37</sup>.

Кроме того, сам факт отказа СТО не может рассматриваться как основание для изменения порядка исполнения обязательств страховщика, поскольку договор страхования и законодательные нормы четко определяют права и обязанности сторон. В ситуации, если страховщик не исполняет нормы Федерального закона № 40-ФЗ либо выполняет их не полностью но выполнил взятые на себя обязательства относительно осуществления ремонта ТС, то он обязан возместить заявителю сумму данного ремонта без стоимости износа соответствующих комплектующих запчастей<sup>38</sup>.

Далее стоит проанализировать следующий пример исходя из которого на досудебном этапе страховщик определил ДТП в качестве страховой ситуации и перечислил размер страховой выплаты, затем осуществил независимую экспертизу по итогам которой подал иски в судебные органы запросив возмещение незаконно предоставленной выплаты. Судебные органы поддержали иски в результате того, что факт появления повреждений ТС в результате ДТП не был подтвержден. ВС РФ сделал иные выводы определив то, что подписание со страховой компанией договора относительно урегулирования страховых ситуаций без дополнительного назначения независимой экспертизы ТС, это и есть факт предоставления пострадавшему страховой выплаты и как результат в ситуации когда после выполнения страховой компанией обязательств поводов для проведения независимой экспертизы уже нет<sup>39</sup>.

Помимо всего прочего стоит рассмотреть позицию ВС РФ по поводу взыскания штрафа в результате невыполнения обязательств, определенных в соглашении ОСАГО.

---

<sup>37</sup> Определение Верховного Суда РФ от 27.07.2021 № 44-КГ21-13-К7 // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

<sup>38</sup> Определение Верховного Суда РФ от 23.11.2021 № 19-КГ21-23-К5 [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

<sup>39</sup> Определение Верховного Суда РФ от 24.05.2022 № 39-КГ22-2-К1 // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

В постановлении Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31 сделаны выводы о том, что несмотря на вариант оформления факта ДТП максимальная сумма неустойки, а также материальных санкций не должны быть более страхового размера, определенного в нормах ст. 7 ФЗ № 40 для определенного типа причиненного ущерба.

В это же время ВС РФ делает выводы о том, что судебные органы не могут на основании собственного усмотрения понижать сумму неустойки, которая подлежит взысканию в пользу застрахованного субъекта.

Снижение размера неустойки осуществляют судебные органы на основании определения соразмерности тем последствиям, которые возникли, но данное снижение не должно являться произвольным и его нельзя производить без представления со стороны ответчика необходимых доказательств, которые способны подтвердить данную несоразмерность и без определения судебными органами мотивов исходя из которых было сделано данное заключение.

Помимо всего прочего, по поводу юридических лиц и потребителей есть нормативно-правовое предписание относительно увеличения объема неустойки для того чтобы исполнитель выполнял качественно услуги добровольно и соблюдал законные интересы потребителя<sup>40</sup>. Снижение неустойки, а также материальных и штрафных санкций возможно только на основании соответствующего заявления, предоставленного ответчиком, которое сделано в судебных органах. Принятое решение должно содержать определение мотивов, на основании которых судебные органы сделали выводы относительно снижения данной выплаты.

В качестве определяющей проблемы, возникающей у судебных органов во время разрешения спорной исследуемой категории можно назвать процесс оценки представленных доказательств и прежде всего заключений экспертов относительно обстоятельств ДТП и возникших при нем повреждений ТС и соответственно относительно размера возмещения на необходимый ремонт ТС.

---

<sup>40</sup> Определения Верховного Суда РФ от 21.09.2021 № 9-КГ21-7-К1, от 09.11.2021 № 5-КГ21-123-К2// [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

ВС РФ не разрешает отклонять заключения судебных экспертиз, если не проведено вторичное исследование, в ситуации, когда в представленных заключениях есть значительные расхождения.

Кроме этого ВС РФ делает выводы о том, что несогласие судебных органов с определенным заключением нужно обязательно мотивировать.

Критическое отношение судебных органов к правилам осуществления экспертизы, а также к квалификации самого эксперта и заключению никак не влияет на основании норм ст. 60 ГПК РФ на то что доказательство будет недопустимым.

