

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Гражданское право и процесс

(направленность (профиль))

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

на тему Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев
транспортных средств: проблемы развития и пути решения

Обучающийся

Марихин А.С.

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

к.ю.н., доцент, Сергеев А.В.

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2025

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Теоретико-правовые основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	8
1.1 Понятие и юридическая природа обязательного страхования гражданской ответственности	8
1.2 Понятие и юридическая природа обязательного страхования гражданской ответственности	12
1.3 Сравнительно-правовой анализ зарубежных систем обязательного автострахования.....	16
Глава 2 Проблемы правоприменения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	20
2.1 Пробелы и коллизии в законодательстве об ОСАГО	20
2.2 Анализ судебной практики по спорам, возникающим из правоотношений ОСАГО	26
2.3 Гражданско-правовая ответственность и способы защиты прав потерпевших в сфере обязательного автострахования	45
Глава 3 Направления совершенствования законодательства и практики применения норм об ОСАГО	51
3.1 Основные способы совершенствования нормативно-правовой базы ОСАГО	51
3.2 Использование международного опыта в реформировании системы обязательного автострахования в России	57
3.3 Внедрение цифровых технологий в сфере ОСАГО: правовые аспекты и перспективы	64
Заключение	71
Список используемой литературы и используемых источников	75

Введение

Актуальность работы. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО) является ключевым механизмом правовой защиты участников дорожного движения, обеспечивая компенсацию имущественного и морального вреда, причиненного в результате дорожно-транспортных происшествий. Однако за последние годы в России возникли значительные проблемы, связанные с функционированием данного института. Это связано с ростом количества судебных споров, недостаточной компенсацией реального ущерба, злоупотреблениями со стороны недобросовестных страхователей и страховщиков, а также сложностями в применении законодательства в условиях цифровизации экономики.

Внедрение цифровых технологий, таких как электронные полисы, онлайн-расчеты страховых выплат и системы автоматического анализа данных, открывает новые возможности для повышения прозрачности и эффективности страховой деятельности. Тем не менее эти изменения сопровождаются новыми вызовами, включая риски кибермошенничества, необходимость модернизации нормативной базы и адаптации правоприменительной практики.

Кроме того, актуальность исследования обусловлена растущим интересом к международным стандартам и практике в области автострахования. Такие страны, как Германия, Великобритания и США, демонстрируют успешные примеры интеграции страховых технологий и правовых механизмов, что подчеркивает необходимость адаптации передового опыта к российским реалиям. Учитывая важность ОСАГО для социальной и экономической стабильности, разработка предложений по совершенствованию его нормативного регулирования и внедрению современных технологий является своевременной и необходимой задачей.

Важную роль также играет социальный аспект: низкая информированность граждан о своих правах в рамках ОСАГО, сложности получения страховых выплат и частые случаи мошенничества требуют

повышения уровня правовой грамотности населения и усиления контроля за деятельностью страховых организаций. Таким образом, исследование данной темы носит не только теоретическую, но и практическую значимость.

Цель исследования состоит в анализе существующих проблем нормативного регулирования и правоприменительной практики в сфере ОСАГО и разработке предложений по совершенствованию законодательства и повышению эффективности защиты прав участников страховых правоотношений.

Задачи исследования

- раскрыть юридическую природу и сущность обязательного страхования гражданской ответственности;
- проанализировать историческое развитие института ОСАГО в Российской Федерации
- провести сравнительно-правовое исследование зарубежных систем обязательного автострахования.
- выявить пробелы и коллизии в законодательстве об ОСАГО.
- проанализировать судебную практику по спорам, связанным с ОСАГО.
- разработать рекомендации по совершенствованию нормативно-правовой базы ОСАГО с учетом международного опыта и современных цифровых технологий.

Объект исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе реализации обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предметом исследования являются правовые нормы, регулирующие обязательное страхование гражданской ответственности, а также механизмы их реализации и совершенствования.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные и частнонаучные методы, включая диалектический метод, историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический, системный и функциональный методы. Применение указанных методов позволяет глубоко

проанализировать как национальную, так и зарубежную практику обязательного автострахования.

Нормативно-правовую основу исследования составляют Гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а также подзаконные акты, регулирующие сферу ОСАГО.

Теоретическую основу исследования составляют труды российских и зарубежных ученых в области гражданского права, страхового права и регулирования обязательного страхования, включая работы И.Г. Александровой, Д.И. Алексеева, К.А. Беляева, В.М. Ведяхина, Н.В. Витрука, а также исследования в сфере цифровизации страховой отрасли.

Гипотеза исследования. Совершенствование законодательства в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, с учетом международного опыта и современных технологий, позволит повысить эффективность защиты прав потерпевших, минимизировать правовые коллизии и оптимизировать взаимодействие между участниками страховых правоотношений.

Научная новизна исследования определяется системным подходом к анализу актуальных проблем обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России с учётом современных вызовов, связанных с цифровизацией страховой деятельности и интеграцией международного опыта. В работе впервые комплексно изучены вопросы влияния цифровых технологий, таких как телематические системы и электронные платформы для онлайн-урегулирования страховых случаев, на эффективность правоприменения и защиту прав страхователей. Также в рамках исследования детально проанализированы перспективы применения отдельных элементов зарубежных правовых конструкций, включая «no-fault» системы и дифференцированную тарифную политику, в контексте российской модели автострахования. Полученные выводы позволяют сформулировать конкретные

рекомендации по усовершенствованию отечественного законодательства об ОСАГО, направленные на устранение существующих пробелов и повышение уровня правовой защиты участников страховых правоотношений.

Теоретическая значимость исследования состоит в расширении и уточнении имеющихся представлений о правовой природе обязательного автострахования, его роли в системе гражданско-правовых институтов и социальной защиты населения. Проведённый сравнительно-правовой анализ международных практик позволяет глубже осмыслить возможности и пределы использования зарубежного опыта в российском праве, что способствует развитию теории страхового права и правоприменительной деятельности в области гражданской ответственности. Представленные в работе положения и выводы могут быть использованы в качестве основы для дальнейших научных исследований, направленных на совершенствование механизма ОСАГО, а также при подготовке учебно-методических материалов по дисциплинам гражданского и страхового права.

Положения, выносимые на защиту:

- обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств представляет собой сложный, многоуровневый институт, сочетающий элементы частноправового договора и публично-правового регулирования, что требует учёта специфики в процессе совершенствования законодательства и правоприменительной практики.
- цифровизация сферы ОСАГО, выражающаяся в широком использовании электронных полисов, автоматизированного расчёта страховых выплат и телематических технологий, существенно повышает прозрачность и оперативность процессов страхования, однако требует дополнительных законодательных гарантий защиты персональных данных страхователей и механизмов предотвращения цифрового мошенничества.
- устранение пробелов и коллизий в действующем законодательстве об ОСАГО возможно через введение более чёткой регламентации вопросов приоритетности натуральной формы возмещения,

дифференцированного учёта износа деталей, а также единообразного механизма определения размера реального ущерба с обязательным контролем качества ремонтных работ.

