ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 7

ГЛАВА I. СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 11

1. Гражданская ответственность автовладельцев. Порядок и условия добровольного страхования 11

2. Место страхования автогражанской ответственности среди других видов автострахования 13

3. Анализ условий добровольного страхования автогражданской ответственности на примере ООО “Страховая Компания “НАСТА-БАЛТ” 16

ГЛАВА II. ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛИСТОВ В СТРАНАХ ЕВРОПЫ 27

1. Страховое законодательство стран Европейского союза в области страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств 27

2. Страхование ответственности по системе «Зеленая карта» 32

3. Опыт соседей. Страхование автогражданской ответственности в странах Восточной Европы 36

ГЛАВА III. ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРТСВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 41

1. Социально-экономическое значение страхования автогражданской ответственности 41

2. Необходимость закона об обязательном страховании 46

Глава VI. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН “ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ” 51

1. Основные положения проекта Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» 51

2. Предварительные итоги и проблемы принятия закона 62

ГЛАВА V. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛИСТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 73

1. Замечания к новой редакции проекта Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» 73

2. Предложения по совершенствованию системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 78

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 97

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 102

## ВВЕДЕНИЕ

Многие виды деятельности, необходимые для нормального функционирования общества, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, вероятность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона при этом обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне, даже если ущерб носил невиновный или случайный характер. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявлении к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны система страхования ответственности защищает имущественные интересы третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Поэтому к числу обязательных видов страхования в большинстве стран относится, в первую очередь страхование ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами. Дорожно-транспортные происшествия могут иметь довольно серьезные последствия с точки зрения причинения материального ущерба. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой компании. Главное, что должно быть в наличии, - это страховой полис.

Страхование ответственности владельцев автотранспортных средств является наиболее известным видом страхования гражданской ответственности, начавшим бурно развиваться в 20-е годы нашего столетия, когда стала возрастать интенсивность автомобильного движения и увеличился риск дорожно-транспортных происшествий. В большинстве развитых стран оно проводится в настоящее время в обязательной форме, которая во многих европейских государствах (Финляндии, Норвегии, Дании, Великобритании, Германии и др.) была введена еще до Второй мировой войны. Это обусловлено стремлением органов власти предоставить потерпевшим в дорожных авариях гарантию возмещения причиненного им вреда. С другой стороны, обязательная форма проведения страховых операций, приводя практически к полному охвату страхованием имеющегося в той или иной стране парка автотранспортных средств (как правило, незастрахованными оказываются от 1 до 6% средств транспорта), обусловливает одно из ведущих мест данного вида страхования в объеме собираемых страховых премий.

В нашей стране данный вид страхования проводится пока только в добровольном порядке и развит значительно в меньшей степени. Примечательно то, что во всем мире только 8 % автомобильного парка находится вне системы обязательного страхования гражданской ответственности, причем более 5 % приходится на Россию. И это не случайно ведь, в Европе осталось всего две страны, не имеющих закона о страховании автогражданской ответственности, — Российская Федерация и Армения. Несмотря на то что, сегодня все больше владельцев автомобилей приходят к пониманию элементарной истины — “страховать машину надо”, а постоянный рост спроса на такие услуги лучшее тому подтверждение, - ситуация по-прежнему остается крайне проблематичной.

Масштабы ущерба, который приносят сегодня обществу дорожно-транспортные происшествия, просто удручают. Только в 2001 году число погибших на дорогах России составило примерно 30 тысяч человек, а раненых — более 182 тысяч человек. Около 10% потерпевших — дети. Вряд ли итоги 2002 года будут более отрадными. Сумму ущерба, причиняемого имуществу, из-за отсутствия единой статистики точно определить невозможно. Но по экспертным оценкам, основанным на многолетних наблюдениях, сумма подлежащего возмещению имущественного вреда достигает 6 млрд. рублей в год. Однако законодательство страны не содержит тех правовых положений, которые бы обеспечили оперативное и полное возмещение вреда потерпевшим в ДТП. Как следствие, ежегодно тысячи судебных решений по соответствующим делам оказываются неисполненными либо исполненными лишь частично.

В общей сложности, по данным Минюста России, в суды обращаются только около 8 процентов потерпевших. При этом по искам о причинении вреда фактически взыскивается в пользу потерпевших граждан до 40% присужденных сумм, а в пользу потерпевших юридических лиц — до 35%. Можно с уверенностью сказать, что на практике отношения между виновниками ДТП и потерпевшими в подавляющей части лежат вне правового поля, что крайне нежелательно для общества, уже страдающего от разгула преступности. Инструментом способным решить данную проблему должно стать введение механизма обязательного страхования. Вот уже пять лет в российском парламенте идет работа над проектом Федерального закона “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”. 25 апреля 2002 года после долгой истории редакции и рассмотрения закон одо6рен Советом Федерации и подписан президентом РФ.

 Законопроект призван защитить интересы потерпевших в ДТП, обеспечив возмещение причиненного им вреда. С юридической точки зрения, законопроектом устраняется явное противоречие между провозглашенной повышенной ответственностью владельцев транспортных средств и фактической необеспеченностью этой нормы конкретными правовыми инструментами. Поэтому от того, каким будет Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”, зависит очень многое. Фактически он коснется каждой российской семьи, а не только владельцев транспорта. Ведь в роли пешехода, пострадавшего при ДТП, или другого участника движения может оказаться каждый. Поэтому так важно, чтобы этот закон наиболее полно отражал интересы всех участников дорожного движения.

Цель исследования данного проекта: анализ федерального закона “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”, а также, той части страхового законодательства, которая непосредственно связана с введением обязательного страхования гражданской ответственности и выявление проблем государственного регулирования страхования гражданской ответственности владельцев автотранспорта в сфере законодательных и нормативных актов. Практическая ценность данной работы заключается в предложении рекомендаций по совершенствованию системы государственного регулирования в области законодательной базы обязательного страхования АГО с учетом особенностей страхового рынка в Российской Федерации, разработки конкретных мер по практической реализации и повышению эффективности функционирования механизма обязательного страхования путем внесения изменений в процесс подготовки к введению федерального закона.

Структура дипломного проекта отвечает поставленным задачам:

* первая часть раскрывает основные понятия и категории страхования ответственности владельцев транспортных средств, поясняются наиболее часто применяемые в сфере страхования понятия и термины. Даны определения основные понятиям, такие как объекты и виды страхования, форма договора, порядок заключения договора. Автор разъясняет отличия данного вида страхования от других видов страхования автотранспорта. Приводятся правила и условия добровольного страхования автогражданской ответственности на примере ООО “Страховая Компания “НАСТА-Балт”. Значительная часть главы отведена обзору рынка страхования АГО, проведен анализ спроса на страхования АГО, наглядно показана динамика роста договоров по данному виду страхования.
* вторая часть полностью посвящена изучения истории и особенностей обязательного страхования за рубежом. В первом параграфе приводится тщательное описание страхового законодательства стран Европейского союза. В отдельный параграф выделено Страхование ответственности по системе «Зеленая карта». Здесь описаны основные условия и механизм реализации “Соглашения об обязательном страховании гражданской ответственности“. Заключительный раздел данной главы приводит общий подход и принцип обязательного страхования в Восточной Европе. Данная тема выделена в отдельный раздел по причине особенностей восточноевропейского автопарка, а также определенного интереса к недавно присоединившимся к соглашению “Зеленой карты” Украины и Белоруссии**.** Таким образом**,** содержание параграфов, включенных в данную главу, дает представление о европейском опыте в данном вопросе, приводит статистические данные, накопленные за десятки лет функционирования системы обязательного страхования за рубежом.
* в третьей части раскрывается социально-экономическое содержание страхования АГО, Данная глава обосновывает и аргументировано доказывает необходимость принятия закона об обязательном страховании в Российской Федерации, то есть является важнейшей при рассмотрении основной темы исследования.
* четвертая части содержит непосредственно описание основных положений федерального закона. Даются пояснения ко всем статьям закона, приводятся изложение и комментарии к самым спорным разделам законодательства. Данная часть наиболее полно раскрывает проблематику темы. В заключительной части автор отдельно останавливается на рассмотрении истории принятия закона. В данном параграфе освящается содержание последних версий законопроекта, дается их сравнительный анализ и аргументируются основные недостатки.
* в пятой части изложены основные замечания к федеральному закону, приведены конкретные предложения по усовершенствованию законодательной базы, а также сформулированы конкретные меры по практической реализации и повышению эффективности механизма обязательного страхования путем внесения изменений в процесс подготовки к введению федерального закона.

 Основные источники информации, использовавшиеся при написании дипломного проекта, представляют собой федеральные законы: Гражданский кодекс РФ, Закон РФ «Об организации страхового дела в РФ», “**Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств**“ и т.д., монографии, сборники, периодические страховые издания, журналы, газеты и др. печатные издания, правила страхования различных страховых компаний.

 Эта работа – попытка выработать предложения, способные сделать систему государственного регулирования страхования гражданской ответственности эффективным и одновременно социально ориентированным экономическим механизмом, решить основные проблемы законодательно-нормативной базы и практической реализации закона.

## ГЛАВА I. СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### 1. Гражданская ответственность автовладельцев. Порядок и условия добровольного страхования

Страхование ответственности владельцев автотранспортных средств является наиболее известным видом страхования гражданской ответственности, начавшим бурно развиваться в 20-е годы нашего столетия, когда стала возрастать интенсивность автомобильного движения и увеличился риск дорожно-транспортных происшествий. В большинстве развитых стран оно проводится в настоящее время в обязательной форме, которая во многих европейских государствах (Финляндии, Норвегии, Дании, Великобритании, Германии и др.) была введена еще до Второй мировой войны. Это обусловлено стремлением органов власти предоставить потерпевшим в дорожных авариях гарантию возмещения причиненного им вреда. С другой стороны, обязательная форма проведения страховых операций, приводя практически к полному охвату страхованием имеющегося в той или иной стране парка автотранспортных средств (как правило, незастрахованными оказываются от 1 до 6% средств транспорта), обусловливает одно из ведущих мест данного вида страхования в объеме собираемых страховых премий.

В нашей стране, хотя законопроекты об обязательном страховании автогражданской ответственности и обсуждались неоднократно, данный вид страхования проводится пока только в добровольном порядке и развит значительно в меньшей степени.

Основой проведения страхования ответственности владельцев автотранспортных средств является установленная гражданским законодательством обязанность владельца средства транспорта возмещать вред, причиненный третьим лицам при его эксплуатации. При этом такая обязанность, как правило, возникает независимо от наличия вины владельца при причинении ущерба, что вызвано отнесением автотранспортных средств к источникам повышенной опасности для окружающих.

Так, в соответствии со ст. 1079 ГК РФ обязанность возмещения такого вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют средством транспорта на праве собственности, аренды, по доверенности на право управления транспортным средством либо на ином законном основании. При этом указанные лица освобождаются от обязанности возмещать вред, причиненный их средством транспорта, лишь в случаях, если они докажут, что вред возник вследствие умысла потерпевшего, непреодолимой силы или что средство транспорта выбыло из их обладания в результате противоправных действий других лиц.

По договору страхования ответственности владельцев средств автотранспорта страховщики принимают на себя обязанность возместить в пределах оговоренных лимитов ответственности ущерб, нанесенный страхователем (застрахованным лицом) при эксплуатации автотранспортных средств третьим лицам, при условии, что такой ущерб должен быть компенсирован страхователем (застрахованным лицом) в соответствии с законодательством. Страхователями в данном виде могут выступать как юридические, так и физические лица. Застрахована может быть как ответственность самого страхователя, так и других лиц, являющихся владельцами указанных в договоре транспортных средств.

Объектом страхования являются имущественные интересы владельца автотранспортного средства, связанные с его обязанностью в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, причиненный им третьим лицам при эксплуатации автотранспортных средств. При этом действие договора распространяется, как правило, исключительно на указанные в нем средства транспорта.

В договоре страхования могут быть оговорены: круг лиц, имеющих право на вождение застрахованным средством транспорта; территория, за ДТП в пределах которой страховщик несет ответственность, и другие ограничения. Условия страхования могут предусматривать обязательства страховщика возместить ущерб, причиненный третьим лицам, по вине пассажиров застрахованного средства транспорта или иных лиц, пользующихся им (например, в случае, когда пассажир открывает дверь автомобиля и сбивает едущего сзади велосипедиста).

Важное место в условиях страхования занимает перечень случаев, за последствия которых страховщик не несет обязательств по страховым выплатам. При этом при проведении страхования в обязательной форме он, как правило, уже, чем при заключении договоров добровольного страхования.

В нашей стране страховщики обычно оговаривают свое право не производить страховых выплат, если вред третьим лицам был нанесен вследствие:

* умышленных действий лица, управляющего средством транспорта, направленных на причинение вреда третьим лицам;
* нарушения лицом, управляющим средством транспорта, установленных правил эксплуатации транспортных средств, правил противопожарной охраны, правил хранения огнеопасных или взрывчатых веществ и предметов и т.п.;
* несоответствия средства транспорта техническим требованиям или требованиям безопасности;
* управления автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков;
* управления автомототранспортным средством при отсутствии прав или доверенности на управление им;
* использования средства транспорта для обучения, участия в соревнованиях на скорость, проверки скорости или при испытании на прочность).

### 2. Место страхования автогражанской ответственности среди других видов автострахования

Практика страхования средств транспорта на российском страховом рынке в основном предусматривает существование трех отдельных видов автомобильных видов страхования:

* Страхование автокаско
* Страхование гражданской ответственности
* Страхование от несчастных случаев водителей и пассажиров в средстве транспорта.

В практике страхования наиболее распространено страхование автокаско. По риску «Угон» предполагается возмещение убытков, возникших в результате хищения (кражи, грабежа, разбоя) застрахованного транспортного средства. Под хищением согласно примечанию 1 к ст.158 УК РФ понимается совершенное с корыстной целью противоправное безвозмездное изъятие и (или) обращение чужого имущества в пользу виновного или других лиц, причинившие ущерб собственнику или иному владельцу этого имущества. По риску «ущерб» предполагается возмещение убытков, возникших в результате повреждения или гибели застрахованного транспортного средства или отдельных его деталей (частей) вследствие:

* столкновения, наезда, опрокидывания, падения, возгорания при ДТП и повреждения в результате противоправных действий третьих лиц;
* пожара, удара молнии, взрыва;
* стихийных бедствий, падения инородных предметов, в том числе снега и льда.

Стоимость полиса страхования автокаско зависит от марки автомобиля, его рыночной стоимости и перечня выбранных рисков. Если автомобиль оснащен дополнительным оборудованием, не включенным в комплектацию завода-изготовителя, его необходимо страховать отдельно. Для иномарок взнос по автокаско составит минимум 450 - 500 долларов США, для отечественных автомобилей – 150 – 350 долларов США. В связи с довольно высокой стоимостью услуги, не каждый автомобилист готов заключить подобный договор страхования. Однако владельцы дорогих иномарок, как правило, предпочитают застраховать свой автомобиль по полному пакету рисков. Хозяева отечественных автомобилей часто выбирают частичное каско (только ущерб) и страхование автогражданской ответственности.

В большинстве зарубежных стран страхование автогражданской ответственности занимает второе место по величине собранной премии после страхования жизни. У нас эта статистическая закономерность нарушается: по оценкам экспертов, полис страхования автогражданской ответственности в Санкт- Петербурге имеют не более 7-8% водителей, в целом по стране этот показатель не превышает 1%. Однако в настоящее время существует тенденция к увеличению этого показателя. В 1997 году договора страхования автогражданской ответственности имели не более 40 тысяч водителей. Ранее число людей желающих застраховать только свой автомобиль от повреждения и угона составляло 90% от общего числа обратившихся в страховые компании Санкт-Петербурга. Сегодня этот показатель составляет 25%. В то же время 20% заключивших договор страхования автотранспорта застраховали только свою гражданскую ответственность.

Согласно социологическому опросу, проведенному страховой компанией «Сибирь» и охватившему 9850 водителей, 67% респондентов утвердительно ответили на вопрос, надо ли страховать атогражданскую ответственность, и только 57% считают, что необходимо страховать сохранность своего автомобиля. Такие результаты были получены лишь после разъяснения водителям сути страхования автогражданской ответственности: 60% водителей до опроса вообще не знали об этом виде страхования.

Рынок страхования автогражданской ответственности окончательно еще не сформировался. Большая часть работающих на нем компаний стала заниматься этим видом страхования только один-два года назад. В регионах страхование автогражданской ответственности практически не развито. Значительный рост взносов происходит лишь в Санкт-Петербурге и Московской области.

В последнее время наметилась тенденция в сторону увеличения комплексных полисов автострахования и страхования гражданской ответственности. Интересно отметить, что популярность различных типов полисов не зависит от модели автомобиля и, по-видимому, является результатом осознанного выбора автовладельцев (т.е. рост доходов страхователей практически не меняет их предпочтений). Полисы, включающие страхование от несчастных случаев. Не столь популярны. Примером является полис «Автокомби», включающий автокаско, гражданскую ответственность и нечастный случай.

Объектом страхования от несчастных случаев являются имущественные интересы Страхователя, связанные с жизнью, здоровьем и трудоспособностью Страхователя или лиц, находящихся в момент наступления страхового случая в застрахованном транспортном средстве.

По данным экспертов рисковая структура и распространенность основных страховых полисов в России составляет: автокаско совместно с гражданской ответственностью – 33% от общего количества вех полисов по страхованию автомобилей, автокаско – 21%, «Автокомби» – 17%, гражданская ответственность – 16%, ущерб – 6%, иные риски – 5%, несчастный случай – 1%, угон – 1%. Пренебрежение к вероятности несчастного случая (т.е. травм водителя и пассажиров при авариях) обусловлено скудными финансами российских страхователей. По этой же причине российские страхователи больше всего боятся дорогостоящего ремонта после аварии или потери автомобиля.

Страхование автотранспорта сегодня переживает период интенсивного развития по сравнению с прошлыми годами. Происходит это по нескольким причинам. Во-первых, именно автострахование в наиболее полной мере отвечает представлениям граждан о том, что же собственно, должно давать страхование человеку: обеспечивать выполнение законов сохранения для отдельно взятого индивидуума. Автомобиль является той первой роскошью, которую мы позволяем себе по итогам периода первоначального накопления. И очень страшно, что с этой движимой роскошью может случиться нечто непредвиденное. Другая не менее важная причина повышенного интереса к автострахованию состоит, как ни удивительно, в существовании большого количества законов, постановлений и инструкции, регламентирующих эксплуатацию автотранспортного средства и поведение автовладельца на дороге и вне ее. При всем несовершенстве правил и процедур они понятны и они работают. Автовладельцу это помогает вполне осознавать меру риска, в том числе в денежном выражении, а страховым компаниям – получать подтверждение обстоятельств страхового случая. В пользу автострахования говорит также опыт поколений – многим оно знакомо еще со времен Госсстраха, а также мировой опыт страхования автотранспортных средств в большинстве стран является обязательным.

Этот же опыт подсказал первым коммерческим страховым компаниям новой России обратить особое внимание на автострахование. На начальном этапе развития рынка страховые компании концентрировали свои усилия преимущественно на привлечении клиентов – юридических лиц. Более того, некоторые страховые компании не заключали договоры страхования с физическими лицами, мотивируя подобную политику опасностью мошенничества со стороны страхователей, а также низкой рентабельностью подобных операции. В результате на рынке автострахования для граждан наблюдался классический дефицит: скудный ассортимент страховых продуктов невысокого качества по необоснованно завышенной цене. Недостаток информации о страховании автотранспорта, его дороговизна на фоне общего недоверия граждан к разного рода финансовым услугам не способствовали сколько-нибудь заметному росту интереса к автострахованию. Ситуация начала меняться в лучшую сторону в 1997-1998 годах, когда страховщики обратили свои взоры на рынок страхования частных лиц, у которых к этому времени как раз появились новые автомобили и потребность в меньшей степени зависеть от различных досадных случайностей, связанных с их эксплуатацией. У страховщиков сегодня есть все объективные предпосылки для дальнейшего успешного развития автострахования. Конкуренция заставляет искать новые решения. Государство создает более привлекательные условия для страхователей. Введение закона об обязательном страховании автогражданской ответственности даст новый толчок развитию как автомобильного, так и других видов страхования в России.

### 3. Анализ условий добровольного страхования автогражданской ответственности на примере ООО “Страховая Компания “НАСТА-БАЛТ”

Общество с Ограниченной Ответственностью “Страховая Компания “НАСТА-БАЛТ” предлагает своим клиентам различные варианты страхования автогражданской ответственности, автокаско, дополнительного оборудования и от несчастного случая.

Остановимся лишь подробно на классическом договоре страхования автогражданской ответственности.На сегодня возможно страхование ответственности владельцев транспортных средств с различным лимитом ответственности от 1000,0 долларов до 200 000,0 долларов США. Страхование возможно как в долларовом эквиваленте, так и в рублях.

Таблица 1.2.1

Ставки по страхованию автогражданской ответственности для физических лиц.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Страховая сумма (USD)** | 2 500 | 5 000 | 10 000 |
| **Тариф страховой премии и взнос для легковых автомобилей** | 2,0%50$ | 1,5%75$ | 1,3%130$ |
| **Тариф страховой премии и взнос для грузовых автомобилей** | 2,8%75$ | 1,8%90$ | 1,5%150$ |

По страхованию в долларовом эквиваленте устанавливается ограничение по росту курса доллара США.

Расчет и выплата страхового возмещения производится по курсу ЦБ РФ на дату выплаты страхового возмещения, но не выше 130% курса оплаты Страхователем страховой премии.

При расторжении Договора страхования расчет и выплата возврата Страхователю уплаченных страховых взносов производится в соответствии с Договором по курсу уплаты страховых взносов Страхователем. Страхователь имеет право в течение Договора страхования произвести доплату страховой премии за повышение курса, в пределах которого производится расчет и выплата страхового возмещения.

Расчет доплаты страховой премии осуществляется по формуле:

**Д = С$ х Тариф х [( N - n)/N ] x ( Курснов. - 1,3 х Курсопл. ),** где

Д - доплата страховой премии;

С$ - страховая сумма в У.Е.;

Тариф - ставка страховой премии за весь период страхования;

N - период страхования;

n - прошедший период страхования;

Курснов. - новый курс, в пределах которого будет производиться выплата страхового возмещения после доплаты страховой премии;

Курсопл. - курс до доплаты страховой премии.

Нетто-ставка по этому виду страхования составляет 67%.

Договор страхования привязан к конкретному транспортному средству. В договор страхования можно включить несколько лиц, допущенных к управлению транспортным средством, что не повышает страховой тариф. Если среди допущенных к управлению транспортным средством есть лица, чей водительский стаж не достиг одного года (по дате выдачи прав), для него устанавливается безусловная франшиза в следующем размере:

* стаж вождения от 0 до 6 месяцев – франшиза 150,0 долларов США;
* стаж вождения от 6 до 12 месяцев – франшиза 100,0 долларов США.

Франшиза действует только в том случае, если транспортным средством управлял именно тот человек, водительский стаж которого не достиг одного года. В том случае, если страхователь хочет исключить из договора страхования франшизу, для расчета тарифной ставки используется повышающий коэффициент – 1,2 –1,3 в зависимости от уже имеющегося стажа вождения – для первых шести месяцев – 1,3; для последующих шести – 1,2.

Обычно граждане выбирают следующие лимиты ответственности: для легкового автомобиля – 5-10 тысяч долларов, для грузового 10-15 тысяч долларов.

Договор страхования заключаются в форме страхового полиса. Основанием для заключения договора страхования является заявление страхователя, которое может быть как в устной, так и в письменной форме. Однако, Правилами страхования средств наземного транспорта, которыми руководствуется в настоящее время ООО “Страховая Компания “НАСТА-БАЛТ”, установлено, что заявление страхователя должно быть письменным. Договор страхования (страховой полис), как и все приложения к нему, являющиеся его неотъемлемой частью, в обязательном порядке составляется в двух экземплярах, один из которых хранится у страховщика, а второй у страхователя.

После заполнения заявления страхователь оплачивает страховой взнос и получает страховой полис и приложение. Полис вступает в силу с ноля часов дня, следующего за приемом денег и действует до конца срока страхования, указанного в заявлении.

Приложение содержит оговорку по росту курса доллара США и перечисление лиц, для которых предусмотрена франшиза (если она есть) с указанием срока ее действия.

Страхователем по такому договору страхования является владелец транспортного средства и лицо, имеющее генеральную доверенность или доверенность в простой письменной форме (Ст.185 ГК РФ). Выгодоприобретателем по данному виду страхования является третье лицо, которому нанесен ущерб, поэтому в заявлении эта графа остается незаполненной.