ГПК РФ не используется такой термин, как достоверное доказательство и как результат заключение апелляционного судебного органа относительно не включения в доказательственную базу заключения эксперта которое было оценено судебными органами вступает в противоречие с действующим законодательством. Достоверность, это показатель оценки доказательств, который определяет факт того, что имеющиеся доказательства соответствуют реальному положению вещей.

Сомнения относительно достоверности имеющихся доказательства порой появляются на основании следующих причин:

- присутствия определенных несоответствий в оформлении предоставленных доказательств;
- присутствие в деле доказательств у которых диаметрально разное содержание.

Таким образом, проводя оценку имеющихся доказательств, судебные органы должны определять причины появления сомнений относительно достоверности данных доказательств<sup>41</sup>.

Другая позиция судебных органов относительно надобности либо целесообразности проведения экспертизы не выступает в качестве повода для

---

<sup>41</sup> Определение Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 30-КГ22-9-К5 // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

определения заключения эксперта в качестве недопустимого доказательства<sup>42</sup>. Помимо всего прочего нужно помнить про то, что переданные участниками процесса письменные доказательства в качестве заключения исполненного финансовым уполномоченным либо иными лицами, не представляют собой заключение эксперта на основании норм ст. 86 ГПК РФ, это обычные письменные доказательства и как результат осуществленная судебными органами экспертиза не может быть осуществлена вторично. Представленные данные с осуществленной экспертизы являются надобностью так как судебные органы перед экспертами формулируют значимые вопросы для верного устранения существующего разногласия и как результат представленное по итогам экспертизы заключение нельзя на основании норм ст. 60 ГПК РФ представить в качестве недопустимого доказательства либо на основании норм ч. 2 ст. 55 ГПК РФ представить в качестве доказательства добытого с несоблюдением нормативно-правовых предписаний.

Проведение экспертизы на основании норм ст.79 ГПК РФ имеет отношение к исключительному праву судебных органов устанавливать достаточность доказательств, которые имеются в материалах дела, и указывает на то, что это нужно для устранения существующих разногласий в представленных доказательствах, а иными способами добиться этого никак нельзя<sup>43</sup>.

В качестве примера в котором отлично представлены трудности процесса оценки доказательств по исследуемой категории дел можно привести следующее дело. Заявитель обратился к субъекту с исковым требованием относительно выплаты страховой суммы, а также неустойки и помимо этого штрафа и так далее. Судебные органы в свою очередь назначили проведение экспертизы, на основании которой было установлено то, что повреждения на ТС, заявителя были получены именно в результате ДТП и была определена сумма ремонта.

---

<sup>42</sup> Определение Верховного Суда РФ от 22.11.2022 № 41-КГ22-31-К4 [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

<sup>43</sup> Определение Верховного Суда РФ от 08.11.2021 № 20-КГ22-13-К5 [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

Судебные органы поддержали иски частично и как результат взыскали определенную сумму.

В результате возражений, поступивших со стороны ответчика относительно назначения экспертизы специалистом, который не состоит в государственном реестре, апелляционные судебные органы провели еще одну экспертизу на основании которой убыток стал гораздо больше. В результате в деле было пять заключений разных экспертов.

Апелляционные судебные органы представили решение на основании вторичной экспертизы определив новый размер страховой выплаты. Кассационные судебные органы отменили данное решение и передали данное дело на очередное рассмотрение сделав выводы о том, что судебными органами были проведены все новые и новые экспертизы без анализа уже имеющихся в материалах дела заключений. На основании проведенного исследования приходим к выводам о том, что проанализированные судебные споры довольно непростые с точки зрения их особенностей так как судебные органы во время их разрешения, а также во время осуществления подготовительных мероприятий для качественного разрешения ситуации должны брать во внимание довольно много всевозможных нормативно-правовых предписаний, представленных судебными органами.

Помимо всего прочего некоторые трудности во время разрешения данной категории дел возникают при осуществлении оценки проведенных экспертиз относительно того, какие именно нужно принимать в качестве основы решения судебных органов, а какие учитывать не нужно. В качестве варианта устранения указанной проблемы нужно определить на уровне нормативно-правовых актов правила проведения экспертиз по делам относительно соглашения ОСАГО в период проведения досудебного этапа подготовки к судебному заседанию.