– зарубежный опыт, в частности, применение системы «no-fault» и расширенных тарифных коридоров в странах с высоким уровнем правовой защиты, может быть частично адаптирован в российском законодательстве. Однако заимствование зарубежных правовых конструкций должно сопровождаться необходимой адаптацией к отечественным условиям, в первую очередь к принципам деликтной ответственности и реальным экономическим условиям.

– совершенствование механизма обязательного досудебного урегулирования страховых споров посредством института финансового уполномоченного, внедрение чётких временных рамок и регламентов рассмотрения претензий является необходимым условием снижения судебной нагрузки и повышения эффективности защиты прав потерпевших в рамках ОСАГО.

Сформулированные положения раскрывают содержание и новизну проведённого исследования и могут служить основой для дальнейшего развития правовой теории и практики в области обязательного автострахования.

Глава 1 Теоретико-правовые основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1.1 Понятие и юридическая природа обязательного страхования гражданской ответственности

ОСАГО представляет собой правовой феномен, получивший широкое распространение в контексте современного правового и социально-экономического развития. Его возникновение обусловлено не только стремительным ростом интенсивности дорожного движения и увеличением числа дорожно-транспортных происшествий, но и объективной необходимостью создать правовой механизм, гарантирующий возмещение ущерба потерпевшим третьим лицам. Таким образом, ОСАГО можно охарактеризовать как правовой институт, расположенный на пересечении публичного и частного интересов, где соотносятся государственно-императивное начало и частноправовые принципы имущественного оборота [43, с.44-45].

При этом анализ данного института не ограничивается только экономическими или социальными предпосылками его становления. Правовая наука ставит вопрос о юридической природе подобных обязательств, их роли в системе гражданско-правовых отношений, а также о степени их публично-правовой регламентации [51, с.11]. Стремление законодателя максимально защитить имущественные интересы пострадавших лиц и одновременно обеспечить предсказуемость правового регулирования в условиях массового участия собственников транспортных средств в дорожном движении приводит к необходимости детального правового описания сущности, свойств и особенностей обязательного страхования ответственности [3, с.63-64].

ОСАГО в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» базируется на категории обязательности, которая заключена в самом характере правовых предписаний [46]. Владельцы

транспортных средств не вправе уклониться от заключения договора данного вида страхования, что существенно отличает его от добровольных страховых соглашений, основанных прежде всего на принципе свободы договора, закреплённом в гражданском законодательстве [8]. Таким образом, если в добровольных отношениях стороны самостоятельно определяют целесообразность и условия заключения сделки, то в случае ОСАГО импульс к заключению договора исходит от императивных норм законодательства, стремящихся обеспечить интересы более широкого круга лиц, нежели непосредственные участники правоотношения [53, с.18–19].

Содержание института ОСАГО невозможно постичь без учета его юридической природы. Исследователи сходятся в том, что речь идет о многоаспектном правовом образовании. С одной стороны, ОСАГО – это договор страхования, имеющий все классические признаки: двусторонний характер, возмездность, алеаторность, направленность на защиту имущественных интересов [37, с.140-142].

С другой стороны, обязательный характер заключения и государственное регулирование стоимости, условий и порядка осуществления страховых выплат свидетельствуют о тесной связи данного института с публично-правовыми началами.

В научной литературе неоднократно указывается на особый «смешанный» статус ОСАГО, соединяющего частноправовую конструкцию договора с публично-правовой регламентацией в интересах общества.

Так, В.И. Серебровский подчеркивал, что «с юридической точки зрения страхование является правоотношением» [41, с.328]. Однако если в классической модели страхового правоотношения его возникновение целиком зависит от свободы воли сторон, то в случае обязательного страхования волеизъявление сторон оказывается жестко структурировано предписаниями закона.

Данная специфика связана с широким социально-экономическим контекстом. Рост числа транспортных средств, увеличение аварийности и

потребность в оперативном возмещении ущерба способствовали формированию ОСАГО как механизма перераспределения рисков [6, с.150-156; 16, с.39]. Через законодательное установление обязательности данного вида страхования государство фактически распределяет возникающие имущественные риски между всеми владельцами транспортных средств [3, с.64], сводя к минимуму ситуации, когда потерпевший остается без компенсации.

Юридическая природа ОСАГО также проявляется в характеристике данного договора как публичного. В соответствии с позицией законодателя и судебной практики, подтвержденной в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 [33], страховщик, получивший лицензию, не вправе необоснованно отказаться от заключения договора. Это исключает дискриминацию страхователей и обеспечивает единообразие условий договора для всех обратившихся лиц.

В отличие от добровольных договоров, основанных на частноправовых началах и экономической целесообразности, в случае ОСАГО законодатель исходит из общественных интересов [2, с.31. Таким образом, формируется правовой механизм, в котором свобода усмотрения сторон ограничена, страховщик обязан принять риск, а владелец транспортного средства – уплатить премию и обеспечить непрерывное действие полиса.

Глубина юридической природы ОСАГО раскрывается и через риск-распределительную функцию. Если в классической модели страхования объектом выступают индивидуальные имущественные интересы, то ОСАГО страхует интерес, связанный с ответственностью перед третьими лицами [49, с.145]. Страховая сумма при наступлении случая идет на удовлетворение требований потерпевшего, перемещая фокус с индивидуального интереса на общественное уравнивание имущественных потерь.

Учёные неоднократно отмечают, что жесткое законодательное регулирование тарифов и условий ОСАГО обеспечивает предсказуемость и стабильность рынка, не допуская дисбаланса интересов [10, с.42]. С правовой точки зрения, расширение регулирующей роли государства в данном сегменте

гражданско-правовых отношений отражает его стремление поддерживать социально значимый институт, выходящий за рамки частных интересов.

В доктрине обсуждается вопрос о консенсуальности или реальности договора ОСАГО. Хотя формально достижение соглашения по всем существенным условиям указывает на консенсуальный характер, обязательность заключения, публичность и императивное влияние государства придают ему особую специфику. Тем не менее, практика и правовая наука признают ОСАГО прежде всего консенсуальным публичным договором.

Наконец, юридическая природа ОСАГО понимается как социальный компромисс, уравнивающий интересы страхователей, страховщиков, потерпевших и государства. Это не просто вид страхования, а правовой инструмент, формирующий систему социально-правовых гарантий, где общественные интересы гармонично сочетаются с гражданско-правовыми принципами.