Третьи лица – потерпевшие, имеющие в соответствии с законодательством Российской Федерации право на возмещение причиненного в результате страхового случая вреда физические лица, жизни, здоровью или имуществу которых причинен вред, лица, имеющие право на возмещение вреда в связи с потерей кормильца и возмещение расходов на погребение, а также юридические лица, имуществу которых причинен вред.

Не являются потерпевшими, в соответствии с настоящими Правилами, Страхователь, водитель, управляющий транспортным средством Страхователя в момент страхового случая, и находившиеся в нем пассажиры. Договоры страхования на основании настоящих Правил заключаются с владельцами подлежащих регистрации механических транспортных средств (мотоциклов, мотороллеров, легковых и грузовых автомобилей и транспортных средств, построенных на их базе, тягачей, микроавтобусов, автобусов, троллейбусов, трамваев, тракторов и прочих самоходных машин) и прицепов к ним, за исключением транспортных средств на гусеничном ходу.

Действие договора страхования, заключенного на основании Правил, распространяется на территорию Российской Федерации, если иное не предусмотрено договором страхования, за исключением территорий вооруженных конфликтов, войн, чрезвычайных положений.

 Объектом страхования, в соответствии с Правилами, являются имущественные интересы Страхователя и застрахованных лиц, связанные с возникающими в соответствии с законодательством РФ обязательствами по возмещению убытков вследствие причинения указанным в договоре страхования/ страховом полисе транспортным средством вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц при наступлении страхового случая в период действия договора страхования.

Страховым случаем является событие, предусмотренное договором страхования, с наступлением которого наступает обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Страховым случаем считается ДТП, произошедшее при участии указанного в договоре страхования/страховом полисе транспортного средства, и в результате которого транспортным средством причинен вред жизни, здоровью и имуществу третьих лиц и у страхователя или застрахованного лица в соответствии с законодательством РФ возникает обязанность возместить причиненный вред.

 К страховым случаям относятся также случаи причинения вреда отделившимися от движущегося транспортного средства элементами (частями транспортного средства или перевозимыми предметами).

 Не является страховым случаем ДТП повлекшее причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц:

* в результате умышленных действий потерпевшего;
* при управлении транспортным средством лицом, не указанным в договоре страхования/страховом полисе;
* при управлении транспортным средством лицом, противоправно им завладевшим;
* в результате возгорания не находившегося в движении транспортного средства, а также в результате поджога транспортного средства;
* в результате взрыва транспортного средства, если он произошел не на месте ДТП и не является его следствием, а также в результате подрыва транспортного средства;
* вследствие последствий ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения и т.д.

 Все уточнения касающиеся вопроса признания случая страховым, должны быть согласованы сторонами при совершении договора страхования исходя из потребностей страхователя и предложений страховщика.

 Возмещению подлежит прямой реальный ущерб, вызванный причинением вреда жизни, здоровью и имуществу потерпевшего транспортным средством, указанным в договоре страхования/страховом полисе, при наступлении страхового случая. Причиненный ущерб, являясь материальным ущербом, оценивается в денежном выражении.

 Ущербом, причиненным жизни и здоровью (личности), является:

* утраченный потерпевшим в результате повреждения здоровья заработок;
* вызванные повреждением здоровья, дополнительно понесенные расходы, если установлено, что они вызваны необходимостью дополнительной помощью и ухода, в которых потерпевший нуждается, но не имеет право на их бесплатное получение;
* убытки в результате смерти потерпевшего.
* ущербом, причиненным имуществу, является повреждение или уничтожение транспортного средства и иного имущества.

 При повреждении транспортного средства или иного имущества возмещению подлежит стоимость восстановительного ремонта, которая включает стоимость ремонтных работ исходя из средних действующих цен. Если стоимость восстановления поврежденного транспортного средства или иного имущества делает это восстановление экономически нецелесообразным (стоимость ремонта превышает 70% действительной стоимости поврежденного объекта).

 Не подлежит возмещению ущерб: возникший в связи с повреждением или уничтожением антикварных и аналогичных предметов; причиненный окружающей среде.

Доля сборов по страхованию в ООО “Страховая Компания “НАСТА-БАЛТ” составляет примерно треть от величины общих сборов. Проанализируем данные по сборам за 2001 год и первый квартал 2002 года.

Таблица 1.2.2

**Сборы страховых премий по страхованию физических лиц.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **Сборы по страхованию КАСКО, руб.** | **Сборы по страхованию АГО, руб.** | **Сборы по страхованию доп. оборудования, руб.** | **Сборы по страхованию от несчастного случая, руб.** | **Итого по всем видам, руб.** |
| 1-ый квартал 2001 г. | 655591,32 | 129431,03 | 3105,40 | 3283,82 | 791411,57 |
| 2-ой квартал 2001 г. | 554537,61 | 193933,16 | 24129,39 | 4627,04 | 777227,20 |
| 3-ий квартал 2001 г. | 1003321,63 | 260182,63 | 2649,37 | 3770,05 | 1269923,68 |
| 4-ый квартал 2001 г. | 1065365,29 | 270564,20 | 10060,28 | 9611,49 | 1355601,26 |
| 1-ый квартал 2002 г. | 1284180,52 | 337008,89 | 7548,18 | 12502,84 | 1641240,43 |

В данной таблице представлены сведения по объему сборов страховых премий по страхованию автотранспорта. Из таблицы видно, что сборы растут, но динамику роста необходимо оценить в процентном выражении, взяв за 100% показатель за первый исследуемый период.

Таблица 1.2.3

**Динамика роста сборов страховых премии** **по страхованию автотранспорта.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **Сборы по страхованию КАСКО, руб.** | **Сборы по страхованию АГО, руб.** | **Сборы по страхованию доп. оборудования, руб.** | **Сборы по страхованию от несчастного случая, руб.** | **Итого по всем видам, руб.** |
| 1-ый квартал 2000 г. | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| 2-ой квартал 2000 г. | 85% | 150% | 777% | 141% | 98% |
| 3-ий квартал 2000 г. | 153% | 201% | 85% | 115% | 160% |
| 4-ый квартал 2000 г. | 163% | 209% | 324% | 293% | 171% |
| 1-ый квартал 2001 г. | 196% | 260% | 243% | 381% | 207% |

Данные таблицы 3 нагляднее свидетельствуют о росте объема сборов страховых премий в исследуемом периоде. Можно сделать следующие выводы:

По страхованию автогражданской ответственности количество сборов неуклонно растет. По сравнению с первым периодом, во втором квартале 2000 года, сборы выросли на 150%, за третий квартал – на 201%. Незначительное увеличение наблюдается в четвертом квартале –209% по отношению к базовому периоду. В первом квартале 2001 года сборы увеличились на 260% по сравнению с периодом годичной давности.

Показатели роста собранных страховых премий по страхованию автогражданской ответственности существенно отличаются от средних показателей роста по всем видам страхования. Так, во втором квартале 200 года наблюдается незначительное уменьшение собираемых страховых премий – на 2%. В дальнейшем наблюдается резкий скачок дальше плавное увеличение сборов.

Сборы по страхованию КАСКО также возрастали, но не такими темпами. Снижение сборов наблюдается лишь во втором квартале 2000 года на 15% по отношению к базовому периоду, в дальнейшем - плавный рост.

Значительный скачок наблюдается в сборах по страхованию дополнительно оборудования. Во втором квартале сборы увеличились на 677%, в дальнейшем произошло снижение объемов, затем вновь значительный рост.

Плавно росли сборы и по страхованию от несчастного случая.

Таблица 1.2.4.

**Доля сборов по каждому виду страхования в общей сумме сборов**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **Сборы по страхованию КАСКО** | **Сборы по страхованию АГО** | **Сборы по страхованию доп. оборудования** | **Сборы по страхованию от несчастного случая** |
| 1-ый квартал 2000 г. | 82,84% | 16,35% | 0,39% | 0,41% |
| 2-ой квартал 2000 г. | 71,35% | 24,95% | 3,10% | 0,60% |
| 3-ий квартал 2000 г. | 79,01% | 20,49% | 0,21% | 0,30% |
| 4-ый квартал 2000 г. | 78,59% | 19,96% | 0,74% | 0,71% |
| 1-ый квартал 2001 г. | 78,24% | 20,53% | 0,46% | 0,76% |
| Среднее значение | 78,01% | 20,46% | 0,98% | 0,56% |

Данные свидетельствуют о том, что в структуре сборов происходили заметные изменения. Устойчива тенденция к увеличению доли сборов по страхованию автогражданской ответственности, что, несомненно, является положительным фактом на фоне увеличения и общего объема сборов. Доля сборов по страхованию КАСКО остается в последние три квартала относительно устойчивой. Среднее значение доли сборов по страхованию автогражданской ответственности - 20,46%, а по страхованию КАСКО – 78,01%. Этот показатель выше за счет значительно больших взносов и тарифов по страхованию КАСКО, а не за счет большего количества договоров.

Для того, чтобы анализ деятельности компании по страхованию автогражданской ответственности был более полным необходимо проследить изменение количества договоров по различным видам страхования. Для этого воспользуемся следующими таблицами.

Таблица 1.2.5

**Количество договоров, заключенных по разным видам страхования в исследуемом периоде**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **Всего договоров** | **Только АГО** | **Только КАСКО** | **Полное КАСКО** | **Частичное КАСКО** | **КАСКО +АГО** | **Н/с** | **Д/об** |
| 1-ый квартал 2000 г. | 63 | 15 | 19 | 34 | 14 | 30 | 3 | 4 |
| 2-ой квартал 2000 г. | 107 | 59 | 16 | 31 | 17 | 32 | 9 | 6 |
| 3-ий квартал 2000 г. | 117 | 57 | 12 | 41 | 19 | 37 | 1 | 7 |
| 4-ый квартал 2000 г. | 159 | 76 | 13 | 63 | 20 | 71 | 6 | 8 |
| 1-ый квартал 2001 г. | 176 | 71 | 21 | 74 | 31 | 83 | 13 | 17 |

Эти и последующие таблицы отражают количество классических договоров страхования.

Данные, приведенные в таблице, дают возможность сделать вывод о росте количества договоров по всем видам страхования. Более наглядно это продемонстрирует следующая таблица и график.

Таблица 1.2.6

**Динамика роста количества договоров по страхованию автотранспорта.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **Всего договоров** | **Только АГО** | **Только КАСКО** | **Полное КАСКО** | **Частичное КАСКО** | **КАСКО +АГО** | **Н/с** | **Д/об** |
| 1-ый квартал 2000 г. | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100 | 100 |
| 2-ой квартал 2000 г. | 170% | 393% | 84% | 91% | 121% | 107% | 300 | 150 |
| 3-ий квартал 2000 г. | 186% | 380% | 63% | 121% | 136% | 123% | 33 | 175 |
| 4-ый квартал 2000 г. | 252% | 507% | 68% | 185% | 143% | 237% | 200 | 200 |
| 1-ый квартал 2001 г. | 279% | 473% | 111% | 218% | 221% | 277% | 433 | 425 |

Данные таблицы показывают следующее:

Количество договоров по различным видам страхования имеет явную тенденцию к росту, но динамика роста неодинакова.

**Рост количества договоров по страхованию 1 кв. 2000 - 1 кв.2001, %**

Наибольший темп роста наблюдается в графе «только АГО», что означает, что резко (на 373%) увеличилось количество договоров только автогражданской ответственности. Это говорит о том, что люди стали в первую очередь думать о своей ответственности перед другими участниками дорожного движения, страхование автогражданской ответственности становится наиболее популярным видом страхования. Одной из причин является то, что страхование автогражданской ответственности осуществляется независимо от года выпуска транспортного средства, его типа и водительского стажа, а также от количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством. Небольшие поправочные коэффициенты или франшиза сглаживают некоторые повышенные факторы риска, но в любом случае страхователю этот вид страхования всегда выгоден. Общее количество договоров увеличилось на 179%, что является подтверждением устойчивого развития автострахования в компании. Значительным колебаниям подвергся показатель «только КАСКО». Как правило, только по программе каско страхуются автомобили, взятые в аренду, под залог которых взят кредит в банк, полученные путем заключения договора лизинга или перегоняемые автомобили. Видимо в первом квартале 2000 года и в первом квартале 2001 года таких договоров было больше, чем в других периодах. К сожалению, владельцы транспортных средств, которых банк или арендодатель обязывает страховать полное КАСКО почти некогда не заключают договор страхования автогражданской ответственности, хотя в случае ДТП по их вине они могут понести значительные потери, возмещая ущерб пострадавшей стороне. Как видно из таблицы, значительно выросло количество договоров по страхованию дополнительного оборудования.

График показывает рост числа договоров в абсолютных величинах. На нем видно, что за исследуемый период происходит значительный рост числа договоров с физическими лицами, особенно по комплексному страхованию автогражданской ответственности и автокаско.

Следующий график представит процентное увеличение количества договоров по различным видам страхования в исследуемом периоде.

**Динамика роста числа договоров по страхованию I кв.2000- I кв.2001, %**

Теперь проанализируем изменение доли договоров по различным видам страхования. Для этого представлена таблица.

Таблица 1.2.7

**Изменение доли количества договоров по различным видам страхования.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **Всего договоров** | **Только АГО** | **Только КАСКО** | **Полное КАСКО** | **Частичное КАСКО** | **КАСКО +АГО** | **Н/с** | **Д/об** |
| 1-ый квартал 2001г. | 100% | 24% | 30% | 54% | 22% | 48% | 5% | 6% |
| 2-ой квартал 2001г. | 100% | 55% | 15% | 29% | 16% | 30% | 8% | 6% |
| 3-ий квартал 2001г. | 100% | 49% | 10% | 35% | 16% | 32% | 1% | 6% |
| 4-ый квартал 2001г. | 100% | 48% | 8% | 40% | 13% | 45% | 4% | 5% |
| 1-ый квартал 2002г. | 100% | 40% | 12% | 42% | 18% | 47% | 7% | 10% |

Исходя из данных, представленных в таблицах можно сделать следующие выводы:

За исследуемый период сборы по автогражданской ответственности увеличились на 144%, по КАСКО на 42%.

Доля сборов по автогражданской ответственности выросла на 9,2%, доля сборов по КАСКО снизилась на 7,71%, что говорит о том, что страхование автогражданской ответственности становится все более популярным видом страхования. Количество транспортных средств, застрахованных в Санкт-Петербургском филиале по автогражданской ответственности, увеличилось на 138 единиц, по автокаско – на 47 единиц.

Количество транспортных средств, застрахованных только по автогражданской ответственности, увеличилось на 525%, по комплексному страхованию КАСКО и автогражданской ответственности на 135%.Увеличилась доля договоров, заключенных на сумму от 5001 до 10000 долларов США, т.е. имеет место тенденция к страхованию автогражданской ответственности на большие суммы по каждому транспортному средству.

Рост интереса к страхованию автогражданской ответственности постоянно растет. Это наглядно показывают графики роста сборов по данному виду страхования. Безусловно, эта тенденция позволяет оптимистично оценивать перспективы реализации федерального закона. Очевидно, что уровень страховой культуры в нашей стране невысок и подавляющим числом автовладельцев обязательное страхование будет восприниматься как еще один "побор". Таким образом, применительно к теме дипломного исследования это означает, что значительное увеличение количества заключенных договоров по АГО свидетельствует о росте сознательности автовладельцев, но не вызывает сомнения что для преодоления этих заблуждений государству потребуется проведение серьезной разъяснительной работы с самых разных слоях общества

## ГЛАВА II. ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛИСТОВ В СТРАНАХ ЕВРОПЫ

### 1. Страховое законодательство стран Европейского союза в области страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств

 Страхование ответственности владельцев автотранспортных средств является наиболее известным видом страхования гражданской ответственности, начавшим бурно развиваться в 20-е годы нашего столетия, когда стала возрастать интенсивность автомобильного движения и увеличился риск дорожно-транспортных происшествий. В большинстве развитых стран оно проводится в настоящее время в обязательной форме, которая во многих европейских государствах (Финляндии, Норвегии, Дании, Великобритании, Германии и др.) была введена еще до Второй мировой войны. Это обусловлено стремлением органов власти предоставить потерпевшим в дорожных авариях гарантию возмещения причиненного им вреда. С другой стороны, обязательная форма проведения страховых операций, приводя практически к полному охвату страхованием имеющегося в той или иной стране парка автотранспортных средств (как правило, незастрахованными оказываются от 1 до 6% средств транспорта), обусловливает одно из ведущих мест данного вида страхования в объеме собираемых страховых премий.

В нашей стране, хотя законопроекты об обязательном страховании автогражданской ответственности и обсуждались неоднократно, данный вид страхования проводится пока только в добровольном порядке и развит значительно в меньшей степени.

Основой проведения страхования ответственности владельцев автотранспортных средств является установленная гражданским законодательством обязанность владельца средства транспорта возмещать вред, причиненный третьим лицам при его эксплуатации. При этом такая обязанность, как правило, возникает независимо от наличия вины владельца при причинении ущерба, что вызвано отнесением автотранспортных средств к источникам повышенной опасности для окружающих.

По договору страхования ответственности владельцев средств автотранспорта страховщики принимают на себя обязанность возместить в пределах оговоренных лимитов ответственности ущерб, нанесенный страхователем (застрахованным лицом) при эксплуатации автотранспортных средств третьим лицам, при условии, что такой ущерб должен быть компенсирован страхователем (застрахованным лицом) в соответствии с законодательством. Страхователями в данном виде могут выступать как юридические, так и физические лица. Застрахована может быть как ответственность самого страхователя, так и других лиц, являющихся владельцами указанных в договоре транспортных средств.

Объектом страхования являются имущественные интересы владельца автотранспортного средства, связанные с его обязанностью в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, причиненный им третьим лицам при эксплуатации автотранспортных средств. При этом действие договора распространяется, как правило, исключительно на указанные в нем средства транспорта.

В договоре страхования могут быть оговорены: круг лиц, имеющих право на вождение застрахованным средством транспорта; территория, за ДТП в пределах которой страховщик несет ответственность, и другие ограничения. Условия страхования могут предусматривать обязательства страховщика возместить ущерб, причиненный третьим лицам, по вине пассажиров застрахованного средства транспорта или иных лиц, пользующихся им (например, в случае, когда пассажир открывает дверь автомобиля и сбивает едущего сзади велосипедиста).

Важное место в условиях страхования занимает перечень случаев, за последствия которых страховщик не несет обязательств по страховым выплатам. При этом при проведении страхования в обязательной форме он, как правило, уже, чем при заключении договоров добровольного страхования.

Обычно страховщики оговаривают свое право не производить страховых выплат, если вред третьим лицам был нанесен вследствие:

* умышленных действий лица, управляющего средством транспорта, направленных на причинение вреда третьим лицам;
* нарушения лицом, управляющим средством транспорта, установленных правил эксплуатации транспортных средств, правил противопожарной охраны, правил хранения огнеопасных или взрывчатых веществ и предметов и т.п.;
* несоответствия средства транспорта техническим требованиям или требованиям безопасности;
* управления автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков;
* управления автомототранспортным средством при отсутствии прав или доверенности на управление им;
* использования средства транспорта для обучения, участия в соревнованиях на скорость, проверки скорости или при испытании на прочность).

Однако зарубежных странах при проведении страхования в обязательной форме страховщики в большинстве таких случаев производят страховую выплату, а затем получают право на суброгацию к причинителю ущерба.

Условия договора страхования могут предусматривать освобождение страховщика от обязанности производить страховые выплаты в случаях, если вред нанесен лицам, являющимся близкими родственниками страхователя (застрахованного лица), а также лицам, находящимся в застрахованном средстве транспорта в момент причинения им вреда. В то же время условия страхования многих зарубежных стран (в частности, входящих в систему «Зеленая карта») предусматривают в этих случаях обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Условия страхования могут предусматривать установление лимитов ответственности страховщиков по размерам страховых выплат, при этом при проведении страхования в обязательной форме они устанавливаются государством. Нередко действуют отдельные лимиты по вреду, причиненному жизни и здоровью, и ущербу имуществу.

Так, например, лимиты страховой ответственности за вред, причиненный личности, составляют: в Швеции — более 36 млн. долл.; в Швейцарии — более 10 млн. долл.; в Нидерландах — 1 млн. долл.; в Италии — 880 тыс. долл.; в Германии — 580 тыс. долл.; в Хорватии — более 230 тыс. долл.; в Словении — более 220 тыс. долл.; в Эстонии — более 150 тыс. долл.; в Испании — более 110 тыс. долл.; в Болгарии — более 15 тыс. долл.; в Румынии — менее 9 тыс. долл.; в Латвии — примерно 3,5 тыс. долл.

В то же время в таких странах, как Бельгия, Франция, Ирландия, Люксембург, Великобритания, Финляндия, Норвегия, размеры покрытия убытков вследствие нанесения вреда здоровью граждан или их смерти неограниченны.

Лимиты страховой ответственности за ущерб, нанесенный имуществу, составляют:36 млн. долл. — в Швеции; по 2 млн. долл. — в Дании и Швейцарии; 900 тыс. долл. — в Австрии; более 500 тыс. долл. — во Франции; 370 тыс. долл. — в Великобритании; более 230 тыс. долл. — в Германии; около 150 тыс. долл. — в Словении; более 120 тыс. долл. — в Хорватии; менее 40 тыс. долл. — в Эстонии; более 30 тыс. долл. — в Испании; 9 тыс. долл. — в Болгарии; 5 тыс. долл. — в Латвии. В Бельгии и Люксембурге лимиты страховой ответственности не установлены.

Во многих зарубежных странах (например, в Бельгии, Испании, Франции, Италии, Португалии) при дорожно-транспортном происшествии, явившемся результатом столкновения, при условии, что средства транспорта установлены, а авария повлекла за собой только ущерб имуществу, величина которого не превышает лимитов ответственности страховщика, применяется упрощенная процедура урегулирования убытков на основе Конвенции IDA (Конвенции о прямом возмещении застрахованным). Суть этой процедуры состоит в том, что участники дорожного происшествия составляют протокол о нем, а страховая выплата осуществляется на его основе непосредственно страховой компанией, в которой застрахован потерпевший, с последующим выставлением ею регрессного иска в страховую организацию, застраховавшую ответственность причинителя вреда. Однако иногда между страховыми организациями, имеющими достаточно большое и примерно одинаковое число застрахованных транспортных средств, заключаются также соглашения, именуемые knock-for-knock. В соответствии с ними страховщики не предъявляют друг другу регрессные иски при дорожно-транспортных происшествиях с участием своих страхователей.

Особо регламентируется порядок расчета сумм возмещения ущерба при наличии взаимной вины участников страхового случая. При этом возможно использование нескольких методов такого расчета:

* принципа контрибуции, согласно которому при взаимной вине участников страхового случая выплаты не производятся никому из них;
* правила Миссисипи (доктрины сравнительной небрежности), основанного на том, что страховая выплата производится в размере, пропорциональном ответственности каждой из сторон (например, если при столкновении двух автомобилей доля вины владельца первого автомобиля составляет 60%, а второго — 40%, то первому владельцу возмещается по договору страхования второго 40% причиненных ему убытков, а второму по договору страхования первого владельца — 60%);
* правила «Висконсин», в соответствии с которым от страховых выплат освобождается сторона, в наименьшей степени виновная в страховом случае;
* концепции «без вины» — она предусматривает полное возмещение каждой из сторон происшествия своей части ущерба, нанесенного другой стороне.

Выбор конкретного метода из числа вышеприведенных зависит от действующего законодательства, регламентирующего порядок возмещения вреда, а при отсутствии соответствующих норм — от условий договора страхования.

Во многих странах, где данный вид страхования является обязательным, созданы дополнительные финансовые гарантии получения возмещения для лиц, понесших вред в результате автотранспортных происшествий. Такие гарантии состоят в образовании специального гарантийного фонда, из которого потерпевшие могут получить возмещение в случаях, когда оно не выплачивается страховыми организациями. К таким случаям, в частности, могут относиться:

* причинение вреда неустановленным средством транспорта;
* причинение вреда лицом, не застраховавшим свою ответственность;
* невозможность страховщика выполнить свои обязательства в связи с его неплатежеспособностью.

Источником формирования такого фонда являются отчисления, производимые страховщиками от страховых премий, полученных по договорам страхования ответственности владельцев средств автотранспорта.

Размеры страховых тарифов при данном виде страхования устанавливаются в денежной сумме с единицы транспортного средства. В то же время в России получила широкое распространение система установления тарифных ставок в процентах от лимита страховой ответственности или от стоимости автомобиля.

В странах Западной Европы размер страховой премии составляет примерно 500 долл. на автомобиль, в Словении — 300 долл., в Хорватии и Словакии — около 200 долл., в России — 1-4% от стоимости автомобиля или лимита страховой ответственности.