Развитие качества экспертизы, которая происходит в период определения страхового возмещения и исследования обращений застрахованных лиц к финансовым уполномоченным поспособствует понижению объемов исковых заявлений в судебные органы. Экспертиза на самом деле должна являться

независимой и осуществляться или государственными организациями, или организациями, состоящими в специальном реестре данных организаций. И как результат нужно на уровне нормативно-правовых актов изъять право страховых компаний лично избирать экспертов для осуществления экспертизы в период исследования заявления представленного потерпевшей стороной.

При этом экспертов, которые будут иметь право осуществлять данную экспертизу по правилам выполнения государственного контракта нужно определить на уровне нормативно-правовых актов субъектов РФ. Помимо всего прочего нужно развивать ответственности экспертов при выполнении некачественной экспертизы, которые будут определены судебными органам по итогам рассмотрения дела по существу, с предопределенным правом уполномоченных органов на совершение процедуры исключения экспертов из соответствующего реестра.

### **2.3 Проблемы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и направления их решения**

Далее проанализируем самые значимые проблемы, которые есть в отечественном законодательстве в области правового урегулирования ОСАГО и варианты их устранения. И прежде всего стоит проанализировать проблему предоставления ущерба страховщиком в ситуациях если вину никого из субъектов ДТП не удалось установить на основании прямых нормативно-правовых предписаний страховые компании субъектов ДТП должны осуществить страховые выплаты в одинаковом объеме на основании норм п. 22 ст. 12 ФЗ № 40. В это же время на основании п. 46 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 8 ноября 2022 г. № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>44</sup> представлено заключение о том, что в результате несогласия с данным возмещением пострадавший может представить

---

<sup>44</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gav.ru>, 2024

требование относительно выплаты недостающей страховой суммы. Во время исследования материалов по делу судебные органы должны будут определить уровень вины субъектов, которые были определены в качестве ответственных за возникший ущерб, и определить страховую выплату на основании определенного судебными органами уровня вины субъектов данной ответственности.

Но, данное правило имеет отношение только к таким ДТП, в которых более двух причинителей ущерба и уровень вины каждого из них определить невозможно. Более четкого определения норм п. 22 ст. 12 ФЗ № 40 в настоящее время нет в результате чего и появляется разрозненная судебная практика использования данного правила судебными органами. В результате неправильного определения можно наблюдать случаи, при которых страховщики представляют пятьдесят процентов от всего страхового возмещения каждому из субъектов ДТП во время предоставления соответствующего заявления, а уже оставшиеся пятьдесят процентов только по решению судебных органов. Данное положение вещей способствует несоблюдению баланса интересов участников договора ОСАГО.

Таким образом на основании смысла представленного правила нужно установить границы страховых выплат всем субъектам ДТП. И как результат нужно изменить правило, определив границу в пятьдесят процентов от всего объема возмещения в ситуации если виновного в ДТП определить не представляется возможным. И в такой ситуации у пострадавшего будет право на оспаривание уровня собственной вины с последующей выплатой ему страхового возмещения на основании определенного судебными органами уровня вины.

И как результат нужно внести корректировки в нормы п. 22 ст. 12 ФЗ № 40 представив в следующем виде: в ситуациях, когда уровень вины субъектов ДТП определить не представляется возможным, то страховые компании должны предоставить возмещение не более пятидесяти процентов от всего объема страхового возмещения. Далее стоит рассмотреть такую проблему которая определена на основании пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 в результате наличия в ней

юридической коллизии определяемой двусмысленностью того, к какой именно категории причислять понятие ТС к категории ТС либо к показателям диагностической карты<sup>45</sup>.

В результате выхода в свет ФЗ № 494, на основании которого была отменена непереносимая процедура техосмотра для физических лиц, Банком РФ 10.02.2022 было представлено информационное письмо № ИН-018-53/9<sup>46</sup>, на основании которого содержатся данные относительно предоставления страховыми компаниями регрессных требований относительно субъекта виновного в ДТП, которое случилось в результате поломки ТС, в настоящее время это можно сделать только в ситуациях если ТС виновника ДТП должно проходить техосмотр на основании нормативно-правовых предписаний а именно на основании норм пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 это собственники таких ТС, которые обязаны проходить техосмотр.

Представленные изменения только еще больше усложнили и так существовавший пробел на основании того, что пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 в настоящее время нужно использовать при учете рассмотренных ранее обстоятельств.