Таким образом, анализ юридической природы ОСАГО позволяет утверждать, что данный институт представляет собой сложную правовую конструкцию, сочетающую элементы частного и публичного права. Особенность ОСАГО проявляется в императивной обязанности заключения страхового договора, обусловленной необходимостью обеспечения социальной стабильности и защиты имущественных интересов пострадавших третьих лиц. В отличие от традиционных страховых соглашений, строящихся на добровольности и свободе волеизъявления, ОСАГО предполагает жёсткую законодательную регламентацию тарифов и условий страхования, исключающую произвольное поведение участников правоотношений. Данная специфика подчёркивает роль государства как гаранта справедливого баланса между частными интересами владельцев транспортных средств и общественным интересом, направленным на минимизацию имущественных рисков и обеспечение надлежащего возмещения вреда потерпевшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

1.2 История развития института обязательного страхования гражданской ответственности в России

Исторический путь становления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России свидетельствует о сложных правовых трансформациях, происходивших под влиянием социально-экономических реалий, политических преобразований и научных дискуссий. Данный правовой институт прошел длительную эволюцию: от первых зачатков страховых отношений в дореволюционную эпоху через период государственного доминирования в советское время к современному рыночному этапу, когда законодательство об ОСАГО стало одним из ключевых инструментов обеспечения имущественной стабильности и социальной справедливости в сфере дорожного движения [54, с.95–96].

Дореволюционный период характеризовался постепенным переходом от первоначальных форм страхования к более сложным конструкциям, способным регулировать ответственность за причинение вреда третьим лицам. Однако автомобилизация в тот исторический момент не достигла уровня, оправдывающего введение обязательного страхования гражданской ответственности. Лишь отдельные нормативные акты предусматривали возможность возмещения убытков, но не содержали системной модели обязательных страховых отношений.

По мнению исследователя О.В. Замятина, причина кроется в том, что правовой фундамент страховых правоотношений еще не был достаточно развит, а общество не осознавало острой необходимости в специальном механизме распределения рисков, связанных с использованием транспортных средств [13, с.46].

Советский период, при котором превалировали государственная собственность и централизованное планирование, не способствовал формированию полноценного правового института обязательного страхования гражданской ответственности. Государственное страхование развивалось в иных

направлениях, а сама необходимость в перераспределении рисков, связанных с частным автотранспортом, оставалась незначительной. Правовед А.И. Кондрашев отмечает, что в условиях централизованной экономики и сравнительно малого числа частных владельцев автотранспорта инструментарий обязательного страхования данной сферы не рассматривался как приоритетный [19, с.34].

К концу XX века ситуация кардинально изменилась. Массовая автомобилизация, рост интенсивности дорожного движения и увеличение количества дорожно-транспортных происшествий поставили вопрос о необходимости выработать правовой механизм, гарантирующий потерпевшим лицам получение возмещения независимо от материального положения виновника [3, с.63–64]. Стремление создать эффективный инструмент социальной защиты стимулировало обращение к зарубежному опыту, где системы обязательного страхования автогражданской ответственности функционировали успешно на протяжении десятилетий [55, с.58–59].

Л.П. Шерстобитова подчеркивает, что именно в этот период отечественный законодатель перешел от теоретических рассуждений к активному нормотворчеству, ориентированному на интеграцию в мировое правовое пространство [54, с.95–96].

Принятие Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [46] в условиях сформировавшегося рыночного уклада стало принципиальным шагом к реализации концепции общественно-обязательной защиты интересов пострадавших. Ю.С. Шавкунова подчеркивает, что закрепление законодательного императива о необходимости заключения договора ОСАГО и обязанность страховщиков предоставлять услугу без необоснованного отказа придали правовому институту публично-правовой характер, уравновесив интересы сторон и создав прочную базу для экономической стабильности [53, с.17–18].

Поначалу практика выявила ряд проблем: попытки страховщиков снижать размеры выплат, проявления недобросовестного поведения и отсутствие единообразных подходов к урегулированию страховых споров. Реакция законодателя и судебной власти не заставила себя ждать. Важным этапом стало издание ряда постановлений Пленума Верховного Суда Российской Федерации, детализировавших правоприменение. В частности, Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 [33] сыграло ключевую роль в формировании единообразной судебной практики, уточнив позицию по ряду спорных вопросов, касающихся порядка определения страхового возмещения, сроков рассмотрения требований и требований к обоснованности тарифов.

С середины 2010-х годов тенденцией стало постепенное реформирование тарифной политики, внедрение принципов дифференцированного подхода к страхователям и совершенствование процедур возмещения. По мнению Т.В. Каргиной, эти реформы отражают стремление законодателя повысить эффективность института, оптимизировать баланс интересов участников и сократить число конфликтных ситуаций [17, с.30–31]. В свою очередь, М.С. Дряблова указывает, что исторический опыт позволяет вовремя корректировать законодательные новеллы, устанавливая оптимальные размеры страховых сумм и учитывать реальные экономические условия [10, с.42–43].

По оценкам Т.Г. Анисимовой, послереформенный период характеризуется постепенной трансформацией обязательного страхования в инструмент персонифицированной защиты имущественных интересов, где индивидуализация тарифов и страховых коэффициентов позволяет более адекватно оценивать риск каждого водителя. Учёный подчёркивает, что подобная корректировка способствует повышению справедливости распределения страховой нагрузки среди субъектов правоотношений [3, с.65].

Мнение С.Н. Ждановой сводится к тому, что упор на развитие информационных технологий, повышение оперативности обмена данными и внедрение электронных полисов существенно ускорили процесс адаптации института обязательного страхования к цифровым реалиям. По её наблюдению,

информационная прозрачность и доступность сервисов минимизируют злоупотребления и обеспечивают повышение уровня доверия к страховому сектору [11, с.58–59].

С точки зрения А.А. Кобелевой, усовершенствование правовых механизмов ОСАГО после 2010 года обусловлено необходимостью своевременного реагирования на изменение дорожной инфраструктуры и роста интенсивности транспортных потоков. Она указывает на то, что актуализация норм о прямом возмещении убытков и совершенствование механизмов досудебного урегулирования споров укрепляют превентивные возможности института, стимулируя участников дорожного движения к более ответственному и законопослушному поведению [18, с.84–85].

Анализ Ю.П. Рудковской выявляет, что обновлённое регулирование, направленное на обеспечение комплексной уравниваемости интересов страхователей, страховщиков и потерпевших, явилось фактором повышения качества судебной практики в данной сфере. По мнению исследователя, формирование устойчивого правового подхода на этапе рассмотрения страховых споров в судах позволило обеспечить единообразие правоприменения, снижая конфликтность отношений и укрепляя стабильность правового режима обязательного страхования ответственности [39, с.16–17].

Р.И. Поляков убежден, что итогом этого долгого пути стало создание динамичной и адаптивной правовой конструкции, способной отвечать на вызовы современного дорожного движения, обеспечивать социальную справедливость и гарантировать экономическую устойчивость [31, с.31–32].