Конкретная величина страховых премий зависит от большого числа факторов, влияющих на степень страхового риска по договору. К ним, в частности, относятся:

* вид транспортного средства (легковой, грузовой автомобиль, автобус, мотоцикл и др.), его марка;
* технические характеристики транспортного средства (мощность, максимальная скорость, грузоподъемность, число пассажирских мест);
* характеристика лиц, управляющих средством транспорта (их число, водительский стаж, возраст);
* территория эксплуатации транспортного средства;
* характер использования транспортного средства (в личных целях, в служебных целях, для коммерческих перевозок грузов или людей);
* число средств транспорта, подлежащих страхованию;
* срок страхования (при коротких сроках страхования относительная величина страховой премии повышается, что объясняется относительным ростом накладных расходов и повышением риска дорожно-транспортных происшествий. Например, при страховании сроком на 10 дней величина страховой премии может составлять 10% от годовой суммы страховой премии, на 1 месяц — 20%, на 3 месяца — 40%, на 6 месяцев — 70% и т.д.

В ряде стран используется также система льгот и санкций в зависимости от числа аварий, совершенных страхователем (застрахованным лицом) в предыдущие годы. Суть этой системы состоит в следующем.

Каждому страхователю присваивается определенный класс аварийности (безаварийности), в зависимости от которого установлены коэффициенты, повышающие или снижающие размер базовой страховой премии. При этом установление 1-го класса безаварийности влечет за собой снижение размера базовой страховой премии, например, на 10%, 2-го — на 20%, 3-го — на 30% и т.д. В то же время присвоение страхователю 1-го, 2-го или 3-го класса аварийности предполагает увеличение базовой страховой премии соответственно на 10, 20 или 30%. Например, в Германии и Великобритании существует 14 таких классов. При вступлении в страхование страхователь получает нулевой класс, по которому не предусматривается ни скидок базовой страховой премии, ни надбавок к ним. При условии безаварийной езды в течение 1-го года ему присваивается 1-й класс безаварийности, 2 лет — 2-й класс, 3 лет и более — 3-й класс. Таким образом, за каждый год безаварийной езды класс страхователя увеличивается на 1 разряд. В случае же совершения аварий его класс понижается, как правило, на один разряд за каждую аварию. Например, если страхователь, имеющий 1-й класс безаварийности, совершит в течение года одну аварию, он получит на следующий год нулевой класс, две аварии — 1-й класс аварийности, три — 2-й класс аварийности.

### 2. Страхование ответственности по системе «Зеленая карта»

Как было описано выше, практически во всех экономически - развитых странах страхование ответственности владельцев автотранспортных средств давно уже является обязательным, так как в первую очередь защищает интересы пострадавших в результате ДТП. Для решения проблемы возмещения вреда, причиненного потерпевшим иностранным владельцем автотранспортных средств, в Европе с 1 января 1953 г. действует единое Соглашение об обязательном страховании гражданской ответственности — «Зеленая карта», в которое в настоящее время входят около 40 стран уже не только Европы, но также Азии и Африки. Название данного Соглашения — «Зеленая карта» — связано с цветом документа (его официальное название — «Международная карта автострахования»), который выдается владельцу автотранспортного средства и является, по существу, эквивалентом страхового полиса. «Зеленая карта» подтверждает факт страхования ответственности владельца транспортного средства, действующего на условиях той страны, которую посещает страхователь. В данном документе приводятся необходимые сведения о средстве автотранспорта, его владельце, условиях, сроке действия страхования, странах, на которые распространяется действие страхования.

В соответствии с условиями Соглашения, в случае, если при эксплуатации автотранспортного средства, зарегистрированного в одной из стран-участниц Соглашения, в другой стране-участнице будет нанесен ущерб юридическому или физическому лицу, он подлежит возмещению через механизм страхования. В этих целях предусматривается следующее:

* во всех странах-участницах Соглашения существует обязанность для владельца транспортного средства застраховать риск своей гражданской ответственности, связанный с его эксплуатацией;
* при заключении договора такого страхования страхователю вместе со страховым полисом, действующим внутри страны, выдают «Зеленую карту», подтверждающую, что его страховщик несет ответственность и по обязательствам, связанным с нанесением вреда владельцем транспортного средства третьим лицам на территории других стран-участниц Соглашения;
* при наступлении страхового случая «Зеленая карта» предъявляется органам власти страны посещения, а убытки, нанесенные потерпевшим, возмещаются первоначально специально созданной организацией — национальным Бюро зеленой карты, а затем компенсируются данному Бюро страховщиком страхователя, нанесшего вред.

Механизм реализации Соглашения состоит в следующем. Страховщики, проводящие обязательное страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта, объединяются в каждой стране-участнице Соглашения в национальные Бюро зеленой карты, которые снабжают страховщиков «Зелеными картами». Все национальные Бюро объединены в Совет Бюро с местонахождением в Лондоне, который координирует работу национальных Бюро, разрабатывает общую документацию, представляет интересы страховщиков в международных организациях.

Национальные Бюро заключают между собой двухсторонние соглашения, в соответствии с которыми:

* выдаваемая страховщиками-членами национального Бюро страхователям «Зеленая карта» признается национальным Бюро и государством другой страны в случае временного прибытия страхователя на территорию другого государства;
* убытки, нанесенные на территории страны третьим лицам иностранным владельцем «Зеленой карты», регулируются и оплачиваются национальным Бюро той страны, где произошел страховой случай, исходя из норм законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств данной страны;
* после оплаты убытков национальное Бюро выставляет счета Бюро той страны, регистрационный номер которой имеет автотранспортное средство;
* выставленные национальным Бюро счета подлежат оплате страховщиками страхователей, нанесших вред, а если страховщики их не оплачивают по каким-либо причинам, то — самим Бюро, для чего они образуют у себя гарантийные фонды.

Поскольку размеры лимитов ответственности по обязательному страхованию автогражданской ответственности, устанавливаемые законодательствами каждого из государств-участников Соглашения «Зеленая карта», различаются между собой, специальной Директивой ЕС, принятой 30 декабря 1983 г., установлены следующие минимальные размеры лимитов, которые должны соблюдать все государства-участники Соглашения.

Лимит ответственности для каждого пострадавшего в результате дорожно-транспортного происшествия, в случае причинения вреда его здоровью должен быть не менее 350 тыс. евро. В случае причинения вреда здоровью в результате одного дорожно-транспортного происшествия более чем одному лицу, величина минимального лимита ответственности для всех пострадавших — 500 тыс. евро. Минимально быть установлен единый лимит ответственности по каждому дорожно-транспортному происшествию как на случай причинения вреда здоровью третьих лиц, так и в связи с нанесением ущерба их имуществу в размере не менее 600 тыс. евро.

Этой же Директивой установлено, что Бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, имеет право отказать потерпевшему в страховой выплате (если последний имеет право в соответствии с законодательством требовать возмещения вреда его причинителем) только в двух случаях:

* если пострадавший может получить возмещение через органы социального обеспечения;
* если дорожно-транспортное происшествие произошло по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством.

Установленный лимит ответственности на случай нанесения вреда имуществу третьих лиц в результате одного дорожно-транспортного происшествия — 100 тыс. евро независимо от числа пострадавших. Наконец, в государстве-члене Соглашения может быть установлен единый лимит ответственности по каждому дорожно-транспортному происшествию как на случай причинения вреда здоровью третьих лиц, так и в связи с нанесением ущерба их имуществу в размере не менее 600 тыс. евро.

Этой же Директивой установлено, что Бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, имеет право отказать потерпевшему в страховой выплате (если последний имеет право в соответствии с законодательством требовать возмещения вреда его причинителем) только в двух случаях:

* если пострадавший может получить возмещение через органы социального обеспечения;
* если дорожно-транспортное происшествие произошло по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством.

В связи с тем, что в России до сих пор страхование владельцев средств автотранспорта в обязательной форме не проводится, она не может быть участником Соглашения «Зеленая карта». Поэтому российские владельцы автотранспортных средств обязаны специально приобретать «Зеленую карту» до въезда на территорию государств-членов данной системы. Их предлагают многие российские страховщики страховые маклеры и агенты, распространяющие «Зеленые карты» национальных Бюро стран-участниц Соглашения. Поскольку, в соответствии с законодательством РФ, посредническая деятельность по страхованию, связанная с заключением договоров от имени иностранных страховых организаций, в стране запрещена, для того чтобы узаконить распространение «Зеленых карт», в закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации» была внесена поправка, вступившая в силу с 1 января 1998 г., в соответствии с которой указанная посредническая деятельность, связанная с распространением договоров страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, выезжающих за пределы РФ, была разрешена. Размеры страховой премии при этом составляют, в зависимости от вида транспортного средства, примерно 15-1500 евро.

Вопросы унификации национальных законодательств по страховому делу, т.е. создания единого страхового рынка на территории стран – членов ЕЭС, остаются постоянно актуальными, в том числе и в области страхования автогражданской ответственности, поскольку развитие международного делового сотрудничества, рост автомобильных перевозок и взаимного автомобильного туризма требует комплексного решения проблем страховой защиты граждан, как в пределах своей страны, так и вне ее.

### 3. Опыт соседей. Страхование автогражданской ответственности в странах Восточной Европы

Здесь, как и в странах Западной Европы, общий подход и принципы обязательного страхования таковы. Автовладелец страхует не себя и свою машину, а ответственность перед третьими лицами. Страховая компания осуществляет выплаты, если автомобилист, имеющий соответствующий полис в результате аварии или иного ДТП причинил ущерб имуществу или здоровью третьих лиц Естественно, что в развитии такого вида страхования заинтересован не только автовладелец, который в случае аварии освобождается от неприятных разбирательств с другими ее участниками, но и государство, для которого этот вид страхования является социально значимым. Закон об обязательности страхования АГО владельцев автотранспорта принят во всех восточноевропейских странах за исключением России и Армении.

Как правило, закон о страховании АГО устанавливает национальный уровень минимального страхового покрытия (таблица 1), то есть ту минимальную величину, на которую автовладелец обязан застраховать свою ответственности перед третьими лицами. К определению этой величины каждая страна подошла по-своему. В Чехии, Словакии и Венгрии установлено обязательное неограниченное покрытие, то есть полис страхования АГО там всегда и полностью покрывает причиненный третьим лицам ущерб. В Польше, Хорватии и Словении минимальное покрытие сопоставимо с реальной стоимостью после аварийного ремонта автомобиля и ценой медицинских услуг. А вот в Латвии и на Украине установленный уровень минимального покрытия крайне низок и не обеспечивает потерпевшим надлежащего возмещения. Низкий уровень минимального покрытия в одних восточноевропейских странах и отсутствие закона об обязательном страховании АГО в других являются причинами невысокой величины страховых взносов в расчете на один автомобиль. Если в Западной Европе этот показатель в среднем составляет 495 долларов, то в Словении - 300, в Хорватии и Словакии – около 200, в Белоруссии, на Украине и в Литве - менее 10 долларов, а в России предполагается всего-навсего 5 долларов.

Таблица 2.1.1

**Показатели развития страхования автогражданской ответственности в странах Восточной Европы**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Государство** | **Взносы по страхованию автогражданской ответственности, % от ВВП** | **Доля взносов по страхованию автогражданской ответственности в совокупных страховых взносах, %** |
| Албания | 0,4 | 80 |
| **Болгария** | 0,7 | 37 |
| **Венгрия** | 0,9 | 42 |
| **Латвия** | 0,3 | 17 |
| **Польша** | 1,0 | 44 |
| **Румыния** | 0,2 | 36 |
| **Словаки** | 0,7 | 31 |
| **Словения** | 1,5 | 37 |
| **Хорватия** | 1,3 | 47 |
| **Чехия** | 0,8 | 31 |
| **Эстония** | 1,0 | 65 |

Таблица 2.2.2

Характеристики полисов обязательного АГО в странах Восточной Европы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Государство | Тип покрытия | **Минимальное покрытие, долл. США** |
| Болгария | нематериальные убыткиматериальные убытки | 153789277 |
| **Латвия** | на аварию: травма или смерть третьего лицаповреждение имущества третьих лиц | 35065259 |
| **Польша** | на аварию | 495852 |
| **Румыния** | на аварию: травма или смерть третьего лицана аварию: повреждение имущества третьих лиц | 86218621 |
| **Словения** | на аварию: травма или смерть третьего лицана аварию: повреждение имущества третьих лиц | 221033147141 |
| **Украина** | травма или смерть третьего лица | 506 |
| **Хорватия** | травма или смерть третьего лицаповреждение имущества третьих лиц | 230867122936 |
| **Эстония** | на владельца: травма или смерть третьего лицана владельца: повреждение имущества третьих лиц | 15313938285 |
| **Европейский союз** | на аварию: травма или смерть третьего лица или навладельца : травма или смерть третьего лицана аварию: повреждение имущества третьих лиц | 607460425222121492 |

**Тенденции демонополизации.**

Тарифы страхования АГО. как правило, устанавливаются на государственном уровне, более того, в большинстве стран страхование автогражданской ответственности осуществляется только одной госкомпанией. Так обстоит дело вЧехии и Словакии, где власть устанавливает тарифы, а страхованием занимается государственная компания. Или до недавнего времени Польша, где и страхование, и расчет тарифов были возложены на государственную страховую компанию PZU.

Впрочем, почти во всех странах, где существует госмонололия на обязательные виды страхования, активно прорабатываются процедуры демонополизации. Например, в Венгрии министерство финансов сейчас устанавливает базовый тариф по АГО и постепенно осуществляет либерализацию рынка. Согласно разработанной *в* этой стране программе, в 1998 году тарифы по АГО у разных страховых компаний должны отличаться от базового не более чем на 5%, в 1999 году не более чем на 10% и в 2000 году не более *чем* на 15%. Программа либерализации АГО в Румынии была запланирована на конец 2000 года. Демонополизация это не прихоть и не попытка слепо следовать концепции свободного рынка. Дело в том, что государственные страховые компании и специальные фонды испытывают большие проблемы из-за того что, с одной стороны растет аварийность, а с другой - государство, проявляя заботу о своих гражданах, нередко устанавливает необоснованно низкие тарифы. В России активно обсуждалась целесообразность передачи права обязательного страхования гражданской ответственности государственным компаниям, но как считают все специалисты работающие на российской страховом рынке, если в России все-таки будет введено обязательное страхование АГО, то уже не имеет смысла возвращаться на предыдущую стадию развития и вводить государственную монополию. По мнению 60% экспертов, государство вполне эффективно сможет контролировать надежность компаний, нанимающихся страхованием АГО и качество их услуг, например, создав пул уполномоченных компаний.

**Особенности восточноевропейского автопарка.**

Но не все в развитии страхования АГО определяется условиями принятия законов. Как уже говорилось, величина совокупных собранных премий в этом виде страхования зависит также от количества и стоимости автомобилей в стране и. следовательно, от уровня жизни населения. По данным 1956 года, самое большое число машин на тысячу жителей было в Словакии (около 430), Чехии (390), Эстонии (350) и Венгрии (290). Наименьшее - на Украине (менее 100) и в Албании (менее 40). Для сравнения, в России на тысячу человек приходится около 170 автомобилей, а в западной Европе – около 510. Другой показатель - темпы обновления частного автопарка. В странах западной Европы на тысячу человек в 1996 году приобреталась в среднем 41 новая машина. Сопоставимые результаты показывают Литва *(36),* Словении (34) Чехия (32) и Эстония (28). Меньше всего новых автомобилей в 1996 году приобреталось на Украине (лишь одна машина на тысячу человек!) в Румынии. Болгарии и Белоруссии. Низкая доля новых машин порождает довольно неприятную проблему. Невысокие стандарты безопасности, более дешевые по сравнению с Западом ремонт и лечение приводят к тому, что автовладельцы в странах Восточной Европы платят довольно низкие страховые взносы. Эту тенденцию не способна переломать даже большая аварийность. Поэтому премий внесенных за страховку на территории своей страны оказывается недостаточно для возмещения ущерба нанесенного третьим лицам зарубежом. В связи с этим особое значение в странах Восточной Европы приобретает распространение "Грин-карты", то есть полиса страхования автогражданской ответственности, действующего на территории всех европейских стран, где законодательно установлено обязательное страхование АГО. отвечающего требованиям Европейского Союза. Распространением этого полиса могут заниматься не только государственные компании, но и другие страховщики. имеющие соответствующую лицензию, в том числе и дочерние компании зарубежных страховщиков. Россия пока не присоединилась к международному соглашению о "Грин-картах', в связи с чем российские страховые компании вынуждены распространять полисы западных, главным образом прибалтийских страховых структур. Однако в скором будущем эта ситуация может и измениться и с принятием обязательного страхования Россия вступит в бюро “Зеленой карты”. Для российских автовладельцев, выезжающих за рубеж, вступление России в "Зеленую карту" будет означать снижение стоимости международного полиса страхования автогражданской ответственности.

Безусловно, в основу законопроекта легли существующие, описанные ранее европейские модели. Очевидно, что сейчас, когда вопрос о принятии особенно актуален очень важно учитывать опыт европейских стран. Однако особенно интересным и полезным для законодателей может стать знакомство в белорусской моделью обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Эта страна совсем недавно ввела механизм обязательного страхования. Проект закона об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств был впервые внесен на рассмотрение белорусского парламента в 1994 г. и тогда же был принят в первом чтении. Однако окончательное принятие закона затянулось на 5 лет. Обязательное страхование гражданской ответственности введено в Белоруссии с июля 1999 г. Положение о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также тарифы по этому виду страхования принято в июне 2000 г.

Лимиты ответственности страховщика составляют 3 тыс. евро по ущербу жизни или здоровью и столько же — по ущербу имуществу. Размер взносов утверждается Постановлением Совета министров. Для примера: по действующим в Белоруссии тарифам, годовой взнос по легковому автомобилю (ВАЗ, ЗАЗ, АЗЛК, ИЖ, ГАЗ, ЛуАЗ, УАЗ) с рабочим объемом двигателя 1200-1800 куб. см для резидента Белоруссии составит 15,3 евро, то же для других марок автомобилей — 23,6 евро.

Действует система повышающих и понижающих коэффициентов к страховому тарифу, учитывающая место жительства страхователя (в крупных городах действуют повышающие коэффициенты) и количество совершенных по его вине дорожно-транспортных происшествий. Если страхователь на протяжении ряда лет не совершал ДТП по своей вине, то размер страхового взноса может быть снижен до 50%, если по вине страхователя было совершено 2 и более ДТП — увеличен вдвое.

Есть возможность заключения краткосрочных (до 1 месяца) договоров страхования с невысокими взносами. Такие договоры пользуются популярностью у пенсионеров, которые используют автомобиль только для поездок на дачу весной-летом.

Штраф за отсутствие договора страхования гражданской ответственности для физического лица составляет 5 минимальных окладов, а при совершении им ДТП — 10 окладов.

Определение размера причиненного ущерба производят специалисты страховщика или бюро, либо профессиональные эксперты-оценщики, прошедшие аттестацию в бюро.

В пользовании граждан и субъектов хозяйствования Белоруссии находится 2,6 млн. транспортных средств (включая 1,8 млн. личных легковых автомобилей). Со времени введения обязательного страхования автогражданской ответственности за возмещением вреда обратилось более 50 тыс. человек. Страховщики возместили вред более чем 43,5 тыс. человек.

## ГЛАВА III. ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРТСВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### 1. Социально-экономическое значение страхования автогражданской ответственности

Многие виды деятельности, необходимые для нормального функционирования общества, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, вероятность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона при этом обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне, даже если ущерб носил невиновный или случайный характер. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны система страхования ответственности защищает имущественные интересы третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Поэтому к числу обязательных видов страхования в большинстве стран относится, в первую очередь страхование ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами. Дорожно-транспортные происшествия могут иметь довольно серьезные последствия с точки зрения причинения материального ущерба. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой компании. Главное, что должно быть в наличии, - это страховой полис.

 Страхование ответственности, как самостоятельная отрасль страхового дела появилась с установлением в законодательстве института гражданской ответственности.

 Эти нововведения ознаменовали собой существенные перемены в правосознании, в особенности в части понимания юридической ответственности, вызванные социальными сдвигами под влиянием промышленной революции 19 века.

На развитие страхования гражданской ответственности значительное влияние оказали законы по гражданской ответственности определенных категорий предпринимателей за несчастные случаи на производстве.

В России в 19 веке, как и повсюду в мире, применялся принцип вины при определении ответственности за несчастные случаи на производстве. Однако количество спорных вопросов по увечьям и другим несчастьям из года в год возрастало в громадных размерах, и судебные учреждения были завалены прошениями рабочих и их семейств.

Введению страхования гражданской ответственности предшествовало установление в законодательстве ответственности предпринимателей. Они вынуждены были возмещать ущерб, причиненный увечьем или смертью рабочего на производстве даже в том случае, если вины их в причинении данного ущерба не было. Предпринимателю стало выгоднее платить страховому обществу заранее определенную премию, чем подвергаться риску заплатить в иной год крупные суммы пострадавшим рабочим: страхование делало их расчеты лучше планируемыми, а прибыли более стабильными. Таким образом, законы об ответственности предпринимателей побудили их обратиться к страхованию этой ответственности. Впервые страхование гражданской ответственности возникло в виде страхования гражданской ответственности предпринимателей. В России введение системы страхования ответственности предпринимателей осуществлено законом 1912 года. Следующим шагом в истории страхования явилось введение принципа раскладки риска, что в свою очередь сменилось идеей перераспределения ущерба. В литературе 20-х годов упоминается о страховании ответственности как разновидности гарантийного страхования, где ответственность страховых обществ распространяется исключительно на убытки, причиненные уголовно наказуемыми деяниями, например кражей, растратами, обманом. В правилах гарантийного страхования тех времен указывалось также, что объектом страхования является ответственность служащих. При этом страховании служащий нередко даже не знал о том, что он включен в страхование, проводимое как в форме страхования коллектива, так и отдельных служащих. Страховая организация возмещала страхователю убытки в застрахованном имуществе, причиненные преступными или небрежными действиями и упущениями рабочих и служащих страхователя, непосредственно связанных с приемом, выдачей, охраной и транспортировкой вверенного им застрахованного имущества.

За рубежом страхование ответственности получило широкое распространение. В частности, для обязательного страхования гражданской ответственности владельцев средств транспорта характерным является не только нивелировка условий страхования, но и объединения ряда стран в особые группы с распространением действия правил страхования на территории каждого из них.

Еще в 1953 г. большинство государств Европы ввели у себя обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Более того, подписав договор о взаимопризнании национальных страховых полисов, они создали систему "Зеленой карты", решив тем самым одну из очень важных проблем для населения европейских стран - проблему возмещения личного и имущественного вреда (ущерба) пострадавшим в ДТП как в пределах собственной страны проживания, так и за рубежом.

В Российской Федерации в данный момент страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств проводится в добровольном порядке, хотя в других бывших республиках СССР, например, в Украине, Молдавии, Эстонии и Казахстане - введены соответствующие законы об обязательном страховании автогражданской ответственности.

На Украине с 1 января 1995 г. специальный указ обязал всех владельцев транспортных средств страховать свою гражданскую ответственность, но по ряду причин это нововведение своевременно не было одобрено, в том числе и оппозицией в парламенте Украины. Однако, не смотря на это, с 1 января 1997 г. кабинет министров Украины ввел обязательную форму страхования автогражданской ответственности, то же самое было предпринято и в Казахстане. На 68 лет позже Австрии, на 67 позже Англии, на 58 - Германии, однако раньше России.

В нашей стране существует реальная необходимость проводить страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в обязательном порядке и распространять его на все автотранспортные средства, независимо от форм собственности.

Это страхование - один из видов страхования ответственности, поэтому к данному виду основные положения страхования гражданской ответственности применимы в полном объеме. Владелец автотранспортного средства в соответствии со статьей 1079 несет установленную законом РФ ответственность перед третьими лицами (физическими и юридическими) за вред, причиненный им при эксплуатации транспортного средства, если только не будет доказано, что он возник в результате непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Это положение в одинаковой степени относится и к организациям и гражданам, являющимся владельцами транспортных средств.

Ущерб может выражаться в утрате или повреждении имущественных ценностей, потери трудоспособности или смерти пострадавшего. Удовлетворяя требование о возмещении вреда, суд в соответствии с обстоятельствами дела обязывает лицо, ответственное за причинение вреда, возместить вред в натуре (предоставить вещь того же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.п. или возместить причиненные убытки ст. 10.82 ГК РФ). Согласно ст. 1087 ГК РФ при причинении гражданину увечья или ином повреждении его здоровья возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок (доход), который он мог бы иметь, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе и расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санитарно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение.