На основании выше сказанного нужно произвести корректировки пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 представив нормы в следующем виде: во время возникновения страховой ситуации окончен период действия диагностической карты ТС подлежащего техосмотру, в ситуациях, прямо определенных в нормативно-правовых предписаниях. Далее проанализируем проблему, которая определяется процессом защиты прав страховщиков в результате определения достоверности представленных обстоятельств ДТП, а также определения страховой ситуации. На основании п. 3 ст. 11.1 ФЗ № 40 определена обязанность виновника направить ТС на экспертизу страховщику и не делать ремонт ТС до

---

<sup>45</sup> Трошкин В. И. Проблемы правового регулирования страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Молодой ученый. 2020. № 52(324). С. 252.

<sup>46</sup> Информационное письмо Банка России от 10.02.2022 № ИН-018-53/9 «Об отдельных вопросах, связанных с правом регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс, 2024.

того времени пока не будет проведена соответствующая экспертиза.

Предопределение данного правила нацелено на обеспечение интересов страховщика и как результат страховщик может осуществлять проверку законности представленных обстоятельств ДТП, которые были определены вне присутствия работников ГИБДД. Единственный вариант определить правдивость представленных обстоятельств ДТП, это осуществление трасологической экспертизы на основании которой можно определить степень повреждений ТС. На уровне нормативно-правовых актов определено право регрессного иска страховщика относительно виновника ДТП, но судебные органы далеко не все время выносят удовлетворительное решение, а это способствует возникновению положительной обстановки для развития мошенничества в исследуемой отрасли и формирует у правонарушителей неверные представления относительно безнаказанности собственных деяний.

На основании того, что правило представленное в нормах пп. «з» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40, определяющее ответственность как регрессное правило страховых компаний относительно виновников ДТП, которые не направили ТС на проведение экспертизы, представлено довольно верно то нужно внести корректировки в нормы п. 20 ст. 12 ФЗ № 40 дополнив следующим правилом:

При оформлении данных относительно ДТП без работников ГИБДД страховые компании имеют право не предоставлять страховое возмещение в ситуации когда во время предоставления заявления пострадавшим нет ТС другого субъекта ДТП.

Данное изменение поспособствует развитию уровня явки субъектов виновных в ДТП к страховщикам в результате того, что в представленных обстоятельствах пострадавшего есть собственная заинтересованность относительно предоставления ТС другим субъектом ДТП.

Кроме этого нужно определить на уровне нормативно-правовых актов обязанность страховых компаний с момента предоставления страхового возмещения направить на экспертизу отремонтированное ТС с целью определения реального объема выполненных работ. Такое изменение нужно

представить в качестве п. 16.2 ст. 12 ФЗ № 40. Данное изменение поспособствует недопущению фальсификации

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенного исследования в заключении можно сделать следующие выводы.

ОСАГО возникает в результате подписания между собственниками ТС и страховщиками соглашения относительно обязательного страхования на основании которого определяют ТС, а также гражданскую ответственность собственника.

Существование института ОСАГО – это определенная стабильность обеспечения тех прав, которые были нарушены во время причинения ущерба в результате управления ТС со стороны третьих лиц.

Но предоставляется данная гарантия только тем субъектам, которые подписали соглашение ОСАГО.

Проблема развития нормативно-правовых актов относительно ОСАГО является довольно серьезной и проявляется на уровне взаимоотношений законодательных органов и страховщиков. Но независимо от дискуссий, происходящих относительно указанной проблемы, обобщение правовых источников информации позволяет сделать выводы о том, что в настоящее время найти правильное решение в данном споре еще не получилось. В настоящее время нет качественных предложений, направленных на развитие действующего законодательства, которое нацелено на установление баланса интересов всех участников данного процесса.

Стоит полагать, что проблемы нормативного определения ОСАГО находятся гораздо глубже тех недоработок, которые есть в отечественном

законодательстве. И состоят они в невысоком уровне правосознания россиян, которое проявляется в низком показателе ответственности.

Стоит полагать что увеличение цены ОСАГО для злостных нарушителей, может позволить страховщикам устранить вопрос убыточности, а также поможет в вопросах развития процесса возмещения вреда добросовестным автовладельцам.