Таким образом, историческое развитие обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России отражает динамику трансформации правового сознания и адаптацию законодательства к изменяющимся социально-экономическим условиям. Данный институт прошёл путь от зарождения отдельных элементов страхования ответственности в дореволюционный период и незначительной роли автострахования в советскую эпоху до формирования современной комплексной

правовой модели, сочетающей публичные и частноправовые начала. Важнейшим этапом стало принятие Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года, обозначившего начало системного регулирования правоотношений, а последующие законодательные и судебные инициативы позволили существенно повысить эффективность механизма защиты прав потерпевших, укрепить баланс интересов субъектов и адаптировать институт ОСАГО к цифровым реалиям современности.

1.3 Сравнительно-правовой анализ зарубежных систем обязательного автострахования

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств выступает в качестве важного юридического инструмента глобального масштаба, призванного обеспечить имущественную стабильность, социальную справедливость и предсказуемость правовых последствий при наступлении дорожно-транспортных происшествий [2, с.29–30].

Сравнительный анализ зарубежных систем позволяет выявить различные правовые подходы к распределению рисков, определить оптимальные механизмы возмещения ущерба и понять, в какой мере национальные правовые решения могут быть интегрированы или трансформированы с учётом иных правовых культур, экономических условий и исторических традиций [54, с.95–97; 55, с.57–58].

В континентальной Европе, представленной, например, правопорядками Германии и Франции, сложились системы, в которых государство играет значительную роль, устанавливая стандарты и параметры обязательного автострахования. Немецкий правовед Маркус Хоффман, анализируя эволюцию института в Германии, указывает на «многоуровневую систему обязательств», в которой законодатель чётко определяет лимиты ответственности и стандартные условия страхования [60, с.135–136]. Французский исследователь Кристин Делакура подчеркивает принцип «*garantie de sécurité*», обеспечивающий высокий

уровень предсказуемости в возмещении вреда, нанесённого третьим лицам [58, с.78–79].

Британский опыт, представленный мнением Джона С. Андерсона, отражает иной подход: здесь сильнее проявляются договорные начала и сохраняется гибкость правового регулирования. По его наблюдениям, «британская модель сочетает общеправовую гибкость и императивы общественного интереса» [56, с.47–48], не загоняя рынок страховых услуг в слишком жёсткие рамки.

Италия, согласно анализу Паоло Росси, балансирует между публичным контролем и частной инициативой. Итальянская правовая система формирует равновесие между обязательным характером страхования и относительно широким спектром опций для страхователей, что способствует многообразию предложений и повышению качества страховых продуктов [65, с.92–93].

В Северной Америке обязательность автострахования носит фрагментарный характер и значительно варьируется по штатам. Американский исследователь Карен М. О'Нилл, изучая «no-fault» системы, отмечает, что отказ от жесткой привязки к принципу виновности ускоряет процесс возмещения ущерба, хотя порождает дебаты о справедливости распределения страхового бремени [63, с.28–29].

Японский профессор Хикару Такахашаи обращает внимание на социально-правовой аспект японской модели, где обязательное страхование воспринимается как важный элемент общественной стабильности, поддерживающий оперативное и справедливое возмещение вреда [66, с.60–61].

В последние годы наблюдаются попытки интеграции правовых подходов в рамках наднациональных образований. Так, Европейский союз стремится к гармонизации правил посредством директив и регламентов, влияющих на единый рынок страховых услуг.

Испанский юрист Марта Висенте указывает, что «европейский зелёный страховой сертификат» и иные унификационные инициативы способствуют

созданию трансграничной инфраструктуры автострахования, облегчая взаимодействие национальных систем [67, с.113–114].

Особый интерес вызывают модели, выработанные в англосаксонских странах за пределами Европы, а также в государствах с развивающимися экономиками. Канадская практика (например, в провинции Квебек) предусматривает широкое применение «no-fault» подхода к автострахованию.

Канадский правовед Кевин Рузвельт, анализируя данную систему, подчёркивает, что подобный механизм снижает уровень конфликта и судебной нагрузки, позволяя быстро и эффективно компенсировать причинённый ущерб [64, с.80–81]. Его соотечественник Клод Дюпон подчеркивает, что в Канаде большое внимание уделяется социальной адаптации пострадавших, а обязательное страхование становится одним из механизмов долгосрочной стабильности [59, с.203–204].

Австралийский опыт, рассматриваемый Джейн Маршалл, демонстрирует сильный упор на защиту прав потребителей и жёсткую ответственность страховщиков за качество предоставляемых услуг. По мнению Маршалл, австралийское право формирует устойчивый потребительский стандарт, при котором страховщик несёт повышенное бремя доказательства своей добросовестности и корректности тарифной политики [61, с.46–47].

В странах Латинской Америки, таких как Бразилия, обязательное автострахование ещё только формирует свою устойчивую модель. Бразильский учёный Бруно Андреотти подчеркивает, что особенности социально-экономической среды диктуют необходимость гибкой системы тарифообразования и активного участия государства [57, с.34–35]. Андреотти отмечает, что в таких юрисдикциях обязательное автострахование может стать инструментом социального выравнивания, минимизируя риски для уязвимых категорий граждан [57, с.36–37].

В Африке, например в ЮАР, обязательное автострахование используется для преодоления структурного неравенства и повышения уровня правовой защиты граждан. Лебоганг Ндлову указывает, что в условиях социального

расслоения этот институт может выполнять роль катализатора, стимулирующего перевозчиков и владельцев транспортных средств к соблюдению повышенных стандартов безопасности [62, с.67–68].

Исследование азиатских практик, помимо Японии, включает и анализ систем Республики Корея и Сингапура, о чём пишет М.В. Рыков. В этих странах обязательное автострахование интегрируется в контекст высокотехнологичной среды и строгих стандартов дорожной дисциплины, способствуя снижению аварийности [40, с.19–20].

Не следует забывать, что попытки механического заимствования зарубежных правовых конструкций могут привести к деструктивным последствиям. Отечественные учёные, среди которых Д.Г. Анисимов и Е.А. Соколова, подчеркивают необходимость комплексного подхода: зарубежный опыт способен предоставить концептуальную модель, но требует тщательной адаптации [2, с.29–30; 43, с.45–46].

П.С. Яковлев отмечает, что «качество заимствования измеряется способностью внедряемой модели органично влиться в национальную правовую систему, не нарушая её баланса» [56, с.62–63].

Таким образом, сравнительно-правовой анализ зарубежных систем обязательного автострахования демонстрирует богатое многообразие подходов, обусловленных различиями в правовых традициях, социально-экономических условиях, уровне автомобилизации и доминирующих принципах правосознания. Европейские страны, США, Канада, Австралия, государства Латинской Америки, Африки и Азии выработали уникальные модели, каждая из которых стремится к оптимальному сочетанию публичных и частноправовых интересов. Обобщение данного опыта показывает, что успешная имплементация зарубежных практик требует вдумчивого анализа, корректировки и адаптации, учитывающей национальные реалии. Такие меры обеспечивают наиболее эффективное укрепление отечественного правопорядка в сфере обязательного автострахования, его социальную значимость и экономическую эффективность.