Согласно ст. 1088 ГК РФ в случае смерти потерпевшего (кормильца) право на возмещение вреда имеют:

1) нетрудоспособные дети, состоявшие на иждивении умершего или имевшие ко дню его смерти право на получение от него содержания;

2) ребенок умершего, родившийся после его смерти;

3) один из родителей, супруг либо другой член семьи независимо от его трудоспособности, который не работает и занят уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, внуками, братьями, сестрами, не достигшими четырнадцати лет либо хотя и достигшими указанного возраста, но по заключению медицинских органов нуждающимися по состоянию здоровья в постороннем уходе;

4) лица, состоявшие на иждивении умершего и ставшие нетрудоспособными в течение пяти лет после его смерти.

Один из родителей, супруг либо другой член семьи, не работающий и занятый уходом за детьми, внуками, братьями и сестрами умершего и ставший нетрудоспособным в период осуществления ухода, сохраняет право на возмещение вреда после окончания ухода за этими лицами.

Вред возмещается:

* несовершеннолетним до достижения 18 лет;
* учащимся старше 18 лет - до окончания учебы в учебных заведениях по очной форме обучения, но не более чем до 24 лет;
* женщинам старше 55 лет и мужчинам старше 60 лет - пожизненно;
* инвалидам - на срок инвалидности;
* одному из родителей, супругу либо другому члену семьи, занятому уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, внуками, братьями, сестрами, - до достижения ими 14 лет либо изменения состояния здоровья.

Исходя из выше изложенного обе стороны - и причинивший вред и потерпевший заинтересованы в наличии финансовых источников выплат для возмещения убытков, что обусловило возникновение и развитие такой сферы страховых услуг, как страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Каждый владелец транспортного средства обязан возместить материальный ущерб, причиненный третьим лицам в результате дорожно-транспортного происшествия. Поэтому в создании страхового фонда по страхованию гражданской ответственности должны принимать участие все владельцы автотранспортных средств являющихся источниками повышенной опасности. Законодательство предусматривает, что в случае нанесения вреда здоровью, повлекшего потерю трудоспособности, или утраты имущества в результате дорожно-транспортного происшествия с владельца этого транспортного средства в судебном порядке взыскиваются денежные суммы компенсирующие материальный ущерб потерпевшего.

Страхование гражданской ответственности защищает материальные интересы третьих лиц, в случае страхования автотранспортных средств - интересы владельцев транспортных средств. При совершении ДТП страховая компания возмещает ущерб пострадавшему третьему лицу (не страхователю) за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу. Главная социальная задача страхования гражданской ответственности с момента его зарождения - забота об имущественных интересах третьих лиц. Социально-экономическое содержание страхования ответственности заключается в обеспечении социальной защиты граждан на случай ДТП и других неблагоприятных факторов.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств проводится в интересах всего населения страны, так как каждый человек может попасть в автодорожное происшествии и оказаться в числе пострадавших. А по мере увеличения парка автомобилей вероятность попасть в автодорожное происшествие возрастает. Согласно статистическим данным за 2001 год всего произошло 157596 ДТП (на 1,4% меньше, чем в 2000 году), погибло 29594 человека, что составляет 142 человека на каждые 100 тысяч населения, ранено 179401 человек. Причем по вине водителей случилось 117096 аварий, в 2000 году этот показатель равен 114871 аварии. По сравнению с 2000 годом увеличилось количество ДТП, связанных с нарушением Правил Дорожного движения пешеходами - погибло 7924 человека, а 42782 попали на больничную койку. Год от года растет число ДТП с особо тяжкими последствиями: в 2001 году в 105 страшных авариях погибло 496 и ранено 504 человека. На каждые 10 тысяч транспортных средств в среднем приходится 50 ДТП, в 21390 ДТП пострадали дети, 1521 ребенок погиб.[[1]](#footnote-1)

Суммы ущерба от повреждения или гибели имущества, увечья при ДТП часть весьма значительны, поскольку необходимо компенсировать пострадавшим не только утраченный заработок, но и расходы на лечение. А, учитывая, что нередко виновный может быть неплатежеспособным, оплачивать предстоящие расходы вынужден будет сам пострадавший. Если сам пострадавший в результате ДТП стал инвалидом и не может зарабатывать, то виновник аварии может ухудшить его материальное положение на всю оставшуюся жизнь. Еще более тяжелая ситуация может сложиться, когда в результате ДТП погиб человек и вся семья осталась без кормильца. Государственная пенсия в этом случае не способна существенно поддержать материальное положение пострадавших, а взыскать необходимые средства с виновного, как правило, очень трудно, а порой и невозможно.

При ДТП материальные потери несут не только потерпевшие, но и сам виновник происшествия и члены их семей, так как по решению суда на протяжении многих лет с них могут взыскиваться довольно крупные суммы.

В настоящее время в большинстве случаев не имеют страховой защиты материальные интересы государственных, муниципальных, общественных и других организациях, которым также причиняется материальный ущерб владельцами автотранспортных средств. Эти организации часто несут потери, которые они вынуждены списывать как убытки.

Таким образом, введение страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств отвечает интересам как общества в целом, так и населения. Это позволит за счет ежегодных страховых взносов владельцев средств транспорта создать страховой фонд, который будет находиться в распоряжении страховщиков, из которого будет возмещаться ущерб, нанесенный третьим лицам при эксплуатации транспортных средств их владельцами. В случае ДТП не владелец автомобиля - виновник происшествия возмещает ущерб, а страховщик.

Таким образом, страхование автогражданской ответственности имеет колоссальное значение для обеспечения социальной и экономической стабильности как для потерпевшего в дорожно–транспортном происшествии, так и для виновного в нем.

### 2. Необходимость закона об обязательном страховании

С учетом огромного социального значения страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств следует проводить в обязательном порядке. Обязательная форма проведения этого вида страхования сделает его сравнительно недорогим, поскольку сумма средств для возмещения ущерба будет разложена на всех владельцев автотранспортных средств. Сейчас страхование автогражданской ответственности, проводимое в добровольном порядке, во многих случаях обходится для страхователей весьма дорого, а для страховщиков даже при этом не всегда рентабельно.

Социологический опрос лиц, владеющих автомобилями, показал следующее: многие считают, что они не могут быть виновниками автодорожных происшествий. Поэтому не каждый владелец автомобиля намерен участвовать в создании денежного фонда по страхованию гражданской ответственности. Не всегда владельцы имеют средства на обычное обслуживание автомобиля, на его ремонт, и вряд ли смогут дополнительно платить ежегодный страховой взнос. Согласно статистике в 2001 г. в России насчитывалось около 20 миллионов легковых автомобилей (общее количество зарегистрированных автомобилей 24,7 миллиона), из которых 5 миллионов эксплуатировались от случая к случаю.

Если считать, что в России около 20 миллионов легковых автомобилей, то при ежегодной минимальной страховой премии за каждый автомобиль около 300 рублей общая сумма составит 6 миллиардов рублей. Т.е. в среднем на каждого пострадавшего и погибшего, чтобы компенсировать потери, которые возникли в результате ДТП, может приходиться сумма в приделах 320000 рублей этой суммы явно не достаточно для пострадавшего. Однако это могут быть реальные деньги, которые будет значительно проще получить, чем востребовать с самого виновника возмещения вреда через суд.

Следует учитывать также, что по закону помимо легковых автомобилей должна быть застрахована также ответственность владельцев грузовиков, автобусов, мотоциклов, мотороллеров и мотоколясок.

Этот вид страхования должен обеспечить реальную защиту материальных интересов населения и юридических лиц, повысить стабильность страховых операций и существенно снизить затраты на их проведение.

Сейчас в среднем годовой страховой взнос при добровольном страховании автогражданской ответственности составляет 1,3-3% от страховой суммы, т.е. в 3 -4 раз больше, чем было заложено в проекте Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств".

По некоторым оценкам в нашей стране обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств позволит собирать 1,5 - 2 и более миллиардов долларов страховых взносов в год.

 Экономическое значение страхования гражданской ответственности владельцев средств транспорта состоит в создании за счет владельцев транспортных средств фонда страхования достаточного для обеспечения имущественных интересов потерпевших в результате ДТП. Этот вид страхования дает возможность получить компенсацию пострадавшим в ДТП, которым гарантируется полное возмещение материального ущерба, и тем самым освобождает причинителей вреда от его возмещения за счет внесения в страховую компанию ежегодных взносов. Таким образом, страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств представляет собой переложение на страховую организацию обязанности возместить потерпевшим ущерб, причиненный владельцам повышенной опасности в результате ДТП.

 Использование института страхования ответственности у нас в стране в значительной мере укрепит гарантии защиты экономических интересов граждан и организаций и в этом смысле интересов всего общества.

 Вопрос о формах проведения страхования гражданской ответственности должен решаться исходя из социальных потребностей общества. Обязательная форма проведения этого вида страхования сделает его максимально дешевым, поскольку сумма средств, будет разложена на всех индивидуальных владельцев автотранспортных средств.

 Использование принципа обязательности наиболее полно обеспечит охрану имущественных прав всех членов общества и организаций, укрепит финансовую базу страховщика и снизит размер страховых взносов, а также повысит эффективность мероприятий по предупреждению ДТП.

 Использование страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств даст также в определенной мере возможность, за счет соответствующих отчислений от страховых платежей на предупредительные мероприятия, улучшить оснащение органов ГИБДД техническими средствами надзора за состоянием движения, создать систему оперативного контроля за технико-эксплуатационным состоянием средств транспорта и дорожного хозяйства.

Введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств значительно упростит процедуру возмещения ущерба пострадавшим и будет способствовать снижению огромных ежегодно повторяющихся потерь от ДТП.

Вторая причина, которая убеждает в необходимости принятия Закона об обязательном страховании автогражданской ответственности, заключается в том, что это самый простой путь для вступления в систему "Зеленая карта" (Green Card - соглашение о взаимном признании странами - членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта), а следовательно для начала деятельности российских Бюро по эмиссии "зеленых карт". К тому же это приведет к сохранению для России значительной части средств, которые сейчас вывозятся за рубеж.

Третей причиной здесь можно назвать необходимость повышения социальной защиты населения.

Кроме того, любой обязательный вид страхования является и мощным инвестиционным ресурсом. Ведь с введением федерального закона существенно возрастут сборы российских страховщиков, которые согласно существующего в РФ законодательства должны будут значительную долю собранных премий инвестировать в экономику РФ. Таким образом, введение нового вида обязательного страхования не только повысит страховую защиту российских граждан или сохранит определенную часть бюджетных средств, выделяемых на социальные нужды, но и окажет существенную поддержку российскому правительству в преодолении инвестиционного кризиса, парализовавшего экономику. Отказ от данного вида страхования повлечет за собой как не получение инвестиционных ресурсов, так и сохранение произвола ставшего неотъемлемой частью российского автомобильного движения.

Есть еще один аргумент в пользу введения обязательного страхования автогражданской ответственности - этот шаг станет, по мнению страховщиков толчком к развитию страхового рынка в стране в целом. Не секрет, что в России страхование сегодня не достаточно распространено. Возможно принятие закона будет способствовать положительным сдвигам в развитии страхового рынка России.

Безусловно, введение нового обязательного вида страхования поднимет индекс стоимости жизни. Однако факт, что это будут иметь место исключительно негативные последствия, являются отнюдь не очевидными.

Принимая во внимание состояние и перспективы роста автомобильного транспорта в нашей стране, можно утверждать, что автотранспортное страхование и в частности страхование ответственности владельцев автотранспорта в ближайшие годы займет одно из ведущих направлений в развитии страхового рынка.

Страхование автотранспортных рисков прежде всего связано с экономическими и социальными изменениями - ростом парка автомобилей и интенсивности дорожного движения, массовой автомобилизацией населения. В результате увеличивается число дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев на дорогах, а, следовательно, и число пострадавших.

На Россию приходится 12% от общего количества ДТП во всем мире. И это притом, что по количеству автомобилей на душу населения мы значительно отстаем как от развитых стран Западной Европы, так и от бывших стран соцлагеря. Зато по объему автомобильных грузовых перевозок по территории России наша страна занимает лидирующее положение в мире. Одновременно увеличиваются автобусные перевозки, экскурсионные и туристические автобусные рейсы, растет международный туризм - все это обусловливает рост дорожно-транспортных происшествий.

 Поэтому, несмотря на противоречия и различные сомнения, возникающие у экономистов при обсуждении вопроса об условиях введения обязательного страхования автогражданской ответственности, принятие необходимого для проведения данного вида страхования закона вызвано насущно потребностью всего общества.

Таким образом, страхование автогражданской ответственности имеет колоссальное значение для обеспечения социальной и экономической стабильности как для потерпевшего в дорожно–транспортном происшествии, так и для виновного в нем.

## Глава VI. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН “ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ”

### 1. Основные положения проекта Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Предметом законодательного регулирования проекта Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — законопроект) являются отношения между гражданами, юридическими лицами, государством по поводу организации и осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Предмет законопроекта относится к гражданскому законодательству Российской Федерации, и затрагивает вопросы законодательства о безопасности дорожного движения, административного законодательства, ряда других правовых отраслей и институтов.

1. В соответствии со статьей 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности. Более того, особенностью возмещения такого вреда является то, что он подлежит возмещению даже при отсутствии вины причинителя, что в общем случае не влечет ответственности. ГК РФ предусматривает исключения лишь для тех владельцев источников повышенной опасности, которые доказали, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Таким образом, ГК РФ устанавливает повышенную ответственность для владельцев источников повышенной опасности, наиболее распространенными из которых являются транспортные средства. Данные законодательные положения направлены на защиту интересов лиц, которые могут пострадать от указанных объектов.

Вместе с тем, существует проблема, так как повышенная ответственность за причинение вреда при использовании транспортных средств не подкреплена реальными мерами, обеспечивающими получение потерпевшими причитающегося им возмещения. Число погибших на дорогах за 1999 год составило около 30 тысяч человек, а ранено более 182 тысяч. Около 10 % потерпевших составляют дети. Ввиду отсутствия единой статистики, невозможно точно определить сумму вреда, причиненного имуществу но по экспертным оценкам, основанным на статистических исследованиях, сумма подлежащего возмещению имущественного вреда составляет около 6 млрд. рублей в год. На настоящий момент законодательство Российской Федерации не содержит положений, которые бы обеспечили оперативное и полное возмещение вреда потерпевшим в ДТП. Как следствие, ежегодно тысячи судебных решений по соответствующим делам оказываются неисполненными, либо исполненными лишь частично.

По данным Минюста России, в суды обращаются только 8 процентов потерпевших, и при этом по искам о причинении вреда фактически взыскивается в пользу потерпевших-граждан около 40 % присужденных сумм, а в пользу юридических лиц — около 35 %.

Можно с уверенностью сказать, что на практике отношения между виновниками ДТП и потерпевшими в подавляющей части лежат вне правового поля.

Законопроект призван защитить интересы потерпевших в ДТП, обеспечив возмещение причиненного им вреда. С юридической точки зрения, законопроектом устраняется явное противоречие между провозглашенной повышенной ответственностью владельцев транспортных средств и фактической необеспеченностью этой нормы конкретными правовыми инструментами.

Мировая практика содержит детально разработанный и широко используемый в большинстве стран мира инструмент решения указанной проблемы. Имея некоторые различия в разных странах, его суть сводится к требованию об обязательном предоставлении владельцами автотранспорта финансовых гарантий на случай причинения вреда третьим лицам, то есть к обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Законопроектом также реализуется этот подход.

Из европейских стран соответствующий закон не принят пока только в России и Армении хотя в нашей стране вопрос о его введении обсуждался уже в 1924 году, затем в начале 70-х, в начале 80-х, а с провозглашением независимости России — практически постоянно находился в плане законодательной работы Государственной Думы.

Законопроект представляет собой качественно переработанную и дополненную редакцию проекта, ранее внесенного на рассмотрение Государственной Думы группой депутатов Государственной Думы второго созыва. В тексте законопроекта учтены замечания Правительства Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, Уполномоченного по правам человека в Российской Федерации, депутатов Государственной Думы, организаций и граждан. В целом, в результате доработки законопроект приобрел большую социальную направленность, был дополнен большим числом конкретных норм, защищающих права владельцев транспортных средств и потерпевших, более полно учитывает экономические и территориальные особенности субъектов Российской Федерации, содержит конкретные меры по практической реализации определенных законопроектом принципов.

2. Одним из центральных положений законопроекта является предоставление потерпевшим гарантий возмещения вреда, причиненного их жизни или здоровью, а также обеспечение возмещения вреда имуществу. Указанные гарантии реализуются за счет совмещения двух механизмов — обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств (далее — обязательное страхование) и осуществления компенсационных выплат в счет возмещения вреда жизни и здоровью, производимых из средств создаваемого в соответствии с законопроектом Федерального автотранспортного гарантийного агентства (далее — Агентство). В рамках первого из указанных механизмов, потерпевшие смогут получить возмещение от страховой организации в виде страховой выплаты по обязательному страхованию. Второй же механизм обеспечит права потерпевших в тех случаях, когда причинитель вреда не исполнил своей обязанности по страхованию, либо неизвестен, либо скрылся с места ДТП (статья 18 законопроекта). Права потерпевших по возмещению вреда, причиненного имуществу, обеспечиваются путем обязательного страхования.

Принципиальным моментом законопроекта является подход к минимальным размерам страховых сумм по обязательному страхованию и застрахованным страховым рискам. Проблема состоит в том, что необходимо найти оптимальное соотношение между размером страхового взноса по обязательному страхованию и предоставляемой по этому страхованию страховой защитой. Очевидно, что при установлении высоких величин гарантий, и, соответственно, значительных размеров минимальных страховых сумм по обязательному страхованию, возрастает и размер стоимости такого страхования, то есть страховой взнос, который должен уплатить автовладелец. С другой стороны, если ориентироваться на низкие страховые взносы, то соответствующая страховая услуга не предоставит реальной защиты ни потерпевшим, ни потенциальным причинителям вреда.

С целью установления оптимального соотношения, законопроектом определены минимальные страховые суммы отдельно по возмещению вреда жизни или здоровью, а также имущественному вреду. При этом разработчики проекта исходили из принципа разумной достаточности гарантий и опирались на средние показатели доходов граждан, а также на данные об определяемых судами размерами возмещений по соответствующим основаниям.

Исходя из этого, предельная величина страховой выплаты в части возмещения личного вреда составляет 160 тыс. рублей на одного потерпевшего, а по возмещению вреда имуществу — 120 тыс. рублей. При этом, если в результате ДТП вред был причинен нескольким потерпевшим, указанные суммы увеличиваются до 240 и 160 тыс. рублей соответственно.

Такие размеры минимальных страховых сумм по обязательному страхованию позволят полностью защитить имущественные интересы большей части потерпевших, прежде всего наименее обеспеченных.

Указанные величины представляют собой размер предельную величину страховых выплат по обязательному страхованию на одного потерпевшего. Фактический же размер возмещения определяется в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации. Оно может быть как ниже этих величин, так и выше них. В последнем случае, разницу между размером подлежащего возмещению вреда и размером страховой суммы причинитель вреда возмещает самостоятельно (статья 1072 ГК РФ).

При необходимости получить страховую защиту в большем размере, чем это определено по обязательному страхованию, владелец транспортного средства может осуществить дополнительное страхование в добровольном порядке (статья 950 ГК РФ).

Мерой, направленной, в том числе и на снижение размера страхового взноса по обязательному страхованию, является поэтапное введение закона в действие, предусмотренное законопроектом «О введении в действие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — проект вводного закона). Данное положение было внесено по предложению Правительства Российской Федерации, содержащемся в заключении на предыдущую редакцию законопроекта. На первом этапе предполагается осуществление обязательного страхования только в отношении причинения вреда жизни или здоровью потерпевших. Такая мера позволит решить наиболее острую социальную задачу, сократив при этом размер страхового взноса по обязательному страхованию. Поэтапное введение обязательного страхования позволит также обеспечить сбор необходимой статистики по имущественному вреду, причиняемому в ДТП, с целью последующего установления на ее основе адекватных страховых тарифов.

3. Согласно законопроекту, обязанными страховать свою гражданскую являются владельцы транспортных средств. Владельцами признаются собственник транспортного средства, арендатор, лица, владеющие транспортным средством на праве хозяйственного ведения или оперативного управления, или на ином законном основании.

Вместе с тем, гражданское законодательство относит к владельцам транспортного средства не каждого, кто им фактически управляет. Так, не являются владельцами лица, управляющие транспортным средством в силу исполнения своих трудовых или служебных обязанностей. Согласно статье 1068 ГК РФ ответственность за причиненный в этом случае вред несет работодатель. Аналогично, в соответствии со статьей 697 ГК РФ, ссудодатель отвечает за вред, причиненный третьему лицу в результате использования транспортного средства, предоставленного его пользователю (ссудополучателю) в безвозмездное пользование. Очевидно, что в последнем случае на ссудополучателя не может распространяться обязанность по страхованию, поскольку отсутствует объект страхования — ответственность.

Пунктом 7 статьи 2 проекта Федерального закона «О введении в действие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — проект вводного закона) предлагается устранить коллизию статей 697 и 1079 ГК РФ. Как указано выше, согласно первой из них ссудодатель отвечает за причиненный безвозмездным пользователем (ссудополучателем) вред. С другой стороны, согласно статье 1079 ГК РФ, лицо, управляющее транспортным средством на основании доверенности, несет ответственность за причиненный вред. Таким образом, неясно, кто отвечает на причиненный вред в случае, если ссудополучатель управляет транспортным средством на основании доверенности на право управления.

Необходимо также учитывать, что доверенности на право управления транспортным средством в подавляющем числе случаев являются суррогатами договора купли-продажи, либо безвозмездного пользования, либо аренды. Выдача доверенности, как односторонняя сделка, в этих случаях должна быть признана притворной (пункт 2 статьи 170 ГК РФ), а сама доверенность — недействительной. Предлагаемая к исключению оговорка о доверенности в статье 1079 ГК РФ лишь стимулирует практику выдачи доверенностей и дезориентирует стороны соответствующих сделок относительно действительных последствий их совершения. С введением обязательного страхования, необходимость в этой оговорке отпадает еще и потому, что при управлении транспортным средством ссудополучателем сохранится действие страховой защиты по обязательному страхованию, осуществленному владельцем транспортного средства, поскольку ответственность за вред будет лежать на последнем.

При сохранении действующей редакции статьи 1079 ГК РФ, это было бы невозможным, поскольку ответственность за вред, а соответственно и обязанность по страхованию будет лежать на самом ссудополучателе. Очевидно, что требование о заключении договоров страхования при каждом предоставлении транспортного средства в пользование другим лицам, практически нереализуемо, что лишает права потерпевших на страховое возмещение.

4. Законопроектом предусматривается, что обязательное страхование должно осуществляться в соответствии с едиными страховыми тарифами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью (пункт 1 статьи 9). При этом, реализованный законопроектом подход к страховым тарифам основан на ряде принципиальных положений. Во-первых, в соответствии с пунктом 2 статьи 954 ГК РФ страховой тариф определяется с учетом объекта страхования и характера страхового риска. Законопроектом (пункт 2 статьи 9) установлено, что единственным основанием для расчета страхового тарифа являются данные страховой статистики за предшествующие периоды. Данная норма призвана не допустить произвольного понижения или повышения страховых тарифов по иным основаниям, чем степень риска, так как в противном случае обязательное страхование может превратиться в косвенный налог. Во-вторых, разделение тарифов по категориям должно учитывать ряд закрепленных законопроектом факторов: региональные особенности; характеристики транспортного средства и характер его использования (юридическими лицами, гражданами в личном пользовании и т.п.); характеристики владельца транспортного средства, в том числе совершение им грубых нарушений правил дорожного движения или ДТП, повлекших осуществление страховой выплаты в предшествующий период страхования.

Соответствующая система повышающих и понижающих коэффициентов должна обеспечить соответствие между уплачиваемым страховым взносом и степенью риска, а с точки зрения безопасности дорожного движения — являться финансовым стимулом безопасного поведения на дорогах.

В-третьих, законопроектом предусматривается жесткая регламентация допустимой величины прибыли страховщиков, а также структуры страхового тарифа (пункты 3 статьи 9, пункт 3 статьи 22). Данные нормы направлены на снижение стоимости страхования, исходя из его социальной направленности. Необходимо отметить, что подобные положения содержатся в соответствующих законодательных актах многих стран. Предусмотренный законопроектом механизм возврата излишней прибыли призван также служить дополнительным стимулом для автовладельцев, не совершивших ДТП в предшествующий период страхования.