Помимо всего прочего, стоит подумать про самих страховщиков относительно увеличения цены ОСАГО так как в нашей стране можно наблюдать постоянное возрастания стоимости во всех отраслях народного хозяйства, в том числе в области предоставления помощи по ремонту ТС, который зачастую оплачивают именно страховщики и возмещение которого из года в год все сложнее и сложнее. Стоит полагать, что представленное выше перераспределение, определенное в качестве увеличения цены ОСАГО для субъектов, которые допускают повторные несоблюдения ПДД даст возможность для страховщиков наиболее результативно производить необходимые страховые выплаты.

В России институту ОСАГО более двадцати лет и это обязательная форма страхования, которая является контрольной государству. Процесс развития ОСАГО определяется закономерными тенденциями.

Соглашение обязательного страхования в правовых источниках информации предопределяется единым определением, на основании которого соглашение обязательного страхования – это соглашение подписанное на основании норм законодательства между страховой компанией и владельцем ТС и на основании которого обязательства страховщика состоят из выплаты страхового возмещения в ситуации возникновения последствий которые соответствуют возникшему страховому случаю, в то время как обязательства страхователя состоят из перечисления в определенные сроки очередных страховых взносов.

В отечественных нормативно-правовых актах нет определения понятия ОСАГО и как результат существует надобность в специальном определении

данного понятия и определения обеспечительных гарантий данных правоотношений и прежде всего в вопросах использования нормативно-правовых актов относительно ОСАГО.

Юридическое урегулирование правоотношений страховой компании и застрахованного лица происходит на основании норм гл. 32 ГК РФ, а также отраслевых нормативно-правовых актов. Соглашение ОСАГО на основании собственной юридической природы: публичное, а также двустороннее и кроме этого взаимное и алеаторное, на основании которого predeterminedенные в нормативно-правовых актах и подписанные страховщиком на основании соответствующего поручения со стороны страхователя страховые обязательства будут закреплены за ответственным субъектом.

Соглашение ОСАГО – это самый значимый инструмент охраны собственников ТС, а также потерпевших лиц в результате ДТП. При помощи данного соглашения появляются комплексные обязательства, которые нацелены на снижение материальных потерь и предоставление справедливого возмещения убытков. Верное исполнение условий соглашения его участниками помогает в обеспечении стабильности, а также безопасности на дорогах страны.

Проблемы правоприменительной практики в рамках исков о взыскании страховых выплат на основании соглашений ОСАГО нуждаются в пристальном внимании и качественном устранении. Как результат нужно совершенствовать нормативно-правовые акты, которые призваны урегулировать данные правоотношения и обеспечить качественное разрешение возникающих споров. Что позволит снизить объем разногласий и установить более качественное разрешение возникающих конфликтов.

Проблемы правоприменительной практики по соглашениям ОСАГО в регионах не выступают в качестве изолированных, данные проблемы довольно системные и они нуждаются в пристальном внимании от отечественного законодателя. Помимо всего прочего, проблема заключается в непрозрачности возмещения потерь.

Страховщик, который подписал соглашение порой обладает собственными интересами, которые оказывают воздействие на процесс и объем возмещения, что зачастую оказывает негативное влияние на период рассмотрения и разрешения возникшего спора и на отсутствие должной информации по осуществлению самой выплаты.

С целью устранения существующих проблем следует развивать юридическую осведомленность судебных органов, осуществлять проведение комплексных обучающих программ, которые будут посвящены вопросам применения страховых нормативно-правовых актов.

Помимо всего прочего нужно определить точные правила представления решений судебных органов и развивать стандарты справедливости, а также обоснованности в правоприменительной деятельности.

Помимо обозначенных в работе проблем, существуют и иные. Допустим, низкий уровень конкуренции в области страхования либо совсем небольшой выбор страховщиков.

Помимо этого, нужно назвать проблему незаконного отказывание лицам в страховых выплатах либо в неисполнении условий соглашения.

В общем можно отметить ряд положительных моментов соглашения ОСАГО, но несмотря на это существуют и определенные проблемы которые нуждаются в скорейшем разрешении.

Страховщикам нужно быть наиболее ответственными и точно определять условия соглашения и помимо всего прочего точно определять прозрачность осуществления страховых выплат.

Застрахованным лицам в это же время нужно быть предельно внимательными в процессе избрания страховой компании и полностью проанализировать все условия соглашения до того как его заключить.