Глава 2 Проблемы правоприменения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

2.1 Пробелы и коллизии в законодательстве об ОСАГО

В современной российской правовой системе ОСАГО занимает особое место. Его социальное и экономическое значение связано, прежде всего, с необходимостью гарантировать потерпевшим получение компенсации при наступлении дорожно-транспортных происшествий, а также с обеспечением баланса интересов участников гражданского оборота. Между тем реальная практика применения норм об ОСАГО выявляет ряд коллизий и пробелов, которые затрудняют эффективную реализацию данного института и ставят под сомнение полноту правовой защиты всех вовлеченных сторон.

Одной из наиболее актуальных проблем является несоответствие между установленными законодательством методами определения размера страховой выплаты и фактическими затратами на восстановление транспортного средства до состояния, предшествующего наступлению страхового случая. Законодатель закрепляет возможность осуществлять возмещение двумя способами: путем денежной выплаты или в форме организации и оплаты восстановительного ремонта [46]. При этом порядок определения страховой суммы в случае выплаты денежных средств предполагает учет износа деталей и агрегатов. Напротив, восстановительный ремонт должен осуществляться без учета степени износа, что приводит к неодинаковому финансовому результату для потерпевшего. Подобное расхождение порождает правовую коллизию, заключающуюся в том, что при выборе страхового возмещения в форме выплаты денежной суммы потерпевший оказывается в менее благоприятном положении по сравнению с лицом, получающим возмещение в виде ремонта. Размер фактического ущерба в таком случае зачастую превышает сумму, предоставляемую страховой организацией с учетом износа, что вынуждает потерпевшего либо производить

доплату из собственных средств, либо обращаться в суд с дополнительными требованиями.

Следующая правовая коллизия касается положения причинителя вреда (владельца транспортного средства), который, приобретая полис ОСАГО, объективно рассчитывает на то, что вся нагрузка по компенсации ляжет на страховщика в пределах законодательных лимитов. Однако законодательные особенности возмещения вреда, возникающего в результате ДТП, приводят к тому, что при недостаточности страховой выплаты (например, при значительной разнице между расчетной стоимостью ремонта и фактическими затратами на замену поврежденных узлов новыми деталями) оставшаяся часть ущерба может быть взыскана непосредственно с виновного лица. В итоге гражданин, причинивший вред, сталкивается с дополнительными финансовыми обязательствами, хотя фактически свою обязанность по страхованию он выполнил и премию страховщику уплатил. Подобная ситуация ставит под сомнение идею социальной справедливости, которая изначально заложена в конструкцию ОСАГО и поддерживается правоприменительной практикой.

Не менее существенным пробелом в законодательстве об ОСАГО остается отсутствие детально прописанных норм, регламентирующих порядок перехода от одной формы страхового возмещения к другой. Формально предусматривается перечень случаев, при которых допускается денежная выплата вместо ремонта: признание транспортного средства конструктивно неподлежащим восстановлению, наличие существенных препятствий к проведению восстановительного ремонта или достижение согласия между страховщиком и потерпевшим в письменном виде. Однако на практике нередко возникают ситуации, когда страховые организации, не получив от потерпевшего официального заявления о выборе денежной формы возмещения, все же производят выплату, фактически игнорируя необходимость предложить полноценный ремонт. Подобные действия формируют дополнительный риск судебных споров: потерпевшие, не удовлетворенные полученной суммой, могут оспаривать в суде односторонний выбор формы возмещения и требовать

проведения полноценного ремонта. В результате страдает принцип правовой определенности, поскольку ни потерпевший, ни причинивший вред, ни даже сам страховщик не обладают достаточными гарантиями, которые бы четко предписывали порядок действий при разногласиях относительно вида страхового возмещения.

Еще одной проблемной областью становятся случаи злоупотреблений и недобросовестных манипуляций при проведении восстановительного ремонта. Формально законодатель указывает на необходимость использования новых деталей и агрегатов. Однако в реальности нередко практикуется установка восстановленных или бывших в употреблении запчастей, что противоречит цели качественного восстановления автомобиля. Возникает коллизия между декларативной нормой о ремонте без учета износа и фактической сложностью контроля за соблюдением этой нормы, особенно если потерпевший не обладает достаточной квалификацией или возможностями для экспертной оценки ремонтных работ. Соответственно, единственным механизмом защиты зачастую остается обращение в судебные инстанции, что осложняет доступ граждан к быстрому и эффективному способу восстановления своего нарушенного права.

По наблюдениям А.В. Петрова ключевой правовой дисбаланс заключается в несопоставимости итоговой страховой выплаты с фактическими затратами на восстановление повреждённого транспортного средства. Автор отмечает, что теоретически предусмотренное учётом износа методическое регулирование ориентировано на усреднённые расценки и не учитывает индивидуальных особенностей каждого автомобиля. В результате потерпевшие, выбирающие денежную выплату, нередко сталкиваются с необходимостью покрывать остаток расходов самостоятельно. А.В. Петров подчёркивает, что подобная ситуация порождает существенные затруднения при восстановлении справедливого баланса интересов сторон и ведёт к неоправданному нарастанию судебных споров. С точки зрения учёного, для устранения названной коллизии требуется пересмотреть механизмы законодательного регулирования и внедрить процедуру гибкой корректировки страховой суммы [30, с. 18].

С.П. Лисов обращает внимание на недостаточное обоснование правоприменительных алгоритмов, необходимых для выбора оптимальной формы страхового возмещения: денежной выплаты или восстановительного ремонта. Учёный считает, что нынешняя редакция закона слишком поверхностно определяет базовые условия перехода от одной формы компенсации к другой, ограничиваясь лишь общими нормативной регламентации. По мнению С.П. Лисова, отсутствие детального правового регламента способствует неодинаковой практике в различных регионах страны, что в конечном итоге нарушает принципы единообразия судопроизводства и социальной справедливости. При этом профессор подчёркивает особую роль судебных органов в урегулировании возникающих коллизий, но настаивает, что правовые предписания должны быть чётко сформулированы в законодательстве, дабы снизить нагрузку на суды и повысить предсказуемость правоприменения [21, с. 58].

Л.Д. Кузнецов, научный сотрудник, специализирующийся на сравнительном правоведении, ставит во главу угла сопоставление российской модели ОСАГО с зарубежными аналогами. Исходя из опыта ряда европейских государств, где особое внимание уделяется процедурам контроля качества восстановительного ремонта, автор указывает на необходимость разработки в России более жёсткого регуляторного механизма, препятствующего использованию восстановленных или несертифицированных запчастей. По мнению Л.Д. Кузнецова, устранение данной проблемы невозможно без создания системы независимого аудита ремонтных работ и привлечения к ответственности недобросовестных исполнителей. Учёный полагает, что подобный подход позволил бы значительно укрепить доверие к институту обязательного страхования, а также повысил бы степень социальной защиты граждан [20, с. 29].