5. В описанном выше подходе к страховым тарифам законопроектом делается исключение для льготных категорий граждан (статья 17), которые осуществляют страхование в отношении принадлежащих им транспортных средств с применением льготных скидок.

Средства для финансового обеспечения страхования льготных категорий граждан аккумулируются Агентством за счет поступлений от всех страховщиков и направляются страховщикам, осуществляющим страхование льготников.

6. Учитывая, что страхование является обязательным, законопроектом (статья 5) предусматривается, что отказ со стороны страховой организации в предоставлении страховой услуги не допускается. Соответствующий договор страхования является публичным (статья 426 ГК РФ). При этом должны применяться установленные в соответствии с законопроектом тарифы и типовые правила страхования. При несогласии с ними со стороны владельца транспортного средства, страховщик не обязан заключать договор обязательного страхования на предложенных страхователем условиях (пункт 2 статьи 927 ГК РФ).

В соответствии с пунктом 2 статьи 426 ГК РФ, цена и иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей. Исходя из пункта 1 статьи 424, синонимами понятия «цена» являются тарифы, расценки, ставки и т.п. Так, в соответствии с пунктом 2 статьи 954 ГК РФ, страховые тарифы определяют страховую премию, взимаемую с единицы страховой суммы, с учетом объекта страхования и характера страхового риска. Как указывалось выше, в соответствии со статьей 9 законопроекта, страховые тарифы устанавливаются едиными для всех потребителей.

7. Как указывалось выше, одним их факторов, существенно влияющих на величину страхового риска, является характер использования транспортного средства.

Статьей 16 законопроекта специально выделены два случая, относящиеся к характеру использования транспортного средства гражданами в потребительских целях. Это случаи ограниченного использования транспортного средства — по кругу лиц и по периоду использования. Если транспортное средство используется только в течение определенного сезона, или только строго фиксированным кругом лиц, страховщик по заявлению гражданина учитывает эти обстоятельства, и страховая премия уплачивается в соразмерно уменьшенном объеме.

Такой подход позволяет учесть интересы малообеспеченных автовладельцев, ограниченно эксплуатирующих свои автомобили, и одновременно соблюсти принцип непрерывности страхования. В случае необходимости, владелец автотранспортного средства может увеличить период использования транспорта, либо расширить круг пользователей, уведомив об этом страховщика. Страховщик вносит в страховой полис соответствующие изменения.

В случае, если транспортное средство эксплуатируется в нарушение условий об ограниченном использовании, виновное лицо привлекается к административной ответственности, а возмещенный страховщиком вред подлежит взысканию с этого лица в порядке регресса.

8. Компенсационные выплаты потерпевшим в счет возмещения вреда жизни или здоровья, осуществляются также по ущербу, причиненного скрывшимися, либо незастрахованными владельцами транспортных средств, а также в случае банкротства страховой организации, обязанной осуществить выплату (статья 18).

Благодаря институту компенсационных выплат, система обязательного страхования приобретает завершенность и позволяет обеспечить эффективную защиту прав потерпевших во всех случаях.

Компенсационные выплаты осуществляются из средств Агентства. Формирование финансовых ресурсов, необходимых для выполнения Агентством своих функций, и в первую очередь для производства компенсационных выплат, осуществляется за счет отчисления страховщиками на основании соответствующих договоров, заключаемых страховщиками с Агентством, части получаемых страховых премий по обязательному страхованию (пункт 3 статьи 9, пункт 4 статьи 21, пункт 1 статьи 25).

В целях повышенной защиты интересов владельцев транспортных средств и потерпевших в ДТП, законопроектом предусмотрены меры по приоритетному удовлетворению требований кредиторов по договорам обязательного страхования в части возмещения вреда жизни или здоровью при банкротстве страховщика.

9. Осуществление компенсационных выплат является центральной функцией Агентства. Кроме указанной функции, Агентство принимает уведомления от потерпевших о страховых случаях и информирует их о страховщиках, которым потерпевшие могут направлять требования о страховой выплате (так называемое «Бюро сообщения»), а также реализует предусмотренные законопроектом меры по обеспечению исполнения страховщиками обязательств по договорам обязательного страхования и созданию организационных, экономических и иных условий, необходимых для осуществления обязательного страхования (статья 24) .

Необходимо отметить, что Агентство не осуществляет страховую деятельность. Выплаченные пострадавшим суммы подлежат взысканию с причинителя вреда ( в том числе, если он был обнаружен после произведенной Агентством выплаты), либо из средств страховщика, находящегося в стадии банкротства (статья 20 законопроекта).

10. Существенная часть норм законопроекта посвящена вопросам дополнительного обеспечения финансовой устойчивости страховщиков и системы обязательного страхования в целом. Соответствующие нормы законопроекта лежат в двух основных областях.

Первая часть указанных норм касается дополнительных требований к лицензированию страховщиков. Первое требование состоит в необходимости наличия у страховщика региональной сети, обеспечивающей рассмотрение требований потерпевших о страховых выплатах и их осуществление на территории всех субъектов Российской Федерации (статья 21). Данное положение направлено на реализацию предусмотренного пунктом 4 статьи 931 ГК РФ права потерпевшего предъявить непосредственно страховщику требование о страховой выплате по обязательному страхованию. Законопроектом (пункт 1 статьи 13) предусматриваются меры, обеспечивающие реализацию указанного права на территории субъекта Российской Федерации по месту проживания (нахождения) потерпевшего. Второе дополнительное лицензионное требование заключается в отсутствии в течение не менее 2 лет серьезных нарушений законодательства (пункт 3 статьи 21).

Вторая часть норм, затрагивающих вопросы обеспечения надежности и устойчивости страховщика, касается повышенных мер контроля за финансовым состоянием страховщиков и принятия мер по обеспечению исполнения обязательств по договорам обязательного страхования в случае нарушения его финансовой устойчивости. При отзыве лицензии у страховщика, договоры обязательного страхования могут быть переданы другому страховщику по инициативе Агентства (статья 23). Помимо этого, Агентство осуществляет функции по оперативному мониторингу финансового состояния страховщиков (пункт 4 статьи 21, пункт 3 статьи 24) и наделено правом при наличии достаточных обстоятельств ходатайствовать об ограничении, приостановлении и отзыве их лицензии, а также обращаться в арбитражный суд с иском о признании страховщиков банкротами (пункт 4 статьи 24 законопроекта).

При этом, законопроектом решается ряд задач:

обеспечение своевременного рассмотрения требований потерпевших и полного осуществления страховых выплат; обеспечение финансовой устойчивости деятельности страховых организаций по обязательному страхованию; недопущение недобросовестной конкуренции и преднамеренного банкротства; обеспечение равных конкурентных условий для деятельности общефедеральных и региональных страховых организаций; обеспечение мер по ведению единой статистики и обеспечению информационного взаимодействия с государственными органами и Агентством; обеспечение мер по финансированию Агентства.

Законопроектом предусматриваются дополнительные требования к деятельности страховщиков по обязательному страхованию в части мер по ведению единой статистики (статья 30), осуществлению информационного взаимодействия с органами внутренних дел Российской Федерации (статья 31) и с иным страховыми организациями (статья 15).

11. Учитывая обязательность страхования и широкий круг обязанных лиц, в законопроекте значительно внимание уделяется мерам контроля за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию, за обеспечением исполнения положений по ведению статистики и расчету страховых тарифов, по обеспечению финансирования Агентства и иным вопросам.

Практика введения аналогичных законопроектов в ряде стран показывает, что несовершенные меры контроля разваливают всю систему гарантий потерпевшим. Наиболее ярким и свежим является пример Украины.

Статьей 2 вводного законопроекта предусматривается внесение в Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» ряда изменений и дополнений, суть которых заключается в запрете эксплуатации транспортного средства на дорогах общего пользования при отсутствии обязательного страхования. Аналогичное положение непосредственно закреплено и в статье 33 законопроекта. Исходя из этого положения, контроль за наличием обязательного страхования предполагается осуществлять при регистрации и организации ежегодного технического осмотра транспортных средств, при лицензировании деятельности, связанной с их эксплуатацией, а также при осуществлением контроля на дорогах. Контрольные полномочия реализуются соответствующими государственными органами в рамках их компетенции по вопросам допуска транспортных средств к эксплуатации, контроля за соблюдением правил дорожного движения и осуществления лицензирования.

Нарушение требований об осуществлении обязательного страхования влечет ответственность, установленную законодательством. Кроме того, проектом вводного закона (статья 2) вносятся дополнения в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, которыми устанавливается ответственность лиц, осуществляющих управление транспортными средствами без документов, свидетельствующих об осуществлении обязательного страхования, а также на владельцев транспортных средств, в отношении которых обязательное страхование не осуществлено. Статьей 2 проекта вводного закона предусматривается наделение органов милиции соответствующими полномочиями.

В целях обеспечения контроля, законопроектом предусматривается осуществление обязательного страхования отдельно в отношении каждого транспортного средства, введение единой формы страхового полиса по обязательному страхованию, а также специального знака, предназначенного для размещении на транспортном средстве в целях осуществления визуального контроля (статья 15). Кроме того, страховые организации предоставляют в органы внутренних дел Российской Федерации данные о договорах обязательного страхования, с целью организации последующего учета в рамках информационных систем.

Предусмотренные статьей 31 законопроекта нормы в части организации информационного взаимодействия призваны регламентировать его порядок, вопросы создания и использования соответствующих информационных ресурсов и не допустить дискриминации в доступе к этим ресурсам. Международная практика показывает необходимость подобного регулирования, что становится все более актуальным в связи с глобальным повышением роли сетевых информационных ресурсов.

Одним из важных положений законопроекта является комплекс мер, направленных на организацию ведения единой статистики (статья 30). Статистические данные являются единственным основанием для расчета страховых тарифов, что, в свою очередь, требует обеспечения точности и полноты статистических данных. Учитывая, что статистика складывается из данных страховых организаций и Агентства, по произведенным им выплатам, именно Агентство осуществляет сбор и обобщение статистической информации. Законопроектом (статьи 24, 30, 31) Агентство наделяется необходимыми для этого полномочиями. При этом важно иметь в виду, что представление страховщиками статистики осуществляется на основании заключаемых с Агентством договоров, и соответственно, указанные функции Агентства не имеют формального отношения к ведению официального статистического учета, находящегося в ведении предусмотренных законодательством органов исполнительной власти.

12. Статьей 32 законопроекта оговаривается право Правительства Российской Федерации в предусмотренном законодательством порядке принимать решения о вступлении России в европейскую систему «Зеленой карты», а также в иные подобные системы. Учитывая, что содержание обязательств, связанных с членством в указанных системах, определяется их внутренними актами, законопроектом предусматривается единственное требование, заключающееся в неущемлении прав потерпевших в Российской Федерации при осуществлении страхования в рамках международных систем страхования.

В целом, в законопроекте учтены практически все замечания субъектов законодательной инициативы на предыдущие редакции проектов по данному вопросу, а также проведена его значительная доработка на основе изучения международного опыта.

### 2. Предварительные итоги и проблемы принятия закона

Первые инициативы о введении в СССР обязательного страхования автогражданской ответственности появились несколько десятилетий назад – называются даже 20-е годы нашего века. Мало кто знает, кстати, что эта идея имеет 77-летнюю историю. В 1924 году Совнарком впервые рассматривал вопрос о введение в стране обязательного страхования автогражданской ответственности. В конце 60-х, а затем в начале 80-х годов эта проблема обсуждалась на Коллегии Совмина СССР, однако соответствующий закон так и не был принят, в то время, когда широко шел процесс принятия законов об обязательном страховании автогражданской ответственности в Европе. В 1992 году законопроект об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств был принят в первом чтении Верховным Советом РФ. В 1994 году документ аналогичного содержания был внесен в Госдуму правительством. Начиная с этого момента его различные версии постоянно находятся в повестке дня нижней палаты парламента. Дважды, в 1996 и 2000 годах Госдума отклоняла законопроект.

Работа над проектом Федерального закона “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств” в российском парламенте идет до сих пор. Пять лет обсуждения в Думе принесли законопроекту "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" репутацию одного из самых непроходных, дело сдвинулось с мертвой точки только лишь в прошлом году, когда закон приняли в первом чтении. Этому предшествовала долгая история редакции и рассмотрения закона. Цель этого документа, по замыслам его составителей, состоит в том, чтобы создать юридические основы для реальной защиты прав пострадавших от дорожно-транспортных происшествий на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами. Законопроект призван защитить интересы потерпевших в ДТП, обеспечив возмещение причиненного им вреда. С юридической точки зрения, он устраняет противоречие между провозглашенной Гражданским кодексом РФ повышенной ответственностью владельцев транспортных средств и фактической необеспеченностью этой нормы конкретными правовыми инструментами.

Разумеется, предлагая парламенту законопроект, о котором идет речь, создатели не собирались изобретать велосипед. По сути, уже давно во всем цивилизованном мире для защиты прав потерпевших в ДТП используется именно механизм обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Имеешь автомобиль — будь любезен внести определенную сумму денег в некий фонд финансовых гарантий. В Европе, например, соответствующий закон не принят пока только в России и Армении. Хотя в нашей стране вопрос о его введении обсуждался не раз на протяжении нескольких десятилетий. И предшественники из Государственной Думы второго созыва проделали весьма серьезную работу над составлением такого документа. Продолжая их дело, была переработана и дополнена редакция проекта, над которым они работали. В тексте законопроекта учтены замечания Правительства РФ, субъектов Российской Федерации, Уполномоченного по правам человека, депутатов Государственной Думы, многочисленных организаций и граждан. В целом, в результате доработки законопроект был дополнен большим числом конкретных норм, защищающих права владельцев транспортных средств и потерпевших. Он более полно учитывал экономические и территориальные особенности страны, содержал конкретные меры по практической реализации определенных им принципов.

В чем суть правового механизма, предлагаемого законопроектом? Этот механизм предусматривал скоординированную деятельность страховых компаний и Федерального автотранспортного гарантийного агентства (ФАГА). Первые обеспечивают потерпевшим выплаты по обязательному страхованию. Агентство же предоставляет им компенсационные выплаты в тех случаях, когда невозможно взыскать ущерб с причинителя вреда.

Определяя оптимальное соотношение между размером страхового взноса и предоставляемой страховой защитой, разработчики проекта исходили из принципа разумной достаточности гарантий и опирались на средние показатели доходов граждан, а также на данные об определяемых судами размерах возмещения по соответствующим основаниям. Причем с целью установления оптимального соотношения законопроектом были определены страховые суммы отдельно по возмещению вреда жизни или здоровью, а также имущественного вреда. Предельная величина страховой выплаты в части возмещения вреда жизни и здоровью в данной редакции составила 80 тыс. рублей на одного потерпевшего, а по возмещению вреда имуществу — 60 тыс. рублей. При этом если в результате ДТП вред был причинен нескольким потерпевшим, указанные суммы увеличиваются до 120 и 80 тыс. рублей соответственно.

По предложению Правительства РФ, учтенному в законопроекте, на первом этапе предполагалось осуществить обязательное страхования только в отношении вреда жизни или здоровью потерпевших. Такая мера позволила бы более мягко регулировать размер страхового взноса с учетом статистических данных и других реалий.

Кто в соответствии с данным законопроектом обязан страховать свою гражданскую ответственность в качестве владельца транспортного средства? Владельцами признаются собственники транспортных средств, арендаторы, а также лица, владеющие транспортным средством на праве хозяйственного ведения, оперативного управления или на ином законном основании. Вместе с тем, гражданское законодательство относит к владельцам транспортных средств не каждого, кто ими фактически управляет. Так, не являются владельцами лица, управляющие транспортным средством в силу исполнения своих трудовых или служебных обязанностей. Согласно статье 1068 ГК РФ ответственность за причиненный в этом случае вред несет работодатель. Аналогично, в соответствии со статьей 697 ГК РФ, ссудодатель отвечает за вред, причиненный третьему лицу в результате использования транспортного средства, предоставленного его пользователю (ссудополучателю) в безвозмездное пользование. Очевидно, что в последнем случае на ссудополучателя не может распространяться обязанность по страхованию, поскольку отсутствует объект страхования — ответственность.

В связи с изложенным выше представляет интерес текст статьи 4 проекта “Обязанность владельцев транспортных средств по страхованию гражданской ответственности”, который выглядит следующим образом:

“1. Владельцы транспортных средств обязаны на условиях и в порядке, установленных настоящим Федеральным законом и в соответствии с ним, за свой счет страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Обязанность по страхованию распространяется на владельцев всех транспортных средств, используемых на территории Российской Федерации, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

2. Обязанность по страхованию наступает с момента возникновения права владения транспортным средством (при его покупке, получении в хозяйственное ведение или оперативное управление, аренде, и т.п.) и предусматривает обязанность владельца транспортного средства по заключению договора обязательного страхования и обеспечению непрерывности обязательного страхования в течение всего срока владения транспортным средством.

В случае, если сделки с транспортным средством подлежат нотариальному удостоверению или государственной регистрации, обязательное страхование осуществляется лицом, приобретающим право владения транспортным средством, до нотариального удостоверения или государственной регистрации соответствующих сделок.

3. Обязанность по страхованию не распространяется на владельцев следующих транспортных средств:

а) имеющих максимальную конструктивную скорость не более 20 км/ч;

б) приводимых в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см, за исключением прицепов;

в) не подлежащих государственной регистрации в органах внутренних дел Российской Федерации, за исключением транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах.

4. Обязанность по страхованию не распространяется на владельца транспортного средства, ответственность которого застрахована в соответствии с настоящим Федеральным законом иным владельцем этого транспортного средства”.

Законопроектом предусматривалось, что тарифы будут определяться с учетом объекта страхования и характера страхового риска на основании определенной статистики. Эта норма была призвана не допустить произвольного понижения или повышения тарифов по иным основаниям, чем степень риска, так как в противном случае обязательное страхование может превратиться в косвенный налог.

Весьма важно то, что в соответствии с законопроектом разделение тарифов по категориям должно производиться с учетом следующих факторов: региональных особенностей, характеристик транспортного средства и характера его использования (например, юридическими лицами, гражданами в личном пользовании, ограниченного использования по кругу лиц либо по времени) и т.д. В частности, документ предлагал учитывать совершение владельцем транспортного средства в предшествующий период грубых нарушений правил дорожного движения или ДТП, повлекших осуществление страховой выплаты. Такая система повышающих и понижающих коэффициентов была призвана обеспечить соответствие между уплачиваемым страховым взносом и степенью риска, а с точки зрения безопасности дорожного движения — являться финансовым стимулом безопасного поведения на дорогах.

Наконец, законопроектом предусматривалась жесткая регламентация допустимой величины прибыли страховщиков, а также структуры страхового тарифа. Данные нормы направлены на снижение стоимости страхования, исходя из его социальной значимости. При этом необходимо отметить, что подобные положения содержатся в соответствующих законодательных актах многих стран.

Особого внимания заслуживают те положения законопроекта, в соответствии с которыми компенсационные выплаты потерпевшим в счет возмещения вреда жизни или здоровью осуществляются по ущербу, причиненному скрывшимися либо незастрахованными владельцами транспортных средств, как и в случае банкротства страховой организации, обязанной осуществить выплату.

Благодаря институту компенсационных выплат, система обязательного страхования приобретает завершенность и позволяет обеспечить эффективную защиту прав потерпевших во всех случаях.

Компенсационные выплаты осуществляются из средств ФАГА. Формирование финансовых ресурсов, необходимых для производства компенсационных выплат, производится за счет отчисления страховщиками части получаемых ими средств от взносов автовладельцев. Речь идет о компаниях, получивших лицензию на этот вид страхования и заключивших соответствующий договор с ФАГА.

Осуществление компенсационных выплат является, кстати, хоть и главной, но не единственной функцией ФАГА. В его обязанности входит также прием уведомлений от потерпевших о страховых случаях и информирование их о страховщиках, которым потерпевшие могут направлять требования о страховой выплате. Кроме того, Агентство осуществляет контроль за предоставлением страховщиками статистических данных по обязательному страхованию и сведений об их финансовом состоянии; ходатайствует о приостановлении, ограничении и отзыве лицензий страховых компаний в случае нарушения ими законодательства РФ; обращается в арбитражный суд с заявлением о признании страховщика банкротом и т.д.

Необходимо отметить, что само Агентство не осуществляет страховую деятельность. Выплаченные пострадавшим суммы подлежат взысканию с причинителя вреда (в том числе, если он был обнаружен после произведенной Агентством выплаты), либо из средств страховщика, находящегося в стадии банкротства.

В законопроекте большое внимание уделялось требованиям к компаниям, работающим в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В частности, каждая из них должна была иметь свои филиалы во всех субъектах Российской Федерации. В некоторых ситуациях она может заключить еще и партнерские отношения с местными страховыми компаниями, чтобы они регулировали страховые случаи.

Кроме того, страховая компания должна участвовать в создании системы компенсационных выплат пострадавшим, которые не могут получить причитающееся им возмещение либо ввиду банкротства страховщика, либо ввиду того, что неизвестен причинитель ущерба, либо из-за того, что виновник ДТП не застрахован. Речь идет о том, что компания обязана участвовать в финансировании ФАГА в порядке, предусмотренном Правительством РФ. Причем средства, направленные страховщиками на финансирование Агентства, в соответствии с законопроектом включаются страховщиками в состав затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг) на основании положений налогового законодательства Российской Федерации.

Как записано в законопроекте, “необходимым требованием к страховой организации, обращающейся за лицензией на осуществление обязательного страхования, является наличие у нее лицензии на осуществление добровольного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. При этом, в течение 2 лет, предшествующих указанному обращению, страховой организацией не должно быть допущено нарушений законодательства Российской Федерации, послуживших основанием для приостановления, ограничения или отзыва лицензии на осуществление страховой деятельности”. Как видно, по замыслу разработчиков проекта в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств должны работать только компании с безупречной репутацией.

Принятие и введение в действие закона предусматривало запрет эксплуатации транспорта на дорогах общего пользования при отсутствии обязательного страхования. Причем контроль за наличием обязательного страхования предполагалось осуществлять при регистрации и организации ежегодного технического осмотра транспортных средств, при лицензировании деятельности, связанной с их эксплуатацией, а также во время проверки документов водителя в процессе самого дорожного движения. Все эти контрольные полномочия, разумеется, реализовывались бы соответствующими государственными органами в рамках их компетенции.

У проекта закона было и еще одно немаловажное достоинство. Он не должен был лечь дополнительным бременем на бюджет государства. Более того, по предварительным подсчетам экспертов, принимавших участие в подготовке финансово-экономического обоснования документа, введение закона в действие позволило бы стране ежегодно экономить примерно 208 млн. руб. В основном за счет сокращения расходов, связанных с не возмещением виновными лицами вреда, который они причиняют людям и государству в дорожно-транспортных происшествиях.

В 2000 году законопроект дважды вносился в Госдуму, но не прошел даже первого чтения. Последний раз, 22 декабря, его сняли с повестки дня из-за отсутствия заключения правительства. Проект действительно нуждался в серьезных исправлениях, так как уже на стадии разработки он вызвал много критики как со стороны самих депутатов, так и со стороны общественности. В качестве недостатка можно выделить низкий размер страхового возмещения, выплачиваемого страховой компанией. По возмещению вреда личности пострадавший получает 120 тыс. рублей, по имущественному страхованию — 80 тыс. рублей. Столь низкое возмещение не способно покрыть даже издержки по восстановлению «Жигулей», не говоря уже о ремонте дорогостоящих иномарок. При этом если в ДТП будет несколько пострадавших, то сумма страховых выплат будет разделена между всеми, что еще больше снижает размер компенсации.

Более того, законопроект в его рассматриваемом виде оставлял страховым компаниям массу возможностей вообще не выплачивать возмещение по целому ряду причин или предъявить встречный иск застрахованному лицу. Для этого всего лишь нужно было показать, что ущерб был нанесен умышленно, а не стал стечением случайных обстоятельств. Но если с вождением в алкогольном опьянении все понятно, то, как быть в случае с выездом на перекресток на красный свет или при выезде на осевую линию разметки, или... Да мало ли ситуаций, в которых возникает широкое поле для творчества сотрудников ГИБДД и самих страховых компаний. Кроме того, не будет признано страховым случаем ДТП, если эксплуатация автомобиля запрещена «вследствие неисправности состояния». Список неисправностей, делающих автомобиль непригодным к эксплуатации, огромен и включает такие нередкие в России вещи, как неработающие очистители или световые приборы, а также повышенное содержание СО в выхлопных газах. Как последнее обстоятельство может повлиять на аварийную ситуацию — вообще непонятно.