Проблемы правоприменительной практики по соглашениям ОСАГО которые исходят из исковых требований нуждаются в должном внимания и незамедлительном устранении с целью обеспечения справедливости, а также охраны прав застрахованных субъектов. И только в таком случае можно будет

достигнуть устойчивой, а также результативной правоприменительной практики по соглашениям ОСАГО.

Проблемы, возникающие у судебных органов во время разрешения споров относительно выплаты по соглашениям ОСАГО, состоят в установлении регрессионного должника, а также объеме данной выплаты, отсутствии единообразия мнения со стороны судебных органов и так далее.

Для устранения существующих проблем нужно и дальше усовершенствовать практику судебных органов относительно вопросов возмещения по соглашениям ОСАГО, этого можно добиться при помощи проведения комплексных обучающих программ, которые будут посвящены вопросам применения страховых нормативно-правовых актов. В таком случае можно будет достигнуть единообразия, а также прозрачности в результате вынесения решений судебными органами по искам относительно выплаты возмещения по соглашениям ОСАГО, что, в итоге даст основания для развития юридического положение отечественной судебной системы в стране.

Проанализированные в работе судебные споры довольно непростые с точки зрения их особенностей так как судебные органы во время их разрешения, а также во время осуществления подготовительных мероприятий для качественного разрешения спорной ситуации должны брать во внимание довольно много всевозможных нормативно-правовых предписаний, а также разъяснений, представленных судебными органами.

Помимо всего прочего некоторые трудности во время разрешения данной категории дел возникают при осуществлении оценки проведенных экспертиз относительно того, какие именно нужно принимать в качестве основы решения судебных органов, а какие учитывать не нужно.

В качестве варианта устранения указанной проблемы нужно определить на уровне нормативно-правовых актов правила проведения экспертиз по делам относительно соглашения ОСАГО в период проведения досудебного этапа подготовки к судебному заседанию.

Развитие качества экспертизы, которая происходит в период определения страхового возмещения и исследования обращений застрахованных лиц к финансовым уполномоченным способствует понижению объемов исковых заявлений в судебные органы.

Экспертиза на самом деле должна являться независимой и осуществляться или государственными организациями, или организациями, состоящими в специальном реестре данных организаций. И как результат нужно на уровне нормативно-правовых актов изъять право страховых компаний лично избирать экспертов для осуществления экспертизы в период исследования заявления представленного потерпевшей стороной.

При этом экспертов, которые будут иметь право осуществлять данную экспертизу по правилам выполнения государственного контракта нужно определить на уровне нормативно-правовых актов субъектов РФ.

Помимо всего прочего нужно развивать ответственности экспертов при выполнении некачественной экспертизы, которые будут определены судебными органам по итогам рассмотрения дела по существу, с предопределенным правом уполномоченных органов на совершение процедуры исключения экспертов из соответствующего реестра.

На основании проведенного исследования в работе были представлены следующие направления развития действующего законодательства:

1. На основании смысла представленного правила нужно установить границы страховых выплат всем субъектам ДТП. И как результат нужно изменить правило, определив границу в пятьдесят процентов от всего объема возмещения в ситуации если виновного в ДТП определить не представляется возможным. И в такой ситуации у пострадавшего будет право на оспаривание уровня собственной вины с последующей выплатой ему страхового возмещения на основании определенного судебными органами уровня вины.

И как результат нужно внести корректировки в нормы п. 22 ст. 12 ФЗ № 40 представив в следующем виде: в ситуациях, когда уровень вины субъектов ДТП определить не представляется возможным, то страховые компании должны

предоставить возмещение не более пятидесяти процентов от всего объема страхового возмещения.

2. Нужно произвести корректировки пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 представив нормы в следующем виде: во время возникновения страховой ситуации окончен период действия диагностической карты ТС подлежащего техосмотру, в ситуациях, прямо определенных в нормативно-правовых предписаниях.

3. На основании того, что правило представленное в нормах пп. «з» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40, определяющее ответственность как регрессное правило страховых компаний относительно виновников ДТП, которые не направили ТС на проведение экспертизы, представлено довольно верно то нужно внести корректировки в нормы п. 20 ст. 12 ФЗ № 40 дополнив следующим правилом: При оформлении данных относительно ДТП без работников ГИБДД страховые компании имеют право не предоставлять страховое возмещение в ситуации когда во время предоставления заявления пострадавшим нет ТС другого субъекта ДТП.