М.Н. Романов, практикующий юрист и эксперт в области страхового права, считает наиболее существенной проблемой юридическую неопределённость единой методики оценки расходов на ремонт. Он отмечает, что её

унифицированный характер, с одной стороны, упрощает расчёт убытков, но с другой – не учитывает технологическую специфику конкретных марок автомобилей и региональные различия в ценах. Вследствие этого, согласно позиции М.Н. Романова, потерпевшие зачастую вынуждены оспаривать результаты оценки в суде, одновременно неся дополнительные затраты на проведение повторных экспертиз. При этом автор акцентирует, что усовершенствование методики возможно лишь при активном взаимодействии государства, страховых организаций и независимых экспертных учреждений, заинтересованных в объективном и транспарентном механизме возмещения ущерба [38, с. 42].

В.Г. Беляев, доцент юридического института крупного научно-исследовательского центра, подчёркивает значимость повышения правовой грамотности участников дорожного движения. По его мнению, проблемы, связанные с выбором формы компенсации, определением сумм возмещения и защитой имущественных интересов, нередко усугубляются тем, что страхователь и потерпевший недостаточно чётко осознают собственные права и обязанности. В.Г. Беляев обращает внимание на то, что правовая информированность, подкреплённая своевременным консультированием, способна существенно уменьшить количество конфликтных ситуаций и вывести систему обязательного страхования на новый уровень эффективности. Учёный призывает к комплексному реформированию законодательства с обязательной разработкой просветительских программ и разъяснительных методических рекомендаций, ориентированных на различные категории участников дорожного движения [5, с. 96].

Позиции учёных-цивилистов сходятся в признании существования серьёзных пробелов в регулировании ОСАГО, требующих как законодательного, так и концептуального пересмотра [5, с. 96; 20, с. 29; 21, с. 58; 28, с. 18; 38, с. 42]. Консолидирующей идеей является необходимость обеспечения прозрачного и справедливого распределения обязанностей между страховщиком, владельцем транспортного средства и потерпевшим. Выработка согласованных подходов к

решению выявленных коллизий, закреплённых в нормативных актах и поддерживаемых судебной практикой, позволит укрепить доверие к институту обязательного автострахования и повысить общую стабильность правопорядка.

Отдельного упоминания заслуживает и вопрос о дополнительном возмещении расходов потерпевшего в случае, когда выявляется недочёт в калькуляции, проведённой страховой организацией, и стоимость ремонта выходит за рамки рассчитанной суммы. В такой ситуации лицо, понесшее реальный ущерб, вынуждено добиваться восстановления справедливости через суд, предъявляя иск либо к страховщику, либо к виновной стороне. Аналогичные затруднения могут возникать и у самого причинителя вреда, который полагал, что, приобретая полис, обеспечивает себе освобождение от финансовых рисков в пределах установленного лимита. Таким образом, отсутствие единообразного механизма определения фактической суммы расходов на ремонт и недочёты в унифицированной методике расчёта расходов нередко становятся источником конфликтов.

Отсюда следует, что обнаруженные пробелы и коллизии в законодательстве об ОСАГО указывают на необходимость дальнейшего совершенствования правовых норм, призванных урегулировать процедуру возмещения вреда. На данный момент действующая редакция закона не гарантирует полного равенства сторон при выборе формы компенсации и не всегда обеспечивает единообразие правовых последствий для всех участников страховых правоотношений. В результате страдают и потерпевшие, которым может не хватить страховой выплаты на полный ремонт, и владельцы транспортных средств, исполняющие обязанности по страхованию, но вынужденные нести дополнительные расходы. Кроме того, существующее правовое регулирование оставляет страховым компаниям возможность односторонней интерпретации правил, что способно подорвать общественное доверие к институту ОСАГО. Все перечисленные обстоятельства свидетельствуют о том, что регулирование данной сферы должно быть скорректировано в сторону большей определённости прав и обязанностей

сторон, детализации и унификации процедур, а также установления действенных гарантий реального возмещения ущерба.

Разрешение указанных противоречий требует комплексного подхода со стороны законодателя, правоприменителей и научного сообщества. Корректировка законодательных актов, принятие разъяснений высшими судебными органами, проработка единых методик расчёта страховых выплат с учётом динамично меняющихся рыночных реалий и обеспечение надёжного контроля за качеством ремонтных работ – всё это может способствовать укреплению доверия к системе обязательного автострахования и повысить эффективность правовой защиты в сфере дорожного движения.

Таким образом, анализ правоприменительной практики и доктринальных подходов демонстрирует, что текущее законодательное регулирование ОСАГО содержит существенные пробелы и противоречия, приводящие к дисбалансу интересов страховщиков, потерпевших и владельцев транспортных средств. Основными проявлениями данных коллизий выступают несоответствие расчётной суммы реальным расходам на восстановительный ремонт, правовая неопределённость в отношении порядка перехода от одной формы возмещения к другой, а также проблемы контроля качества ремонтных услуг. Для преодоления указанных трудностей необходимо комплексное совершенствование нормативной базы с учётом предложений учёных и практиков, выработка единообразных подходов в судебной практике и внедрение чётких механизмов правовой защиты, что позволит обеспечить прозрачность и справедливость имущественного возмещения в рамках обязательного страхования.

2.2 Анализ судебной практики по спорам, возникающим из правоотношений ОСАГО

Судебная практика в сфере ОСАГО играет важную роль в формировании единообразного понимания и толкования законодательных норм, регулирующих

порядок возмещения вреда, причинённого в результате дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на то, что правовое регулирование ОСАГО закреплено в соответствующих нормативно-правовых актах [47], реальное применение данных норм нередко порождает споры, связанные с определением размера ущерба, выбором формы компенсации, распределением обязанностей между страховщиком и виновным лицом, а также учётом износа деталей при проведении ремонтных работ. Эти и другие проблемные аспекты получают разрешение преимущественно в судах, что позволяет не только исправлять пробелы и устранять коллизии, но и вырабатывать практические ориентиры как для участников гражданско-правовых отношений, так и для органов законодательной и исполнительной власти.

Особое значение в исследуемой сфере приобретает анализ правовых позиций высших судебных инстанций, поскольку именно судебные акты судов второй и кассационной инстанций, а также разъяснения пленумов, влияют на дальнейшее формирование правоприменительных подходов. В правовой доктрине признаётся, что судебное урегулирование споров, возникающих из договоров ОСАГО, способствует более детальному осмыслению существующих нормативных положений и стимулирует законодателя к корректировке, уточнению или дополнению законодательных актов.