Если в момент ДТП управлять автомобилем будет лицо, не указанное в страховке, то страховое возмещение также под большим вопросом. Поэтому владелец должен будет заранее подумать и внести всех своих родственников и знакомых в полис. При этом цена страховки будет зависеть от длины этого списка.

Авторы законопроекта предложили устанавливать размер страхового взноса и в зависимости от послужного списка водителя: чем больше в его досье будет подлинных или мнимых нарушений, тем выше сумма страховки. В данном случае налицо подмена понятий, так как страховать машину обязан собственник, а справка выдается водителю.

В общем, если законопроект был бы принят в таком виде, то результатом стало бы не повышение степени защищенности граждан, а увеличение числа судебных разбирательств между страховщиками и гражданами.

В конце концов, главный лоббист этого варианта проекта закона о страховании депутат Владимир Тарачёв под шквалом критических выступлений прессы и замечаний, высказанных депутатами в кулуарах Думы, отозвал свое детище на доработку. 20 марта 2001 Совет Государственной думы одобрил обновленный вариант проекта Закона РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Его рассмотрение было назначено в первом чтении 5 апреля.

Проект законопроекта, внесенный на рассмотрение депутатов, подвергся существенной корректировке. Согласно новой редакции проекта, были уточнены положения о Федеральном автотранспортном гарантийном фонде. Исключены контрольные и властные функции этой структуры, уточнен ее правовой статус, порядок государственного и общественного контроля за ее деятельностью, более точно определен порядок участия государства, автовладельцев и страховщиков в ее управлении.

Государственная корпорация будет жить на самофинансировании. Она заключает договора со всеми страховыми компаниями, которые лицензированы на эти виды деятельности, и какая-то доля страховой суммы, собираемая со страхователей, будет перечисляться в эту корпорацию.

Далее. В структуре тарифной ставки, которая предусматривается проектом, прописываются суммы на содержание этого Федерального автотранспортного гарантийного фонда, то есть государственной корпорации. Получается, что владельцы автомашин должны будут платить страховые взносы, увеличенные на стоимость содержания этого государственного гарантийного фонда.

В новой версии законопроекта увеличены страховые суммы до 400 тыс. руб., что, как считают эксперты, позволит сделать страховую защиту более эффективной. По новому проекту общая сумма ограничена 400 тысячами рублей, из которых 240 тыс. предполагается заплатить пострадавшим людям в качестве возмещения вреда здоровью (но если увечья получил только один человек, то больше 160 тыс. он не получит) и 160 тыс. — на ремонт автомобилей.

Кроме того, в документе появилась новая статья, устанавливающая принципы и механизмы тарифного регулирования и единый порядок применения тарифов страховщиками. Вводится также порядок оценки ущерба при дорожно-транспортном происшествии и нормы, определяющие механизм инвестирования фондом временно свободных средств. Сумма, которую каждый автовладелец будет ежегодно платить, в немалой степени будет зависеть от водительского стажа и аккуратности езды владельца или его доверенных лиц. Однако главные принципы, заложенные в законопроект еще в самом начале и подверженные наибольшей критике, судя по всему, не изменились

Остались вопросы, связанные с оценкой размера ущерба, причиненного потерпевшему. Необходимо четко установить нормативы оценки, установить контроль над деятельностью экспертных компаний. В противном случае закон может потерять всякий смысл: потерпевшие будут приглашать "своих" экспертов, завышающих стоимость ущерба, страховщики — тоже "своих", занижающих ущерб.

Кроме того, в проекте закона предлагается покрывать только те страховые события, которые произошли непосредственно на дорогах. Очевидно, что страховому возмещению должен подлежать и ущерб, причиненный страхователю во дворах, на парковках, на территории предприятий и т.п.

В законопроекте предлагается поэтапное введение закона в действие: страхование личного ущерба, затем — имущественного. Но многие возражали против этого положения, так как автомобиль повреждается намного чаще. В то же время, если ввести смешанное страхование жизни и имущества, тарифы возрастут, да и общественного понимания необходимости этого еще не достигнуто.

В проекте по-прежнему не было конкретных цифр по тарифам, хотя прописаны основные принципы их установления. Как известно, страховые тарифы в любых государствах определяются на основании статистики за прошедший год. Сколько дорожно-транспортных происшествий произошло? Какой был нанесен ущерб личности и имуществу? Такая статистика в России пока не собирается. При аварии только в 30% случаев составляется протокол. Обычно автовладельцы разбираются сами, договариваются и разъезжаются. Но случается и так, что один из виновников дорожно-транспортного происшествия скрылся, и его не нашли.

Есть еще одна причина, позволяющая критиковать этот закон, — одна из его статей предусматривает задержку осуществления компенсационных выплат. Из самого законопроекта пока неясно, кто будет нести ответственность в том случае, если фонд не сможет удовлетворить все требования по компенсационным выплатам.

В экономическом обосновании законопроекта прямо указано, что собираемые при установлении тарифов суммы будут недостаточны, чтобы с учетом имеющейся на сегодня статистики покрыть возможные убытки. То есть страхование будет заведомо убыточным для страховщиков. К чему это может привести? К тому, что этим видом страхования начнут заниматься только компании-однодневки. Но смогут ли они потом расплачиваться по своим обязательствам? Они перестанут платить, и это в очередной раз напомнит россиянам незабвенные финансовые пирамиды.

Итак, как видно, несмотря на несколько лет подготовки, закон все же остался «сырым. Однако 5 апреля депутаты проправительственных фракций все же сломили сопротивление главных критиков закона — коммунистов и аграриев. Закон набрал 51,3% голосов и вышел на второе чтение. Ожидалось, что депутаты приступят ко второму чтению этого законопроекта в середине октября. Ведь все основные проблемы с этим законом были решены еще в первом чтении и ко второму чтению оставались только технические поправки. Однако на поиск компромиссного варианта законопроекта, который бы окончательно в равной степени устроил депутатов, правительство и страховщиков, ушло больше года. Ко второму чтению, а оно в Думе всегда бывает самым богатым на дискуссии и дебаты, поступило ни много, ни мало примерно 300 поправок, включая президентские и правительственные. Несмотря на это, он все же по-прежнему нуждается в радикальном изменении.

Но надо отдать должное: кое-что в законе стало лучше. Например, выплаты, которые получат пострадавшие в ДТП. Появилась такая поправка: если раньше закон ограничивался действием только на дорогах общего пользования, то по новому сказано, что он не действует вне пределов дорог, расположенных на территории РФ.

Но сомнения относительно желания страховщиков платить остаются. К тому же есть масса поводов взыскать все выплаченное с застрахованного — предъявить так называемый регрессный иск. Это и техническая неисправность автомобиля, и управление машиной по доверенности не внесенным в полис лицом. При этом в шести случаях вас могут и вообще лишить права на получение выплат от страховщика: если вы умышленно нанесли вред здоровью или покусились на его жизнь; если вы были за рулем в пьяном виде; если ездили без прав (правда, проект не разъясняет, не получив права или не имея их при себе); если скрылись с места происшествия; если на машину оформлен договор страхования с указанием водителей, а вы не были включены в этот список; если, наконец, вы ехали на машине в тот период, когда не нее не распространяется страховка.

Про размер тарифов законопроект опять ничего не говорит — их будет устанавливать правительство (минимум на полгода) исходя из того, что на страховые выплаты должно идти 80% страховых премий (взносов). Разработчики проекта, правда, говорили в среднем о 300-400 рублях в год. В Союзе страховщиков, например, считают, что средние тарифы в стране будут колебаться в пределах 800-1200 рублей в зависимости от региона. Дело в том, что проект устанавливает дифференциацию тарифов. Величина годового взноса может отличаться в три раза — в зависимости от насыщенности региона автомобилями. И в пять раз в зависимости от страховой истории автовладельца. Если вы хронический аварийщик и нарушитель страховых правил и правил дорожного движения, то платить вам придется больше. Если вы обманом пытались увеличить размер выплат, то сумма возрастает до максимума.

Ко второму чтению окончательно уточнили категории транспорта, освобожденные от обязательного страхования.

Из статьи 4

Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельцев:

— транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 км/ч;

— транспортных средств, на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения законодательства РФ о допуске к участию в дорожном движении на территории РФ;

— транспортных средств вооруженных сил РФ, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности ВС РФ;

— транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность их владельцев застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, в которых участвует РФ.

Несмотря на ряд полезных для будущих покупателей страховки поправок, к сожалению, во втором чтении депутаты сохранили отсрочку начала компенсаций за вред имуществу на год, тогда как закон вступает в силу с 1 июля 2003 года, то есть страховки придется покупать, не рассчитывая на компенсацию. Дело в том, что страховщикам необходимо накопить достаточные резервы для выплат компенсаций — по мнению специалистов, ежегодные выплаты только по компенсации за вред здоровью составят как минимум 4 млрд. рублей.

Правда, срок рассмотрения требований по выплатам сокращен вдвое – до 15 дней. Однако в силе осталось требование оформить обязательную страховку в течение 5 дней. В противном случае с 1 января 2004 года будут взимать штраф в размере 5-8 МРОТ (на сегодня 500-800 рублей).

В любом случае, в спорах депутатов вокруг законопроекта об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств была поставлена точка. И на заседании комитета Госдумы по кредитным организациям и финансовым рынкам было решено рекомендовать к принятию во втором чтении доработанный вариант законопроекта. 20 апреля 2002 г. Дума приняла законопроект "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" во втором чтении. Результаты голосования: 235 — за, 131 — против. Позже, 25 апреля, закон был одо6рен Советом Федерации и подписан президентом РФ. Это значит, что закон должен вступить в силу с 1 июля 2003 года.

## ГЛАВА V. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛИСТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### 1. Замечания к новой редакции проекта Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств " был представлен в Государственную Думу еще в 1995 г. С тех пор появилось несколько вариантов этого закона, устранивших многие недостатки прежних законопроектов. Однако и по сию пору необходимость доработки, приведения в соответствие положений законопроекта с положениями Гражданского кодекса РФ остается. Ниже приведены замечания к принятой во втором чтении версии законопроекта.

1. В ст. 1 "Основные понятия". Во-первых, их дано мало. Среди них нет таких необходимых для этого закона терминов, как страхователь", "страховой взнос" (страховая премия, страховой платеж), "третье лицо", "страховой случай", "лицензия", "страховой полис", "выплата страхового обеспечения и страхового возмещения", "объект страхования", субъекты страхования", "потерпевший", "выгодоприобретатель", "страховая франшиза". Во-вторых, термин "компенсационные выплаты" относится почему-то только к платежам (точнее надо выплатам) из средств Гарантийного агентства (Агентства) — см. стр. 2, абз. 5. Здесь же неверно утверждается, что страховая выплата потерпевшему не может быть произведена", если владелец автомобиля не имел полиса страхования, страховщик обанкротился или когда причинитель вреда скрылся. Компенсационные выплаты — это всё выплаты по возмещению вреда, а не только за счет средств Агентства. Само слово "компенсация" говорит в пользу именно такого толкования этого термина. Кроме того, здесь нет ничего о выплатах за поврежденное или уничтоженное имущество третьих лиц.

2. В ст. 2. "Законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" говорится о законах субъектов Российской Федерации, но нет упоминания о Конституции РФ.

3. Содержание ст. 3 "Основные принципы обязательного страхования" не соответствует ее названию. Основными принципами любого вида страхования, проводимого как в обязательной, так и в добровольной форме, как известно, являются: наступление события, ходящего в объем ответственности страховщика, оно должно быть возможным, должно носить случайный характер; опасность должна быть доступна статистическому учету и, наконец, она не должна зависеть от воли страхователя или другого заинтересованного лица. Это можно найти в любом учебнике по страхованию. А то, что излагается в ст. 3 проекта закона следует отнести к особенностям этого вида обязательного страхования или его положительным сторонам.

4. В п. 1 ст. 4 "Владельцы транспортных средств, обязанные страховать риск своей гражданской ответственности "разработчики проекта закона вместо термина "третьих лиц" (как это применяется в ГК РФ) используют слова "других лиц". Далее в п. 2 этой статьи утверждается, что обязательное страхование не распространяется на владельцев "транспортных средств, принадлежащих Российской Федерации, субъектам РФ или муниципальным образованиям". То есть принадлежащих государству. Вряд ли с этим можно согласиться, тем более что ГК РФ относит автомобиль и другие средства транспорта “к источникам повышенной опасности” независимо от того, кому эти средства транспорта принадлежат.

5. Вызывает замечания название ст. 6 проекта закона "Минимальные размеры страховых сумм". Дело в том, что в страховании ответственности нет и не может быть термина "страховая сумма". Поскольку здесь страхуется не конкретное лицо (как это имеет место в личном страховании) и не конкретное имущество (что характерно для отрасли имущественного страхования), а заранее неизвестный ни по объему, ни по характеру имущественный интерес потенциального причинителя вреда, а иначе — страхуется гражданская ответственность владельца (страхователя) транспортных средств. Причем ответственность по закону. При этом для каждого владельца средств транспорта эта ответственность носит абстрактный характер до момента наступления страхового случая, тогда она приобретает вполне конкретное материальное содержание, выражающееся как в характере причиненного вреда, так и в сумме ущерба. Поэтому в обязательном страховании автогражданской ответственности следует говорить, как это принято в мировой практике, лимите ответственности страховщика", который в определенной мере заменяет в данном случае понятие "страховая сумма". Но это далеко не одно и то же.

6. По этой же причине в том виде страхования правильнее говорить не о размере тарифных ставок (см. ст.7 Страховые тарифы") которые, как известно, используются для определения страхового платежа путем умножения ставки с единицы страховой суммы (100руб.) на саму страховую сумму, а о размере страхового взноса (страховой премии, страхового платежа) с единицы транспортного средства.

7. Большие сомнения вызывает запись в п. 1 ст. 7 о ежегодном утверждении страховых тарифов федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью по представлению Агентства. Во-первых, это просто не реально, во-вторых, очень накладно. Потребует много сил и времени. Здесь следует предоставить правительству право по мере необходимости изменять размер тарифных ставок (точнее —размер страховых взносов) по мере фактического прохождения этого страхования. Надо читывать размеры России, где насчитывается 89 субъектов Федерации.

8. Требует серьезного уточнения редакция п. 1 ст. 6, где говорится о лимитах ответственности страховщика (предельных суммах выплат потерпевшим в ДТП). Здесь не следует устанавливать нескольких лимитов ответственности в случаях причинения вреда жизни и здоровью, а установить два лимита: 1) на случай причинения вреда личности и 2) на случай причинения ущерба имуществу (см. ГК РФ, ст. 1079, 1082).

9. Принципиальным является следующее замечание, касающееся "ежемесячных выплат по возмещению вреда, вызванного уменьшением трудоспособности или смертью потерпевшего" (см. п/п а) п. 1 ст. 6). Основным принципом возмещения вреда личности, причиненного источником повышенной опасности, предусмотренным в ГК РФ, является возмещение потерпевшему фактически утраченного заработка (дохода). А авторы законопроекта хотят заменить этот важнейший принцип своим — предельные величины ежемесячных выплат потерпевшим установить "в пределах однократного размера среднемесячной заработной платы в стране, применяемых для исчисления государственных пенсий" (1175 руб.). Ясно, что при принятии такого предложения большинство потерпевших не получат возмещения фактически утраченного заработка. Приведем пример. В результате ДТП потерпевший стал инвалидом I группы. Его месячный заработок до несчастного случая составлял 5000 руб. Потеря трудоспособности 100%. Пенсия по инвалидности — 900 руб. Реальный вред, подлежащий возмещению, оставляет (5000 руб. — 900руб.) 4100 руб. Эта сумма должна ежемесячно выплачиваться пострадавшему. А по проекту Закона он должен получать только по 1175 руб.

10. Нельзя согласиться и с редакцией п. 2 ст. 6, где субъектам РФ разрешается по своему усмотрению водить повышающие и понижающие коэффициенты к установленным федеральным законом лимитам ответственности.

11. В соответствии с п. 2 ст. 8 "Порядок осуществления обязательного страхования" страховщик вручает страхователю вместе со страховым полисом специальный знак государственного образца для размещения на транспортном средстве. Возникает вопрос: как установить такой знак на мотоцикле или мотороллере?

12. Из ст. 9 "Срок действия договора обязательного страхования" не ясно, в каких случаях страхователь может расторгнуть договор.

13. Требует уточнения название ст. 10 "Выплата страхового возмещения". В соответствии с законом "О страховании" (с последующими изменениями) выплаты по личному страхованию, а также по страхованию гражданской ответственности, связанные с причинением вреда жизни и здоровью граждан, относятся к страховому обеспечению". В то же время выплаты в возмещение вреда, причиненного имуществу физических и юридических лиц к "страховому возмещению". Поэтому название ст. 10 не соответствует принятой законодательно терминологии, так же как и содержание п. 1 той статьи, а также ряда других статей данного проекта Закона.

14. Возражение вызывает содержание ст. 11 "Суброгация". В ней, в частности, предусматривается право требования, которое переходит к страховщику, выплатившему страховое возмещение, в случаях, когда вред был причинен страхователем "под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание". В подобных ситуациях это право следует использовать исключительных случаях, предусмотренных судебной практикой. Иначе обязательное страхование гражданской ответственности для многих владельцев транспортных средств потеряет свое назначение.

15. Название главы 3 "Компенсационные выплаты в счет возмещения вреда жизни или здоровью потерпевших" следует дополнить: "а также причиненного имуществу третьих лиц". Иначе граждане и организации, имуществу которых причинен вред, не смогут получить за это компенсацию. О толковании термина компенсационные выплаты" сказано в связи с анализом ст. 1 проекта закона. Наряду с отмеченным, из п/п в) п. 1 ст. 13 "Право на получение компенсационных выплат" следует убрать фразу, в которой говорится, что "выплаты в счет возмещения вреда... не осуществляются, если виновником его является государство или муниципальные образования".

16. Нечетко прописана редакция п. 2 ст. 16 "Страховщики". Трудно огласиться также с решением авторов законопроекта о допуске к проведению обязательного страхования только тех страховщиков, которые уже не менее двух лет поводят добровольное страхование гражданской ответственности. Принятие такого решения закроет возможность получения лицензии для большинства российских страховщиков.

17. Из п. 3 т. "Замена страховщика" не ясно, в каких случаях страхователь — владелец средств транспорта может "отказаться от продления договора".

18. Ст. 28 "Полномочия субъектов РФ по изменению минимальных размеров страховых сумм по обязательному страхованию" главы следует убрать из текста проекта закона.

19. Принципиальные замечания вызывает ст. 30 проекта закона "Контроль за осуществлением обязательного страхования". Здесь говорится, что контроль за использованием владельцами транспортных средств установленной обязанности по страхованию своей гражданской ответственности осуществляется органами внутренних дел РФ. Но этого мало. Взаимоотношения сторон, участвующих в страховании, должны строиться на экономической основе. Размер отчислений за работу сотрудников ГИБДД по контролю за нормальным прохождением обязательного страхования должен быть установлен в конкретном проценте, однако не превышающем3—5% от собранной премии. то должно быть четко записано в законопроекте. В данном случае ГИБДД будет принадлежать основная роль в обеспечении поступления платежей в общий страховой фонд. опыт проведения этого страхования в Молдавии и Украине, а также международная страховая практика говорят об этом.

20. Как отмечается в Пояснительной записке к проекту федерального закона, "мерой, направленной, в том числе и на снижение размера страхового взноса по обязательному страхованию, является поэтапное введение закона в действие". В первые три года предлагается осуществление обязательного страхования только в отношении причинения вреда жизни и здоровью потерпевших, а затем — и имуществу. Обоснование такого варианта, кроме снижения взноса, еще и необходимостью сбора статистических данных "по имущественному вреду" вряд ли можно принять во внимание, коль скоро расчет тарифных ставок за вред, причиненный личности, более сложен, чем за вред имуществу. Как известно, при ДТП повреждения получают прежде всего транспортные средства. Поэтому для большинства пострадавших предлагаемый вариант страхования потеряет смысл. При том, что страховые взносы они будут обязаны платить ежегодно.

21. Необходимо отметить, что из рассматриваемого проекта Федерального закона его авторы исключили ряд наиболее острых вопросов. Это предполагаемый размер страховых тарифов, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти по надзору за Страховой деятельностью по представлению Агентства; порядок замены страховщика по инициативе агентства и др. Между тем, например, размер страховых тарифов является ключевым моментом или фактором, определяющим все основные условия страхования автогражданской ответственности. Поэтому очень важно, чтобы размер базовых тарифных ставок (иначе размер платежей с владельцев различных средств транспорта) был четко указан в самом Федеральном законе. Ясно, что позиция разработчиков позволяет им уйти от возможной критики в свой адрес и, в общем-то, удлинить срок введения в действие рассматриваемого Федерального закона. В связи с этим нельзя не заметить, что куда менее важным вопросам в проекте закона уделено значительно большее внимание. Так, вопросам, освещающим деятельность Агентства (полностью — Федеральное автотранспортное гарантийное агентство), посвящено 13 страниц проекта (из 37), или более 0%. Причем разработчики проекта сочли нужным включить в текст Федерального закона, такие, например, записи: "На заседании правления Агентства ведется протокол" (ст. 22, п. ). далее: "Протокол заседания... подписывается председательствующим..." (п. 3 и п. 6 ст. 22).22. При введении обязательного страхования автогражданской ответственности резко возрастет число ДТП, фиксируемых органами ГИБДД. Среди них значительное число будут оставлять мелкие ущербы. Чтобы отсечь мелкие убытки, не представляющие существенной доли для потерпевших, стоило бы внести в условия проведения страхования франшизу, кажем, в размере 250—500 руб. Это позволило бы страховщикам не распыляться на мелочи, больше внимания уделять качественному и своевременному проведению всех работ, связанных с возмещением вреда потерпевшим.

### 2. Предложения по совершенствованию системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Обязательное страхование автогражданской ответственности является очень многогранным механизмом, затрагивающим интересы большого числа сторон. Во-первых, это потенциальные пострадавшие в ДТП. Сейчас они не имеют никаких гарантий возмещения причиненного вреда. Судебные процедуры очень длительно трудны, а исполнение судебных решений зачастую становится неразрешимой проблемой. Эта группа лиц наиболее заинтересована во введении обязательного страхования, и она не гак мала, как может показаться на первый взгляд. Ежегодно на дорогах России гибнет порядка 33 тысяч человек, а более 200 тысяч получают в результате ДТП повреждения здоровья разной тяжести. Ежегодный имущественный ущерб от ДТП составляет порядка 150 млрд. руб. (по данным за 1999 год.). Потенциально к данной группе может быть отнесен каждый гражданин. Вторую группу заинтересованных составляют сами владельцы автотранспорта. В отличие от большинства стран наличие автотранспорта в России еще не свидетельствует о принадлежности владельца к обеспеченным слоям общества. В том числе и поэтому страхование автогражданской ответственности в качестве услуги не имеет значительного спроса. Данный факт, совмещенный с отсутствием страховой культуры, позволяет сделать вывод, что подавляющим числом автовладельцев обязательное страхование будет восприниматься как еще один "побор". Штрафы и иные санкции при отсутствии обязательного страхования усилят негативное отношение к нему со стороны рассматриваемой группы лиц. Значительный интерес в вопросах обязательного страхования автогражданской ответственности принадлежит государству Не имея возможности обеспечить в полной мере исполнение судебных решений по возмещению вреда, причиненного гражданам и юридическим лицам в ДТП, оно заинтересовано во введении такого обязательного страхования. Такая мера снизит давление и на систему социального обеспечения, уменьшит расходы о ряду бюджетных статей. С другой стороны, принимая во внимание тяжелое материальное положение большей части населения и предприятий, введение дополнительного обязательного платежа является явно не популярной мерой. *К* сожалению, до настоящего времени в понимании государственной власти дополнительные обременения, связанные с обязательным страхованием, перевешивают его положительный социальный эффект. Безусловно. для преодоления этого заблуждений требуется проведение серьезной разъяснительной работы с самых разных слоях общества

Но не менее важно сформулировать модель обязательного о страхования, наиболее полно учитывающую объективную ситуацию в экономике России. Некоторые принципы такой модели приведены ниже.