Данное изменение поспособствует развитию уровня явки субъектов виновных в ДТП к страховщикам в результате того, что в представленных обстоятельствах пострадавшего есть собственная заинтересованность относительно предоставления ТС другим субъектом ДТП.

4. Кроме этого нужно определить на уровне нормативно-правовых актов обязанность страховых компаний с момента предоставления страхового возмещения направить на экспертизу отремонтированное ТС с целью определения реального объема выполненных работ. Такое изменение нужно представить в качестве п. 16.2 ст. 12 ФЗ № 40. Данное изменение поспособствует недопущению фальсификации.

Представленные в работе варианты разрешения выявленных проблем поспособствуют разбалансировке правового статуса страховых компаний, а также страхователей и снизят нагрузку судебных органов. И как результат наравне с надобностью внесения корректировок в нормативно-правовые акты

нужно комплексное развитие институтов, которые занимаются правоприменительной деятельностью.

Огромное значение в вопросах развития судебной практики в области ОСАГО отводится быстрому оповещению и качественной юридической консультации граждан в вопросах ОСАГО.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 01.07.2020.

2 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ (редакция от 28 декабря 2024 года) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 05.12.1994. – № 32. – Ст. 3301.

3 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ (редакция от 28 декабря 2024 года) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (часть 1). – Ст. 1.

4 Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 года № 138-ФЗ (редакция от 28 декабря 2024 года) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 46. – Ст. 4532.

5 Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 года № 4015-1 (редакция от 28 декабря 2024 года) «Об организации страхового дела в

Российской Федерации» // Ведомости Съезда народных депутатов и Верховного Совета Российской Федерации. – 1993. – № 2. – Ст. 56.

6 Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ (редакция от 28 декабря 2024 года) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.

7 Федеральный закон от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ (последняя редакция) «О защите конкуренции» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 31 (часть 1). – Ст. 3434.

8 Федеральный закон от 4 июня 2018 года № 123-ФЗ (редакция от 25 декабря 2023 года) «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 24. – Ст. 3390.

9 Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (редакция от 6 декабря 2024 года) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

10 Постановление Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 года № 1747 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 52 (часть II). – Ст. 7984.

11 Положение Банка России от 1 апреля 2024 года № 837-П (редакция от 1 апреля 2024 года) «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 16 августа 2024 года № 79178) // Вестник Банка России. – 2024. – 4 сентября. – № 32.

## II Специальная литература

12 Барышев, В. Страховые выплаты пострадавшим в ДТП могут

вырасти / В. Барышев // Российская газета – Столичный выпуск. – 2021. – 291 (8642) – С 5.

13 Бочарова, Н. Н. Финансовый уполномоченный в РФ: особенности правового статуса / Н. Н. Бочарова // Вестник Юридического факультета Южного федерального университета. – 2022. –Т. 9. –№ 3. – С. 122-130.

14 Глушкова, М. Н. К вопросу о понятиях суброгации и регресса в системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств /М. Н. Глушкова // Молодой ученый. – 2020. – № 7 (297). – С. 81-83.

15 Гордеева, Д. И. Проблемы заключения и расторжения публичных договоров / Д. И. Гордеева // Символ науки. – 2020. – № 6. – С. 91.

16 Грикалов, А. Е. Тенденции развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств /А. Е. Грикалов // Долгосрочное развитие и обеспечение конкурентоспособности общества и государства: сборник статей VI Международной научно-практической конференции (24 марта 2022 г.). – Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2022. – С. 12.

17 Дубровченко, Ю. В. Цифровизация как фактор развития ОСАГО / Ю. В. Добровченко // Форум молодых ученых. 2023. № 1 (77). С. 87.

18 Егорова, О. А. Определение надлежащего ответчика по делам о взыскании страхового возмещения по договору ОСАГО / О. А. Егорова // Юридические исследования. – 2019. - № 2. – С.23-27.

19 Ильин, И. В. О мерах ответственности страховщика за нарушение срока осуществления страхового возмещения /И. В. Ильин., А.М. Петухова // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. –2019. –№5. – С. 138.

20 Информационное письмо Банка России от 10 февраля 2022 года № ИН-018-53/9 «Об отдельных вопросах, связанных с правом регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» //

[Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из прав.-правовой системы «Гарант», 2024

21 Калашникова, Я. Ю. Актуальные проблемы правового регулирования института ОСАГО в Российской Федерации / Я. Ю. Калашникова // Наука. Общество. Государство. – 2021. – № 3 (19). – С. 40.