Кроме того, анализ судебной практики позволяет выявить тенденции в правоприменении, определить наиболее часто встречающиеся разногласия и оценить уровень правовой защиты различных категорий участников дорожного движения. Таким образом, рассмотрение конкретных судебных дел и вынесенных по ним решений представляется важным инструментом для комплексного исследования всех проблемных сторон обязательного автострахования. В дальнейших подразделах данной главы планируется обратиться к ряду постановлений судов, отражающих типичные конфликтные ситуации, в том числе связанные с недобросовестностью сторон, несогласованностью позиций участников спорных правоотношений и сложностями, возникающими из-за недостатков в методиках расчёта ущерба.

Последующий анализ этих судебных актов позволит более чётко сформулировать рекомендации по совершенствованию нормативно-правового регулирования ОСАГО и укреплению единообразия правоприменения.

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 8 ноября 2022 г. № 31 [33] «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» представляет собой ключевой правовой ориентир, позволяющий обеспечить системное и единообразное применение норм об ОСАГО. Документ не только конкретизирует порядок рассмотрения гражданско-правовых споров, возникающих при реализации Закона об ОСАГО, но и формирует правовые подходы к разрешению практических затруднений, связанных со степенью участия сторон в договоре, объемом страховых выплат, порядком возмещения вреда, а также процедурой урегулирования споров во внесудебном и судебном порядке.

Прежде всего, Пленум подчеркивает публичный характер договора ОСАГО, что означает невозможность включения в страховой полис условий, ухудшающих положение страхователя или потерпевшего по сравнению с законодательными установлениями. Такой акцент призван подчеркнуть социально-значимую природу обязательного автострахования и исключить произвольные модификации договора, не соответствующие закреплённым законом императивным требованиям. Данная позиция указывает и на то, что любые попытки страховщика освободить себя от выплат в обход предусмотренных законом оснований будут признаваться ничтожными.

Значительное внимание уделено детализации правил о досудебном порядке урегулирования споров. В частности, Постановление даёт чёткие указания относительно категорий лиц, обязанных обращаться к финансовому уполномоченному, а также устанавливает процессуальные последствия несоблюдения данного порядка. Эта часть разъяснений особенно важна в контексте соблюдения принципов защиты прав потребителей и упрощённой процедуры рассмотрения соответствующих требований. В результате суды

получают ясные критерии для определения, были ли предприняты все надлежащие меры для внесудебного разрешения конфликта, и вправе оставлять без рассмотрения те иски, по которым обязательный досудебный порядок не соблюден.

Существенным элементом анализа является и разъяснение, касающееся непосредственно механизма возмещения ущерба. Верховный Суд РФ уточняет принципы определения размера убытков в зависимости от вида страхового случая (полная или частичная гибель имущества, вред здоровью или жизни), а также поясняет порядок расчёта при проведении восстановительного ремонта или при выплате страхового возмещения в денежной форме. При этом особо подчёркивается, что при выборе способа компенсации следует учитывать законодательные ограничения: если речь идёт о повреждении легковых автомобилей, принадлежащих гражданам, законодательство устанавливает приоритет восстановительного ремонта, за исключением строго определённых законом случаев. Такой подход соотносится с общей целью снизить финансовую нагрузку на потерпевших, а также обеспечить более прозрачное и предсказуемое урегулирование имущественных требований.

Не менее важным аспектом, нашедшим отражение в Постановлении, является закрепление чётких правил взаимодействия между страховщиком и потерпевшим при проведении осмотров и экспертиз, в том числе при назначении повторных исследований. Верховный Суд РФ стремится исключить двусмысленности, которые ранее приводили к возникновению многочисленных процессуальных конфликтов (например, при несвоевременном уведомлении о дате осмотра или при отказе страхователя предоставлять транспортное средство для независимой экспертизы). Конкретизация сроков и обязанностей каждой из сторон, а также распределение бремени доказывания по спорным вопросам позволяют вырабатывать единообразную судебную практику и сократить количество затяжных разбирательств, вызванных неполной или несвоевременной информацией о повреждениях.

Отдельного внимания заслуживает упоминание о праве страховщика предъявлять регрессные требования к лицу, причинившему вред, если тот управлял транспортным средством в состоянии опьянения либо совершил другие грубые правонарушения, предусмотренные Законом об ОСАГО. Данная норма отражает идею справедливого перераспределения имущественных потерь и призвана не только защитить права потерпевшего, но и усилить превентивную функцию автострахования за счёт более строгого подхода к водителям-нарушителям.

Следует подчеркнуть, что Постановление содержит и ряд положений, направленных на регламентацию процессуальных вопросов (подсудность, правила подачи исковых заявлений, распределение судебных расходов, порядок привлечения третьих лиц к спору). Такая многоаспектность разъяснений свидетельствует о стремлении Верховного Суда РФ дать максимально полную картину правоприменения в сфере ОСАГО, охватывая как материально-правовые аспекты (размер ущерба, способы компенсации, регрессные и суброгационные требования), так и вопросы процессуального характера (досудебный порядок, сроки исковой давности, случаи отказа в принятии иска к производству).

Следовательно, Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 [34] служит правовой основой для выработки единых стандартов при рассмотрении судебных споров, вытекающих из договоров ОСАГО. Его роль заключается в том, чтобы гарантировать соблюдение баланса интересов всех участников этих правоотношений: потерпевшего, страхователя (причинителя вреда), страховщика и третьих лиц. Акцент на правовую определённость и детальную регламентацию конкретных процедур, связанных с реализацией страхового возмещения, способствует укреплению принципа справедливости и обеспечивает предсказуемость судебных решений, что, в свою очередь, повышает общий уровень доверия к институту обязательного автострахования в Российской Федерации.

Также важно провести анализ Обзора практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утверждён Президиумом Верховного Суда РФ 22.06.2016, в ред. от 26.04.2017) [23], который не только систематизирует правовые проблемы, возникающие в контексте реализации Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [47], но и формирует единые подходы к разрешению вопросов, связанных с толкованием положений Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) [8] и подзаконных актов, регламентирующих заключение и исполнение договоров обязательного автострахования.

В силу пункта 2 статьи 4 Закона об ОСАГО при переходе права собственности на транспортное средство новый владелец обязан заключить собственный договор ОСАГО. При этом не допускается перенос прежнего страхового полиса на новую сделку (пункт 18 соответствующего постановления Пленума Верховного Суда РФ [34]). Если новый собственник не застраховал свою гражданскую ответственность, он утрачивает право на прямое возмещение ущерба при наступлении страхового случая. Судебная практика исходит из того, что обязательственный характер ОСАГО не предполагает расширительного толкования прав застрахованного лица на третьих лиц без надлежащего оформления нового договора (ст. 931, 932, 422 ГК РФ [8]).