Обязательное страхование автогражданской ответственности как элемент государственной социальной политики

Обязательное страхование автогражданской ответственности во всем мире является одним из самых, "социально нагруженных" законов. Наличие страхования такого рода в большинстве стран является обязательным условием эксплуатации транспортного средства. С юридической точки зрения, страхование автогражданской ответственности является условием осуществления собственником или иным законным владельцем своего права пользования транспортным средством и закономерно следует из понимания транспортного средства как источника повышенной опасности. Такая точка зрения полностью соответствует законодательству Российской Федерации (см. , например, ст. 1079 ГК) в отношении ответственности лиц, использующих источники повышенной опасности). При том режим ответственности владельцев источников повышенной опасности более строгий, чем в общем случае Российское законодательство признает повышенную опасность объективным свойством самого транспортного средства. Это, тем не менее, не только не влечет уменьшения ответственности владельца, а напротив ужесточает ее. Автовладелец несет ответственность в общем случае независимо от своей вины. Последовательная реализация законодательной логики, безусловно, требует от автовладельца адекватных гарантий возмещения причиненного при эксплуатации транспортного средства вреда

*Социальное или частное страхование?*

Хотелось бы прокомментировать точку зрения, которая высказывается в последнее время. Предлагается организовать защиту имущественных интересов пострадавших в ДТП на основах социального страхования, а не в порядке гражданско-правового (частного) страхования. То есть учреждается дополнительный социальный налог с владельцев автотранспорта, уплачиваемый в один из существующих фондов (ФСС) либо в специально создаваемый государственный внебюджетный фонд. Этот фонд производит выплаты пострадавшим. Социальное страхование предусматривает дифференцирование страховых взносов по социальном принципам, а не зависимости от степени страхового риска.

Такая модель в корне противоречит основным правого режима использования источников повышенной опасности, так как по своей сути перекладывают ответственность одного автовладельца (пусть даже и низкообеспеченного) на плечи других. Введение социального страхования такого рода приведет к исчезновению одного их существенных стимулов про обеспечению безопасности дорожного движения, в то время как частное обязательное страхование, при втором размер страхового взноса прямо завесит от степени страхового риска, играет роль экономического стимула повышения безопасности на дорогах.

*Где границы "социальной заботы" государства"*

Последовательное рассмотрение обязательного автогражданского страхования как элемента государственной социальной политики требует уяснения границ "социальной заботы" государства. Очевидно, что чем выше объем страховых выплат по обязательному страхованию, тем выше его стоимость. Имея в виду задачу построения оптимальной модели закона, необходимо найти баланс между стоимостью страхования, то есть финансовой нагрузкой на автовладельцев, и покрытием, то есть непосредственным социальным эффектом. Минимизация стоимости обязательного страхования в сегодняшних экономических условиях является одним из определяющих критериев. Поэтому все больше сторонников имеет поэтапная модель введения, обязательного страхования автогражданской ответственности в России. Первый этап, введение которого реально уже сейчас предусматривает обязательное страхование в отношении вреда жизни и здоровью граждан, причиненного в ДТП (вреда личности). На этом этапе страхование ответственности за имущественный ущерб не является обязательным, хотя и может производиться в качестве дополнительного. Такой подход позволит значительно снизить стоимость страхования. Безусловно, первый этап должен рассматриваться как переходный к полноценному страхованию. Социальная нагрузка обязательного страхования связана с проблемой минимальных страховых сумм. В законопроекте, который в настоящее время внесен в Госдуму, предусматривается возмещение вреда личности в пределах 240 МРОТ (240 тыс. руб. или 7 тыс. долларов США) в случае, если пострадало несколько лиц. Если пострадало только одно лицо, минимальная сумма установлена в размере 400 МРОТ (400 тыс. руб., приблизительно 12000 долларов США). Данный объем страхового покрытия является низким даже на первом этапе. Он не предоставляет реальной страховой защиты и дискредитирует идею страхования в целом. Исходя из данных судебной практики по делам о возмещении вреда жизни и здоровью граждан, причиненного в результате ДТП, представляется целесообразным установить минимальную страховую сумму в размере не ниже 2500-3000 МРОТ. Этот размер позволит обеспечить защиту имущественных интересов пострадавших в ДТП и их семей, исходя из предусмотренных законодательством случаев возмещения вреда жизни или здоровью, в том числе с учетом средних сроков осуществления выплат по потере трудоспособности и потере кормильца. Но даже эта сумма потребует дополнительного регулирования размеров ежемесячных выплат по потере кормильца и по трате трудоспособности, предусмотренных параграфом 2 главы 59 ГК. Предлагаемого лимита явно недостаточно для уверенного гарантирования полного возмещения вреда. С точки зрения социальной функции обязательного страхования, ежемесячный размер выплат должен в любом случае обеспечивать минимально необходимый уровень жизни, если размера страховой выплаты не хватает для полного возмещения причиненного вреда, то даже и в этом случае минимальная страховая сумма должна поэтапно повышаться с тем, чтобы в идеале обеспечить посредством страхования полное покрытие во всех случаях. Идея поэтапности призвана также отразить современное состояние рынка автострахования в России. Введение обязательного страхования как в отношении ответственности за причинение вреда жизни или здоровью, так и за причинение вреда имуществу повлечет возникновение целого ряда новых проблем для страховщиков (резкий рост объемов работ по ликвидации ущербов, страховое, мошенничество и т.п.). На этапе становления такая система обязательного страхования может оказать дестабилизирующее влияние на российский страховой рынок в целом.

*К вопросу о поэтэпности по регионам.* Представляется необходимым прокомментировать идею поэтапного введения обязательного страхования по регионам. С подобными инициативами же выступили ряд субъектов Российской Федерации, а в некоторых (например, в Татарстане) даже приняты соответствующие законодательные акты. Прежде всего в соответствии со статьями 927, 935 Гражданского кодекса Российской Федерации предусмотрено, что обязательное страхование может быть введено только федеральным законом. ведение обязательного страхования на региональном уровне противоречит законодательству. Что касается существа дела, то такие инициативы также не выдерживают критики. Социальная ценность обязательного страхования автогражданской ответственности заключается в построении механизма, обеспечивающего возмещение всем пострадавшим причиненного им вреда. Именно всеобщность страхования, дополненная необходимыми гарантийными инструментами, о чем речь будет идти ниже. является принципиальным положением. Очевидно, вводя обязательное страхование в отдельном субъекте Российской Федерации, потребуется обеспечить страхование всего транспорта, въезжающего из других регионов либо следующего транзитом. Не меньшую проблему оставляет и организация контроля, учета и статистики в этом случае. Реализация соответствующего режима потребует больших бюджетных затрат и на практике вряд ли состоится, зато весьма вероятно вырождение обязательного страхования в дополнительный "побор" с автовладельцев.

*Некоторые принципы обязательного страхования* Из социальной обусловленности обязательного страхования следуют некоторые важные принципы, на которых должны основываться условия и порядок его осуществления. **Всеобщность** Достижение социального эффекта — гарантированности возмещения вреда пострадавшим в ДТП — невозможно без обеспечения всеобщности страхования. Исключения для автотранспорта каких-либо категорий хотя и могут иметь место, но должны быть обусловлены незначительным размером опасности для иных лиц при эксплуатации соответствующего транспортного средства (ТС). Так, вполне допустимо освобождение от страхования специальных сельхозмашин с максимальной скоростью движения не более 10 км/ч, мотоциклов и мотороллеров с рабочим объемом двигателя до 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью не более 40 км/ч и т.п. Страхование может не поводиться, если ТС не используется на дорогах общего пользования (используется на внутренних производственных территориях). Вместе с тем необоснованны исключения в зависимости от владельца ТС (например, для государственного транспорта).Практика зарубежных стран показывает: несмотря на все законодательные требования и активность контролирующих органов, определенный процент автотранспорта все же используется без страхования. Низкий процент незастрахованных в Германии, Италии. Финляндии-1 - 2%. До 10 % - в 43 странах мира. В Бразилии - 30%,Аргентине - 40 %, Гватемале и Йемене - 90 %.Очевидно, что такого же режима контроля, как это предусмотрено в отношении прохождения технического осмотра, недостаточно. Этот режим не сможет обеспечить выполнения требования всеобщности. О некоторых вопросах контроля и учета будет упомянуто ниже. **Гарантированность возмещения всем пострадавшим через систему гарантийного фонда.** Как уже упоминалось выше, несмотря на введение обязательного страхования автогражданской ответственности, предполагается наличие определенного процента незастрахованных автовладельцев. Кроме того, виновник может скрыться с места ДТП, а страховая организация — обанкротиться.

Мировая практика следует принципу формирования специального гарантийного фонда за счет обязательных отчислений части страховой премии страховщиками. Из этих средств производится возмещение вреда пострадавшим в случаях, если владелец транспортного средства - причинитель вреда не застрахован; если он неизвестен; если страховая компания не может исполнить свои обязательства вследствие банкротства. Для России такой набор гарантийных функций принципиален. Недопустимо финансирование за счет гарантийного фонда предупредительных мероприятий, программ безопасности движения и т.п. Только сугубо целевое использование средств фонда может обеспечить полноценное гарантирование прав пострадавших. Одной из особенностей возмещения вреда жизни или здоровью граждан является возможный долговременный срок выплат. Это связано, как уже упоминалось, с возмещением вреда в связи с потерей кормильца, утратой трудоспособности, а также в некоторых случаях- по расходам на медицинское обеспечение. При этом вред здоровью, причиненный в результате ДТП, зачастую характеризуется длительным латентным периодом:

когда последствия выявляются спустя значительное время после инцидентов. Учитывая данную особенность, требования к гарантийному фонду могут предъявляться спустя годы после ДТП, что накладывает особые требования к его финансовой обеспеченности.

**Решение социальных проблем при регулировании выплат.**

Статья 1072 ГК предусматривает порядок возмещения вреда лицом, застраховавшим свою ответственность. Уже обсуждалась проблема размера страховой суммы, с которой непосредственно связаны вопросы участия владельца транспортного средства в выплатах пострадавшему. Может сложиться ситуация, когда через несколько лет после начала выплат потерпевшему страховая сумма будет исчерпана. Очевидны трудности в розыске виновника ДТП и дальнейшем взыскании с него возмещения в последующие периоды. Длительный характер выплат требует создания механизма, обеспечивающего получение потерпевшим регулярных выплат возмещения от страховой организации в течение всего предусмотренного законодательством срока. При установлении минимальных страховых сумм, с учетом заложенных особенностей осуществления страховых выплат и принимая во внимание задачу минимизации страховых взносов, представляется целесообразным использовать следующий подход Единовременные выплаты (по оплате расходов на лечение, расходов на погребение) ограничиваются определенной суммой. Периодические выплаты (в связи с потерей кормильца, в связи с потерей трудоспособности и т.п. ) ограничиваются определенной суммой на одного человека в месяц, при этом общий размер таких выплат не ограничивается; Они производятся на протяжении всего срока, пока пострадавший имеет право на их получение в соответствии с законодательством о возмещении вреда. По аналогии со статьями 1086, 1087 ГК можно ориентироваться на сумму в 5 МРОТ на человека в месяц**.**

**Страховые тарифы**

В соответствии с пунктом 2 статьи 954 страховой тариф может устанавливаться или регулироваться органом страхового надзора в предусмотренных законом случаях. Здесь же устанавливается важный принцип, в соответствии с которым страховая премия определяется с единицы страховой суммы с учетом объекта страхования и страхового риска. Данные законодательные положения крайне важны при решении вопроса о возможности социального перераспределения финансовой нагрузки в зависимости от материального положения владельца транспортного средства, а на практике — от марки и стоимости транспортного средства. Недопустимость такого подхода отмечалась выше при анализе идеи "социального" страхования автогражданской ответственности. Представляется, что только статистические данные могут лежать в основе определения тарифов. Единственным основанием для разделения тарифов на группы является степень страхового риска. Социальная функция всего закона в целом заключатся в гарантировании возмещения вреда жизни или здоровью потерпевших в ДТП. В остальных случаях действуют положения Гражданского кодекса, исключающие дифференцирование тарифов по социальным признакам. Кроме того, необходимо учитывать существование налога на владельцев транспортных средств, а также перспективу введения специального налога на владельцев дорогих иномарок, которыми и решаются задачи социального перераспределения в связи с владением автотранспортом. ГК носит непосредственное установление (регулирование) страховых тарифов к компетенции органа страхового надзора. Вместе с тем представляется важным закрепить в законе помянутые выше требования, служащие основой для установления тарифов страховым надзором. Важным элементом тарифов является система "бонус - малус" как основа тарифной политики в обеспечении БДД. Принцип отнесения страхователя (застрахованного) к тому или иному классу в системе "бонус - мапус", так же как и принцип определения тарифа, должен основываться на статистических данных. Нарушение такого подхода приведет к вырождению страхования в разновидность налогообложения, так как реально уплачиваемая страхователем сумма не будет соответствовать степени риска. Помимо несоответствия законодательству, такой подход потребует также удорожания страхования в целом и усиления функций гарантийного фонда с тем. чтобы скомпенсировать падение в устойчивости страховых компаний, которые осуществляют в основном страхование владельцев недорогого транспорта. Вторым аспектом при формировании системы "бонус - малус" является необходимость фиксации "страховой истории". представляется, что страховая история, представляющая данные о сроке страхования, ДТП с участием конкретного лица и произведенных страховых выплатах, должна вестись во взаимодействии страховых организаций и органов ГИБДД. Документ с данными о страховой истории должен являться основанием для отнесения конкретного лица к тому или иному классу системе "бонус - малус". В целях формирования тарифов потребуется ведение страховым надзором диной статистики на основании представляемых страховщиками статистических сведений.

**Организация страхования**

*Правила страхования и форма* полиса: *единые или различные?*

ГК (статьи 927, 935, 954) предусматривает пределы, в которых законом об обязательном страховании могут регулироваться условия договора страхования. Строгая трактовка положений ГК (ст. 927, п. 2) приводит к выводу, что любое сужение договорной свободы сторон договора страхования, выходящее за установленные ГК рамки, должно признаваться противоречащим статье 927 ГК. Соответственно такое регулирование не допускается в силу статьи 3 ГК. Исходя из гражданского кодекса, законом об обязательном страховании устанавливаются круг обязанных лиц (п.2, ст.927; пЛ ст.935 ГК) , объекты, риски, минимальные размеры страховых сумм (п. З ст.936 К);правомочие потерпевшего по обращению непосредственно к страховщику за страховым возмещением (п. 4 ст. 931 ГК);тарифы или регулирующие положения по тарифам (п.2 ст. 954 ГК); основания освобождения страховщика от страховой выплаты по страховым случаям, произошедшим вследствие грубой неосторожности выгодоприобретателя (потерпевшего) - статьи 963 и 964 ГК. Исходя из строгой трактовки ГК. область особого регулирования гражданско-правовых вопросов в законе об обязательном страховании определена исключительно перечисленными положениями Противоположная точка зрения, основанная на законодательном установлении порядка и условий обязательного страхования в соответствии со статьей 3 (п.3) Закона об организации страхового дела в РФ. предусматривает возможность практического закрепления в законе конкретных Правил, на которых должно осуществляться страхование. Необходимо иметь в виду приоритет норм ГК при регулировании гражданских правоотношений. Из ГК необходимо исходить и при определении круга вопросов, по которым законом об обязательном страховании могут устанавливаться особые правила. Вместе с тем значительное публично-правовое содержание закона об обязательном страховании, направленное на организацию контроля и учета, может предусматривать изъятие из принципа договорной свободы. В частности, обосновано введение единой формы страхового полиса- представляется целесообразным также унифицировать и ряд условий страхования, прежде всего части порядка предъявления пострадавшими требований о страховом возмещении. Однако законодательное требование полной унификации всех договорных условий не будет соответствовать ГК.

#### Система ликвидации

Система урегулирования убытков по страхованию автогражданской ответственности хорошо известна. Вместе с тем введение обязательного страхования потребует ее принципиального усовершенствования. Реальная проблема заключается в трудностях, с которыми неизбежно столкнется пострадавший, пытаясь получить возмещение от страховой компании, находящейся в совершенно другом регионе и не имеющей своих подразделений по месту нахождения пострадавшего. Аналогичные проблемы, как известно, имеются а системе ОМС. Потребуется организация взаимодействия между страховщиками, позволяющая решить данную проблему. При создании сети по регулированию может быть применен опыт европейской системы "зеленых карт", предполагающих наличие в каждом регионе страховых организаций, оказывающих слуги по урегулированию убытков для других страховщиков, не имеющих в данном регионе своих филиалов или представительств.

*Организация контроля*

Обеспечение всеобщности страхования невозможно без налаженной системы контроля. Основной принцип контроля - полный запрет на эксплуатацию автотранспорта без страхования автогражданской ответственности. Наличие страхования должно являться обязательным условием при проведении органами ГИБДД государственной регистрации транспортных средств, их ежегодном техническом осмотре, при контроле на дорогах. На практике эксплуатация транспортного средств а без страхования должна влечь наложение крупного штрафа, соизмеримого с размером годового страхового взноса, и запрет дальнейшей эксплуатации транспортного средства путем снятия номерных знаков). Практическое осуществление контроля, как правило, требует ведения отличительного знака, свидетельствующего об осуществлении страхования. Этот отличительный знак необходим для визуального контроля со стороны органов ГИБДД .возникает вопрос: что служит подтверждением исполнения обязанности по страхованию? В соответствии с ГК **только страховой полис** может служить таким подтверждением. Никакой дополнительной регистрации сделки (договора страхования) не требуется, вместе с тем отсутствие отличительного знака при эксплуатации автотранспорта может являться самостоятельным составом административного правонарушения. Данное правонарушение хотя и не может являться основанием для запрета дальнейшей эксплуатации транспортного средства, но должно лечь наложение штрафа, Важным требованием к механизму контроля является его **простота и однозначность.** В этой связи представляется необходимым рассмотреть вопрос о точной формулировке объекта страхования. Возникает вопрос: допускается ли страхование ответственности отдельного лица вне связи с тем, какое конкретное транспортное средство это лицо эксплуатирует? ГК РФ связывает ответственность с лицом, а не с источником повышенной опасности. Поэтому, исходя из ГК, такой вариант страхования имеет право на существование, вместе с тем практически осуществить визуальный контроль наличия страхования у конкретного водителя невозможно. Учитывая международную практику, предлагается избрать формулу объекта страхования "ответственность собственника транспортного средства и иных лиц, владеющих транспортным средством на законном основании".

**3. Безопасность жизнедеятельности. Безопасность пользователей персональных компьютеров**

**4.1. Введение**

 Раздел "Безопасность пользователей персональных компьютеров" был выбран мною для данного дипломного проекта неслучайно. Все стратегические исследования, составления программ развития, исследования рынков, а также работа с законодательными базами проводятся на персональном компьютере. Поэтому для того, чтобы обезопасить себя от вредного воздействия электромагнитных излучений, необходимо знать правила техники безопасности работы на компьютере, и неукоснительно выполнять их. Именно об этих правилах и о вредном воздействии компьютера на человека будет рассказано в данной главе.

**4.2. Основные факторы опасности, связанные с использованием персонального компьютера.**

Типичными ощущениями, которые испытывают к концу рабочего дня перманентные пользователи персональных компьютеров, являются: головная боль, резь в глазах, тянущие боли в мышцах шеи, рук и спины, зуд кожи на лице и т.п. Испытываемые изо дня в день, они могут привести к мигреням, частичной потере зрения, сколиозу, кожному воспалению и другим нежелательным явлениям.

По результатам многочисленных исследований, проведенных учеными Швеции, Германии, Австралии, США, выявлена определенная связь между работой на компьютерах и такими недомоганиями как астенопия (быстрая утомляемость глаз), боли в спине и шее, запястный синдром (болезненное поражение срединного нерва запястья), тендениты (воспалительные процессы в тканях и сухожилиях), стенокардия и различные стрессовые состояния, сыпь на коже лица, хронические головные боли, головокружение, повышенная возбудимость и депрессивные состояния, снижение концентрации внимания, нарушение сна и многими другими недомоганиями, которые не только ведут к снижению трудоспособности, но и подрывают здоровье людей.

Видимо, трудно полностью избежать пагубного влияния на здоровье человека передовых технологий. Однако, как и во многих других случаях, пользователь персональных компьютеров могут свести их воздействие к минимуму, в частности, рациональной организацией рабочего места, грамотным выбором технической базы, разумным распределением времени труда и отдыха.

**4.3. Анализ перечисленных опасностей. Физическая природа, виды проявления, допустимые уровни.**

С точки зрения негативного воздействия на пользователя ПК можно выделить два условных фактора:

- субъективный;

- объективный.

Субъективный фактор объединяет следующие основные параметры [1]:

1. характеристика помещения для эксплуатации ПК (освещенность, расположение рабочего места, площадь на одно рабочее место и т.д.);

2. микроклимат, содержание аэроинов и вредных химических веществ в воздухе помещения;

3. шум и вибрация;

4. организация и оборудование рабочего места;

5. организация режима труда и отдыха при работе с ПК (время регламентированных перерывов, продолжительность работ);

6. обязательное медицинское обслуживание пользователей ПК.

Все указанные параметры определены и рекомендованы Санитарными нормами СН.2.2.2.542-96, утвержденными постановлением Госкомсанэпиднадзора РФ от 14 июля 1996г. №14 [1].

Я считаю необходимым более подробно описать некоторые параметры, перечисленные выше, т.к. это поможет предохраниться от вредного воздействия ПК.

***4.3.1* *Требования к помещениям для эксплуатации видеодисплейным терминалам (ВДТ) и ПК.***

Помещения с ВДТ и ПК должны иметь естественное и искусственное освещение. Естественное освещение должно осуществляться через светопроемы, ориентированные преимущественно на север и северо-восток и обеспечивать коэффициент естественной освещенности не ниже 1,2 % в зонах с устойчивым снежным покровом и не ниже 1,5 % на остальной территории.

Расположение рабочих мест с ВДТ и ПК для взрослых пользователей в подвальных помещениях не допускается. Размещение рабочих мест с ВДТ и ПК во всех учебных заведениях не допускается в цокольных и подвальных помещениях.

Площадь на одно рабочее место с ВДТ и ПК для взрослых пользователей должна составлять не менее 6 кв.метров, а объем - не менее 20,0 куб.м. Производственные помещения, в которых для работы используются ВДТ и ПК и учебные помещения не должны граничить с помещениями, в которых уровни шума и вибрации превышают нормированные значения (механические цеха, мастерские и т.п.)

Для внутренней отделки интерьера помещений с ВДТ и ПК должны использоваться диффузно-отражающие материалы с коэффициентом отражения для потолка - 0,7-0,8; для стен - 0,5-0,6; для пола - 0,3-0,5.

Поверхность пола в помещениях эксплуатации ВДТ и ПК должна быть ровной, без выбоин, нескользкой. Удобной для очистки и влажной уборки, обладать антистатистическими свойствами.

***4.3.2. Требования к микроклимату, содержанию аэроионов и вредных химических веществ в воздухе помещений эксплуатации ВДТ и ПК.***

В производственных помещениях, в которых работа на ПК является вспомогательной, температура, относительная влажность и скорость движения воздуха на рабочих местах должны соответствовать действующим санитарным нормам микроклимата производственных помещений:

в холодный период года температура воздуха должна быть не более 22-24 градусов, относительная влажность 40-60%, скорость движения воздуха - 0,1 м/с;

в теплый период года температура воздуха должна быть не более 23-25 градусов, относительная влажность 40-60%, скорость движения воздуха - 0,1 м/с;

В производственных, в которых работа на ПК является основной, должны обеспечиваться оптимальные параметры микроклимата.

Для повышения влажности воздуха в помещениях с ПК следует применять увлажнители воздуха, заправляемые ежедневно дистиллированной или прокипяченной питьевой водой. Помещения перед началом работы и во время перерыва должны быть проветрены.

Уровни положительных и отрицательных аэроионов в воздухе помещений с ПК должны соответствовать нормам, приведенным ниже.

Минимально необходимый уровень: n+ - 400, n- - 600

Оптимальный уровень: n+ 1500-3000, n- 3000-5000

Максимально допустимый уровень: n+ 50000, n- 50000

* + 1. ***Требования к шуму и вибрации***

При выполнении основной работы на ПК уровень шума на рабочем месте не должен превышать 50 дБА.

В помещениях, где работают инженерно-технические работники, осуществляющие лабораторный, аналитический или измерительный контроль, уровень шума не должен превышать 60 дБА.

На рабочих местах в помещениях для размещения шумных агрегатов вычислительных машин уровень шума не долен превышать 75 дБА.

В производственных помещениях, где работа с ПК является основной вибрация на рабочих местах не должна превышать допустимых по СанПиНу норм вибрации.

* + 1. ***Требования к организации и оборудованию рабочих мест.***

Рабочие места с ВДТ и ПК по отношению к световым проемам должны располагаться так, чтобы естественный свет падал сбоку, преимущественно слева. Схемы размещения рабочих мест должны учитывать расстояния между рабочими столами, которое должно быть не менее 2 м, а расстояние между боковыми поверхностями видеомониторов - не менее 1,2 м.