22 Калюжный, Ю. Н. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (проблемы и перспективы) / Ю. Н. Калюжный // Труды Академии управления МВД России. – 2019. – №1 (49). – С. 168.

23 Каримуллина, А. Э. Страхование возмещение в натуральной форме по договору ОСАГО: проблемы законодательства и правоприменительной практики / А. Э. Каримуллина // Транспортное право. – 2020. – № 2. – С. 9–12.

24 Корогодова, М. Д. Признание договора ОСАГО недействительным / М. Д. Корогодова // Молодой ученый. – 2022. – № 24 (419). – С. 232-234.

25 Кулишов, А. С. Досудебный порядок урегулирования спора потребителя финансовых услуг и страховщика в рамках правоотношений, возникающих в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств / А. С. Кулишов // Молодой ученый. – 2022. – № 48 (443). – С. 275-279.

26 Кумов, Д. В. Договор ОСАГО / Д. В. Кумов. // Научное образование. – 2024. – № 2 (23). – С. 279-281.

27 Меда, М. А. Актуальные проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств / М.А. Меда // Молодой ученый. - 2019. - № 13 (251). - С. 199-200.

28 Пикурин, А. Ю. Проблемы реализации страхования автовладельцев в российской практике А. Ю Пикурин // Вестник современных исследований. – 2021. – 52(20) – С. 294.

29 Побережная, Ю. И. К вопросу о заключении договора ОСАГО / Ю. И. Побережная // Право. – 2023. - № 3. – С.23.

30 Сейдалиев, Г. Д. Страхование автогражданской ответственности в

условиях кризиса / Г. Д. Сайдалиев, И. Н. Ткаченко // Молодой ученый. – 2022. № 51 (446). – С. 553.

31 Твердова, И. В. Правовая природа договора обязательного страхования / И. В. Твердова // Человек: преступление и наказание. – 2020. – № 2. – С.119.

32 Тиковенко, Д. В. Актуальные проблемы при заключении договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств / Д. В. Тиковенко, Н. Н. Костюк // Международный научный журнал «Вестник науки». –2021. –№ 12. – С. 115-119

33 Трошкин, В. И. Проблемы правового регулирования страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств / В. И. Трошкин // Молодой ученый. – 2020. – № 52 (324). – С. 252-254.

34 Федотова, О. В., Зайцев, Д. Д. Некоторые особенности заключения и исполнения публичных договоров в Российской Федерации / О. В. Федотова, Д. Д. Зайцев // Закон и право. – 2020. – № 10. – С. 86.

### III Материалы судебной практики

35 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 “О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств” // Бюллетень Верховного Суда РФ, – 2023. – № 1.

36 Определение Верховного Суда РФ от 27.07.2021 № 44-КГ21-13-К7. [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

37 Определения Верховного Суда РФ от 21.09.2021 № 9-КГ21-7-К1, от 09.11.2021 № 5-КГ21-123-К2. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

38 Определение Верховного Суда РФ от 08.11.2021 № 20-КГ22-13-К5. [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

39 Определение Верховного Суда РФ от 23.11.2021 № 19-КГ21-23-К5.

[Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

40 Определение Верховного Суда РФ от 24.05.2022 № 39-КГ22-2-К1. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

41 Определение Верховного Суда РФ от 09.08.2022 № 41-КГ22-16-К4. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

42 Определение Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 30-КГ22-9-К5. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

43 Определение Верховного Суда РФ от 22.11.2022 № 41-КГ22-31-К4. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

44 Апелляционное определение Верховного Суда Республики Мордовия от 05.07.2022 по делу № 331233/2022. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024

45 Постановление Благовещенского городского суда (Амурской области) от 26 февраля 2020 г. по делу № 1-266/2020. // Архив Благовещенского городского суда Амурской области, 2024.

46 Решение Благовещенского городского суда от 14 июня 2019 г. по делу № 2-5812/2019. // Архив Благовещенского городского суда Амурской области, 2024.

47 Решение Петропавловск-Камчатского городского суда (Камчатского края) от 8 июля 2020 г. по делу № 2-3047/2020. // [Электронный ресурс] Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант», 2024