Конструкция рабочего стола должна обеспечивать оптимальное размещение на рабочей поверхности используемого оборудования с учетом его количества и конструктивных особенностей, характера выполняемой работы. Конструкция рабочего стула должна обеспечивать поддержание рациональной рабочей позы при работе на ПК, позволять сменить позу с целью снижения статического напряжения мышц шейно-плечевой области и спины для предупреждения развития утомления. Высота рабочей поверхности стола должна регулироваться в пределах 680-800 мм, при отсутствии такой возможности высота рабочей поверхности стола должна составлять 725 мм.

Экран видеомонитора должен находиться от глаз пользователя на оптимальном расстоянии 600-700 мм, но не ближе 500 мм с учетом размеров алфавитно-цифровых знаков и символов.

В помещениях с ПК и ВДТ ежедневно должна проводиться влажная уборка. . Помещения должны быть оснащены аптечкой первой помощи и углекислотными огнетушителями.

* + 1. ***Требования к организации режима труда и отдыха при работе с ПК***

Для обеспечения оптимальной работоспособности и сохранения здоровья профессиональных пользователей, на протяжении рабочей смены должны устанавливаться регламентированные перерывы. Продолжительность непрерывной работы на ПК без регламентированного перерыва не должна превышать 2 часов. Во время регламентированных перерывов с целью снижения нервно-эмоционального напряжения, утомления зрительного анализатора, устранения влияния гиподинамии и гипокинезии, предотвращения развития познотонического утомления целесообразно выполнять различные комплексы упражнений. С целью уменьшения отрицательного влияния монотонии целесообразно чередование операций осмысленного текста и числовых данных (изменение содержания работ).

В случаях возникновения у работающих на ПК зрительного дискомфорта и других неблагоприятных субъективных ощущений, несмотря на соблюдение санитарно-гигиенических, эргонометрических требований, режимов труда и отдыха следует применять индивидуальный подход в ограничении времени работ с ПК, коррекцию длительности перерывов для отдыха или проводить смену деятельности на другую, не связанную с использованием ПК.

Пользователь ПК, заботясь о своем здоровье, может выполнять эти нормы или требовать их выполнения от работодателя, но обычно он забывает о них, считая, что это незначительно влияет на самочувствие. И только субъективные ощущения недомогания могут убедить пользователя в рационализации рабочего места.

Все мы не раз слышали о том, что компьютеры, в частности, мониторы опасны для здоровья. Эти опасения принято относить к электромагнитному излучению, в первую очередь дисплее, а также системных блоков и линий связи. Частотный спектр излучения дисплеев характеризуется наличием рентгеновских, ультрафиолетовых, инфракрасных и других электромагнитных колебаний радиочастотного диапазона, а также более низкочастотных полей. Сегодня считают, что наибольшую опасность имеют излучения сверхнизких частот, которые, как выяснилось, способны вызвать биологические эффекты при воздействии на живые организмы, Было обнаружено, что слабые электромагнитные поля частотой 50-60 Гц (промышленной частоты) могут инициировать изменения в живых клетках, вплоть до нарушения синтеза ДНК. Такие волны обладают необычным свойством: опасность их воздействия при снижении интенсивности излучения не уменьшается, больше того, некоторые поля действуют на клетки тела только при малых интенсивностях или на конкретных частотах. Согласно объяснениям американских ученых, переменнон электромагнитное поле промышленной частоты вовлекает в аналогичные колебания молекулы независимо от того, находятся они в мозге человека или в его теле. Результатом этого является изменение активности ферментов и клеточного иммунитета, причем сходные процессы наблюдаются в тканях при возникновенн опухолей.

Статистика подтверждает негативное влияние на организм человека слабых электромагнитных излучений дисплее. Этот фактор является объективным, уменьшить его вредное воздействие можно только соответствующим качеством аппаратуры.

В каждой развитой стране есть собственные стандарты безопасности для мониторов, регламентирующие максимально допустимые значения электрических и магнитных полей, создаваемых монитором при работе. Наиболее прогрессивными являются стандарты, разработанные в Швеции и известные во всем мире под названием ТСО и MPR II [2]. Стандарт MPR II разработан в 1990г. В его основу положено правило ALARA (As Low As Reasonably Achievable – так мало как разумно возможно).

Стандарт MPR II

Таблица 3.3.1

|  |
| --- |
| Электрическое поле |
| Частота | MPR II |
| 0 Гц (статическое поле) | ≤ ± 500 В |
| 5 Гц – 2 кГц | ≤ 25 В/м |
| 2 кГц – 400 кГц | ≤ 2,5 В/м |
| Магнитное поле |
| Частота | MPR II |
| 5 Гц – 2 кГц | ≤ 250 нТ |
| 2 кГц – 400 кГц | ≤ 25 нТ |
| Замеры производятся на расстоянии 50 см по радиусу от монитора |

Суть рекомендаций ТСО состоит не только в определении допустимых значений различного типа излучений, но и в определении минимально приемлемых параметров мониторов, например, поддерживаемых разрешений, интенсивности свечения люминофора, запаса яркости, энергопотребления, шумности и т.д. Кроме того, в документах ТСО приводятся подробные методики тестирования мониторов.

Официальный сайт TCD http://www.tco-info.com. [2]

Рекомендации ТСО применяются во всех европейских странах и в США. Сегодня в состав ТСО рекомендаций входят три стандарта: ТСО 92, ТСО 95 и ТСО 99.

ТСО 92

Таблица 3.3.2

|  |
| --- |
| Электрическое поле |
| Частота | ТСО 92 |
| 0 Гц (статическое поле) | ≤ ± 500 В |
| 5 Гц – 2 кГц2 кГц – 400 кГц | ≤ 10 В/м≤ 1 В/м |
| Магнитное поле |
| Частота | ТСО 92 |
| 5 Гц – 2 кГц2 кГц – 400 кГц | ≤ 200 нТ≤ 25 нТ |
| Замеры производятся на расстоянии 30 см перед экраном и 50 см вокруг дисплея |

Основные критерии, предъявляемые к мониторам стандарта ТСО.

1. Дисплей должен отвечать требованиям, приведенным в табл. 3.3.2, при этом на мониторе логотип ТСО "low radiation".

2. Дисплей должен быть оборудован автоматической функцией выключения. Это означает, что дисплей должен быть автоматически выключен, если он некоторое время не был использован, чтобы уменьшить потребление энергии, а следовательно, излучения.

Варианты реализации функции энергосбережения

Таблица 3.3.3

|  |
| --- |
| А. Дисплей выключается автоматически в два приема |
| Шаг 1 | Дисплей автоматически переключается в режим ожидания, в котором потребление не может превышать 30 Вт. Готовность к запуску - 3 сек. |
| Шаг 2 | Если дисплей повторно не активизирован в течение некоторого времени, он выключается. В этом режиме потребление не превышает 8 Вт, время активизации такое же, как при ручном выключении. |
| На некоторых типах дисплеев время ожидания и выключения могут быть заданы. |
| В. Дисплей выключается за один шаг. |
| Шаг1 | Дисплей автоматически переключается в режим ожидания, в котором потребление не превышает 15 Вт. Готовность к перезапуску - 3 сек. |
| Время перехода в режим ожидания может быть задано. |

3. Монитор должен соответствовать стандарту на энергопотребление NUTEK спецификация 803299/94, что включает описание, как пользователь может устанавливать энергосберегающие функции.

4. Монитор должен соответствовать европейским стандартам на пожарную и электрическую безопасность.

5. Поставщик ПК должен иметь сертификационное соглашение с ТСО.

Стандарт ТСО 92 рассчитан только на мониторы.

Стандарт 95 существует наряду с ТСО 92 и не отменяет последний. Стандарт ТСО 95 распространяется на весь персональный компьютер: монитор, системный блок, клавиатуру, касается эргономических свойств, излучений (электрических и магнитных полей, шума и тепла), режимов энергосбережения и экологии.

ТСО 99 предъявляет более жесткие требования в сравнении с ТСО 95, в следующих областях: эргономика, излучение электрических и магнитных полей, окружающая среда и экология, а также пожарная и электрическая безопасность. ТСО 99 распространяется на традиционные CRT-мониторы, плоскопанельные мониторы, портативные компьютеры (Laptop, Notebook), системные блоки и клавиатуры.

Российский стандарт ГОСТ 27954-88 на видеомониторы персональных ЭВМ устанавливает требования, обязательные для любого монитора, продаваемого в РФ.

Мониторы ПК при сертификации подвергаются испытаниям по следующим параметрам:

1. Параметры безопасности - электрической, механической, пожарной безопасности (ГОСТ Р 50377-92).

2. Санитарно-гигиенические требования уровня звуковых шумов (ГОСТ 26329-84 или ГОСТ 2718-82), ультрафиолетовое, рентгеновское излучения и показатели качества изображения (ГОСТ 27954-88).

3. Электромагнитная совместимость - излучаемые радиопомехи (ГОСТ 29216-91).

Сертификат выдается только на весь комплекс вышеперечисленных ГОСТов.

Российский сертификат выдается государственной организацией СЕРТИНФО.

Известно [3], что все модели Samsung, Sony прошли российскую сертификацию. Все эти модели отвечают требованиям ТСО. В частности, рассмотрим в качестве примера предусмотренные меры безопасности пользователя в мониторах Sync Master, выпускаемых корпорацией Samsung Electronics. Прежде всего, уникальная конструкция отклоняющей системы ЭЛТ, содержащая специальные компенсационные катушки, замыкающие электромагнитные поля внутри корпуса; далее - особое покрытие поверхности экрана тонкой пленкой (ESF-покрытие), снимающей статическое электричество и подавляющей световые блики. Кроме того, покрытие Ultra Clear, повышающее контрастность изображения. Во всех мониторах этой серии минимальная частота кадровой развертки не менее 85 Гц, что исключает мерцание изображения. Дополнительный слой покрытия - так называемый микрофильтр, увеличивающий срок службы кинескопа монитора и обеспечивающий большую равномерность яркости и цвета.

Стандарты ТСО требуют снижения излучений электрических и магнитных полей от устройств настолько, насколько это технически возможно, вне зависимости от электрических и магнитных полей, уже существующих вокруг нас.

**4. 4. Способы защиты от воздействия опасных факторов**

Практические рекомендации для пользователей ПК [4]:

- грамотное заземление или зануление ПК без использования часто рекомендуемых переходников, обеспечивающих работоспособность компьютера;

- после включения в течение нескольких минут монитор сильно нагревается, в результате чего начинают распространяться различные химические выделения в виде газов. Поэтому, чем лучше проветривается помещение с компьютером и чем больше пространства вокруг монитора, тем безопаснее;

- целесообразно каждые 4 часа осуществлять замену монитора, не стараясь сэкономить на его качестве.

Мониторы, удовлетворяющие требованиям стандартов ТСО, не нуждаются в защитных экранах. Но если Вы не уверены в качестве монитора, защитный экран необходим.

Выбор защитного экрана:

1. Сеточный фильтр.

Представляет собой сетку, которая за счет эффекта дифракции уменьшает рассеянное отражение и мерцание экрана. В результате ухудшается четкость и контрастность изображения. Такие фильтры не служат защитой от электромагнитных излучений.

2. Пленочный фильтр.

Наиболее известны у нас фильтры Polaroid модели СР 50, которые считаются хорошими для защиты от бликов и мерцаний экранов. Они повышают четкость и контрастность изображения, но не являются защитой от электромагнитных излучений.

Основной недостаток - недостаточно прочны и долговечны. Срок службы - 1-2 года.

3. Стеклянные фильтры.

Частично поглощают электромагнитные излучения, но создают блики и отражения света.

4. Поляризующие фильтры.

Выполняют функцию защиты информации. За счет эффекта поляризации изображение на экране монитора при наличии такого фильтра будет видно только при прямом взгляде и человек, стоящий сбоку, рассмотреть информацию не сможет.

5. Фильтры полной защиты.

Имеют слоистую структуру (7-8 слоев), каждый из которых использует преимущества перечисленных выше фильтров.

Выбор компьютера, в первую очередь монитора, должен быть основан не только на стоимости, технических характеристиках, но и наличии гигиенического сертификата, на тех стандартах, которым этот монитор удовлетворяет. Реализация компьютеров, не прошедших сертификацию, запрещена.

**4.5. Заключение**

При выполнении вышеперечисленных правил работы на персональном компьютере можно избежать его вредного воздействия, обеспечить оптимальную работоспособность, предупредить развитие переутомления и сохранить здоровье.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Федеральный закон “**Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств**“ вступает в действие с 1 июля 2003 года. Обязательное страхование ответственности автовладельцев — непременный атрибут цивилизованной страны - станет нормой и для нашего общества. Принятие закона назрело давно и можно только приветствовать тот факт, что дело сдвинулось с мертвой точки. Введение обязательного страхования наконец-то наведет порядок в той области человеческих взаимоотношений, где ответственность за свои действия сейчас не несет практически никто. Цель закона - создать юридические основы для реальной защиты прав пострадавших от дорожно-транспортных происшествий на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами. Это значит, что вскоре на местах аварий вместо "разборок" мы сможем наблюдать картину, знакомую пока лишь по западным фильмам: водители, мирно обменивающиеся визитками страховщиков. Именно они, а не участники аварии будут со следующего года рассчитываться за последствия ДТП.

Основной задачей дипломного проекта было – исследовать насколько федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”, а также, та части страхового законодательства, которая непосредственно связана с введением обязательного страхования гражданской ответственности способна предоставить гарантии возмещения вреда жизни, здоровью и имуществу граждан, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, провести анализ механизма обязательного страхования АГО за рубежом, выявить проблемы государственного регулирования в этой области в Российской Федерации.

Основные разработки сводились к выявлению предложений по совершенствованию системы государственного регулирования в области законодательной базы обязательного страхования АГО с учетом особенностей страхового рынка в Российской Федерации и разработке конкретных мер по практической реализации и повышению эффективности механизма обязательного страхования путем внесения изменений в процесс подготовки к введению федерального закона.

В ходе исследования был выявлен целый ряд проблем государственного регулирования страхования гражданской ответственности, которые способны создать трудности на пути реализации федерального закона и понизить эффективность функционирования данного вида страхования. Условно их можно классифицировать на :

* недостатки законодательной базы;
* отсутствие последовательности мер по практической реализации закона.

Примечательно, что многолетня история закона “**Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств**“ связанная с его рассмотрением и редакцией в парламенте, способствовала устранению основных недостатков и противоречий. Тем не менее, целый ряд замечаний к закону остается, и он без сомнения требует радикальной доработки. В целом Федеральный закон “**Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств**“ имеет целый ряд юридических неточностей, вступающих в противоречие с существующими правовыми актами положений, но, не имея целью проводить подробный юридический анализ, стоит остановиться на следующих проблемах:

* необходимо отметить, что из рассматриваемого проекта Федерального закона его авторы исключили ряд наиболее острых вопросов. Это предполагаемый размер страховых тарифов, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти по надзору за Страховой деятельностью по представлению Агентства; порядок замены страховщика по инициативе агентства и др. Между тем, например, размер страховых тарифов является ключевым моментом или фактором, определяющим все основные условия страхования автогражданской ответственности. Поэтому очень важно, чтобы размер базовых тарифных ставок (иначе размер платежей с владельцев различных средств транспорта) был четко указан в самом Федеральном законе.
* принципиальным является следующее замечание, касающееся страховых сумм. В законопроекте, предусматривается возмещение вреда личности в пределах 240 МРОТ в случае, если пострадало несколько лиц. Если пострадало только одно лицо, минимальная сумма установлена в размере 400 МРОТ. Данный объем страхового покрытия является низким даже на первом этапе. Он не предоставляет реальной страховой защиты и дискредитирует идею страхования в целом. Исходя из данных судебной практики по делам о возмещении вреда жизни и здоровью граждан, причиненного в результате ДТП, представляется целесообразным установить минимальную страховую сумму в размере не ниже 2500-3000 МРОТ. Этот размер позволит обеспечить защиту имущественных интересов пострадавших в ДТП и их семей, исходя из предусмотренных законодательством случаев возмещения вреда жизни или здоровью, в том числе с учетом средних сроков осуществления выплат по потере трудоспособности и потере кормильца.
* положение об обязательности наличия представительств компании во всех субъектах РФ явно спорно. Мало того, что этому требованию пока не удовлетворяет ни одна российская компания, оно все равно не решает основной проблемы. Поскольку непонятно, что дает наличие филиала в центре таких больших регионов, как Иркутская область или Красноярский край, для урегулирования проблем за тысячи километров, на их "окраинах".
* как отмечается в Пояснительной записке к проекту федерального закона, "мерой, направленной, в том числе и на снижение размера страхового взноса по обязательному страхованию, является поэтапное введение закона в действие". В первый год предлагается осуществление обязательного страхования только в отношении причинения вреда жизни и здоровью потерпевших, а затем — и имуществу. Обоснование такого варианта, кроме снижения взноса, еще и необходимостью сбора статистических данных "по имущественному вреду" вряд ли можно принять во внимание, коль скоро расчет тарифных ставок за вред, причиненный личности, более сложен, чем за вред имуществу. Как известно, при ДТП повреждения получают прежде всего транспортные средства. Поэтому для большинства пострадавших предлагаемый вариант страхования потеряет смысл. При том, что страховые взносы они будут обязаны платить ежегодно.
* закон не регламентирует такую важную часть как разногласия при оценке величины ущерба между страховщиками, клиентами, работниками автосервиса и экспертами. Кроме того, разные подходы к определению ущерба в разных регионах также отличаются. Очень важным на данном этапе является создание методологии экспертной оценки.
* к числу недостатков рассматриваемого закона следует отнести и отсутствие четкого механизма реализации своих прав и обязанностей различными лицами. Так, законом вообще не регламентировано взаимодействие страхователей и сотрудников ГИБДД.
* имеются и проблемы, связанные с организацией информационного взаимодействия. В соответствии с положениями Федерального закона «Об информации, информатизации и защите информации», сведения о владельцах транспортных средств, выданных водительских удостоверениях относятся к категории ограниченного доступа. Действие закона невозможно без создания новой автоматизированной информационно-справочной системы: о заключенных, измененных и прекративших действие договорах обязательного страхования, обобщенных данных отчетности по обязательному страхованию — в федеральном органе исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью; о владельцах транспортных средств, нарушителях правил дорожного движения, дорожно-транспортных происшествиях, размерах причиненного в результате конкретных ДТП ущерба, соответствующих статистических данных по названным объектам учета — в органах внутренних дел (подразделениях ГИБДД)».

В данной работе проведен тщательный анализ существующего рынка страхования, исследованы особенности зарубежных моделей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Опираясь на изученный материал, а, также учитывая замечания указанные выше, автор вносит следующие предложения, направленные на совершенствование системы государственного регулирования страхования АГО в целом, также на создание мер по успешной реализации механизма обязательного страхования.. Эти предложения носят исключительно практический характер и могут быть восприняты в качестве разработки конкретных мер по подготовке к реализации проекта.

* уже на данном этапе необходимо создание профессионального объединения страховщиков, предусмотренное принятым законом об обязательном страховании автогражданской ответственности;
* необходимо продолжить дальнейшие разработки в нормативно-правовой базе. Требуют детальной проработки следующие категории законодательства ОСОА:
* тарифы;
* порядок формирования Резерва Гарантии и другие документы;
* типовые правила и полис;
* правила автотехнической экспертизы, что предполагает:
1. утверждение единых по России стандартов оценки ущерба имущества и автотранспортных средств, что позволит усреднить критерии и подходы и оптимизировать выплаты по имуществу и автотранспорту;
2. создание нормального института независимых оценщиков, в том числе решение вопросов регулирования цен на услуги.
* создание единой информационной системы;
* решение вопроса о вступления в систему "Зеленая карта" . До недавнего времени главным условием вступления в систему "Зеленая карта" было принятие закона об обязательном страховании автогражданской ответственности. Теперь оно выполнено, и в ближайшее время в России должно быть создано национальное бюро "Зеленой карты", в которое войдут страховые компании, желающие участвовать в этом виде страхования";
* создать и утвердить «Алгоритм взаимодействия с ГИБДД», позволяющий сократить время оформления ДТП. Возможно, ДТП без человеческих жертв следует оформлять без участия сотрудников ГИБДД, что позволит сократить время оформления. Решение вопросов о процедуре определения виновности и перечне документов, которые будут признаваться необходимыми для подтверждения факта страхового случая, в случаях, когда на место ДТП не будут вызываться сотрудники ГИБДД;
* при поддержке региональных Союзов страховщиков организовать в СМИ кампанию по разъяснению Закона и целесообразности введения обязательного страхования АГО для населения России;
* из-за поэтапного введения закона, обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев теряет смысл, а введение урегулирования ДТП в цивилизованные рамки откладывается еще на какое-то время. Поэтому логичным представляется предложение страховщиков сразу ввести обязанность страховаться по полной программе для владельцев новых машин, оставив "социальную отсрочку" лишь для владельцев старых автомобилей.

Проведенные исследования, очевидно, доказывают, что система государственного регулирования страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств пока еще не учитывает и не определяет множество серьезнейших моментов, от которых зависит эффективность страхования АГО в Российской Федерации, а также имеет ряд других недостатков. При осуществлении всех вышеперечисленных действий обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации удастся сделать эффективным и одновременно социально ориентированным экономическим механизмом, решить основные проблемы законодательно-нормативной базы и практической реализации закона.

##

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ЗАКОНЫ И НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ

1. Гражданский кодекс РФ, глава 48 “Страхование” (в ред. Федеральных законов от 12.08.96 г.№ 110-ФЗ, от 24.10.97 г. № 133-ФЗ, от 17.12.99 г. № 213-ФЗ)
2. Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.92 г.
3. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ **"Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств**"
4. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 41-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального **"Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"**
5. Проект закона ‘О порядке осуществления обязательного страхования на территории Российской Федерации”
6. Проект Федерального закона РФ **"Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"**

МОНОГРАФИИ, СБОРНИКИ, СТАТЬИ

1. Александров А.А. Страхование. М.: "Издательство ПРИОР", 1999 г. –192 стр.
2. Астапович A.3., Отлобовский И.Б. Тенденции и перспективы развития страхования в ТЗЗ России. - М.: Диалог-МГУ, 1999 г. - 80 стр.
3. Балабанов И. Т., Балабанов А. И. Страхование. — СПб: Питер, 2001 г. – 256 стр. (Серия „Учебники для вузов“)
4. Бирюков Б.М. Страхование автомобиля. - М.: "Издательство ПРИОР", 1999 г. - 128 стр.
5. Знаменский А. Б. Страховой рынок Северо-запада за 9 месяцев 2001 года. Сборник аналитических материалов. М.: "Анкил", 2001 г. – 64 стр.
6. Лемер Ж.. Системы бонус-малус в автомобильном страховании: Перев. с англ. – М.: "Янус-К", 1998 г. – 270 стр.
7. Плешков А.П. Очерки зарубежного страхования. - М.: "Анкил", 1997 г. – 200 стр.
8. Ю.А.Сплетухов. Страхование ответственности – М.: Аудитор, 2001 г. – 172 стр.
9. Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. – М.: Издательский центр "Анкил". 1998 г. – 80 стр.
10. Шинкаренко И.Э. Страхование ответственности: Справочник. - М.: Финансы и статистика, 1999 г. –352 стр.
11. Автомобильный транспорт № 8, 2001 г., c.41-46
12. Аудитор № 3, 2001 г., c.3-7
13. Аудитор № 6, 2002 г.
14. Деловой Петербург № 162, 17.09.01 г.
15. Деньги № 15, 2001 г.
16. Страховое ревю № 10, 2001, c.20-32 г.
17. За рулем № 6, 2001 г., c.12-13
18. Коммерсантъ № 61, 06.04.01 г. , c.1
19. Коммерсантъ № 101, 14.06.01 г., c.13, 15
20. Коммерсантъ № 156, 30.08.01 г.
21. Коммерсантъ № 194, 23.10.01 г., c.7
22. Итоги № 15, 2001 г., c.56-61
23. Русский полис № 6, 2001 г., c.48-53
24. Русский полис № 8, 2001 г., c.46-47
25. Русский полис № 10, 2001 г., c.1
26. Русский полис № 3, 2002 г., c.56-57
27. Российский страховой бюллетень № 4, 2001 г., c.4-13
28. Страховое ревю № 3, 2001 г., c.9-14
29. Страховое ревю № 5, 2001 г., c.3-33
30. Эксперт № 38, 2000 г., c.100-105
31. Эксперт № 15, 2001 г.
32. Финансы № 6, 2000 г., c.52-57
33. Финансовая Россия № 40,2001 г., c.5
34. Финансовая газета № 9, 2002 г., c.13
1. Мы и автомобиль//За рулем. - №3. – с.104. [↑](#footnote-ref-1)