Таким образом, утвердился правовой подход: прежняя страховка не может «автоматически» защищать интересы нового владельца, если тот не выполнил требование Закона об ОСАГО о заключении собственного договора.

В Обзоре судебной практики обращается внимание на то, что положения абз. 2 ст. 956 ГК РФ о недопустимости смены выгодоприобретателя после предъявления требования страховщику не распространяются на те случаи, когда потерпевший уступает право на получение страховой выплаты другому лицу (ст. 388, 384 ГК РФ [8]). Судебные инстанции квалифицируют заключение договора цессии как правомочный акт, если он совершается по воле самого потерпевшего,

а не по воле страхователя в отношении выгодоприобретателя. В результате логика законодателя сводится к следующему: императивный запрет смены выгодоприобретателя не затрагивает ситуацию, когда выгодоприобретатель действует собственной волей и уступает уже возникшее право на страховое возмещение.

Данное правило закрепляет принцип свободы гражданского оборота (ст. 1 ГК РФ) и стимулирует более гибкую защиту имущественных интересов, позволяя потерпевшему передавать право взыскания, в частности, организациям, специализирующимся на оценке ущерба и взыскании страховых выплат [8].

Суды в своих актах проводят чёткую грань между механизмом суброгации в добровольном страховании (КАСКО) и институтом прямого возмещения убытков в ОСАГО. Суброгация (ст. 965 ГК РФ [8]) позволяет страховщику, возместившему ущерб по договору КАСКО, занять место потерпевшего и предъявлять регрессные требования к страховщику ответственного за ДТП лица. При этом правовое регулирование п. 1 и п. 2 ст. 14.1 Закона об ОСАГО [47] (прямое возмещение) не ограничивает суброгационные права страховщика, выполнившего страховую выплату по соглашению, не подпадающему под ОСАГО.

В выводах судебных инстанций чётко прослеживается позиция: наличие условий для прямого возмещения по ОСАГО не исключает возможности взыскивать ущерб со страховщика виновного лица в порядке суброгации, если речь идёт о договоре КАСКО.

Согласно разъяснениям Верховного Суда РФ (с опорой на ст. 1, абз. 6 Закона об ОСАГО [47]), правом на страховую выплату в отношении ущерба, причинённого имуществу, обладает исключительно собственник транспортного средства либо лицо, владеющее им на ином вещном праве. Если гражданин или организация лишь пользуются автомобилем на основании договора аренды или доверенности, они не могут самостоятельно обращаться в суд для взыскания страхового возмещения [47].

Этот вывод основан на доктринальном понимании вещных и обязательственных прав (ст. 209, 216 ГК РФ) и соотносится с тем, что непосредственно имущественный вред должен возмещаться собственнику, иначе нарушается конструкция гражданско-правового иска, предполагающая наличие прямого ущерба у заявляющей стороны.

В рамках анализа ряда примеров Обзор подтверждает, что не только восстановительные, но и иные расходы, направленные на реализацию потерпевшим своих прав (включая почтовые траты, услуги аварийного комиссара, плату за нотариальные действия), подлежат включению в общую сумму страховки в соответствии с п. 28 Постановления Пленума ВС РФ от 29.01.2015 № 2 [34]. Тем самым суды подчёркивают, что «убытки» в контексте ст. 15 ГК РФ [8] и Закона об ОСАГО [47] включают дополнительные издержки, понесённые потерпевшим в целях надлежащего оформления требований к страховщику.

Однако такие расходы возмещаются только если они представляют собой необходимые и разумные траты, непосредственно обусловленные наступлением страхового случая.

Закон об ОСАГО (ст. 14.1) допускает прямое возмещение убытков при условии, что:

- столкнулись два и более транспортных средства;
- вред причинён только этим транспортным средствам;
- гражданская ответственность владельцев обоих ТС застрахована.

Если хотя бы одно из перечисленных условий не соблюдается (например, нет контактного взаимодействия или ответственность виновного не застрахована), потерпевший лишается возможности требовать выплат по механизму прямого возмещения и обязан обращаться к страховщику лица, причинившего вред.

Примеры, приведённые в Обзоре, иллюстрируют практику отказов в удовлетворении исков, если выясняется, что на момент ДТП один из участников вообще не имел полиса ОСАГО.

Судебные органы указывают, что обращение к «чужому» страховщику при отсутствии у виновника действующего договора ОСАГО не порождает обязанностей по страховой выплате. Иными словами, если гражданская ответственность причинителя вреда не застрахована по установленным законом правилам и на момент ДТП у него нет действующего полиса, то страховая компания, выдавшая полис другому авто владельцу, не считается обязанной компенсировать ущерб по рискам, связанным с деятельностью лица, не застраховавшего свою ответственность. В данном случае термин «чужой» страховщик условно отражает ситуацию, при которой потерпевший пытается предъявить требования о возмещении ущерба страховой организации, не имеющей надлежащих договорных отношений непосредственно с виновным водителем.

В подобном контексте основная правовая нагрузка переносится на нормы гражданского законодательства, в частности главу 59 ГК РФ, регламентирующую деликтную ответственность. Согласно пункту 1 статьи 1079 ГК РФ [8], вред, причинённый источником повышенной опасности, обязан возмещать тот, кто им владеет на законных основаниях. Это может быть собственник автомобиля, работодатель водителя или иное лицо, в надлежащем порядке наделённое правомочием владения и пользования транспортным средством. Следовательно, при отсутствии полиса ОСАГО, оформленного на фактического владельца транспортного средства (или на виновника, включённого в договор в качестве лица, допущенного к управлению), вся обязанность по покрытию убытков возлагается непосредственно на владельца автомобиля, причинившего ущерб.

Аналогичная логика действует и в случаях, когда полис формально существует, но водитель, совершивший ДТП, в него не вписан, и при этом речь идёт об ограниченном круге лиц, допущенных к управлению. Тогда, как указывается в судебной практике и специализированных разъяснениях, страховщик, выдавший полис владельцу транспортного средства, не освобождается от выплаты возмещения потерпевшему (при прочих

соблюдённых условиях), но вправе впоследствии предъявить регрессное требование к виновнику, не включённому в договор (подп. «д» п. 1 ст. 14 Закона об ОСАГО) [47]. Однако если вовсе отсутствует какой-либо действующий договор на данный автомобиль, попытка потребовать возмещения от «чужой» страховой организации, то есть от компании, страхующая иное лицо по ОСАГО, – не приводит к правовым последствиям в пользу потерпевшего.

Таким образом, если виновная сторона не обеспечила свою ответственность договором обязательного автострахования, пострадавший вправе обратиться непосредственно к законному владельцу транспортного средства с требованиями о полном возмещении убытков (ст. 1064, 1079 ГК РФ [8]). При этом критерием является наличие статуса владельца источника повышенной опасности, а не факт существования у третьих лиц каких-либо иных полисов ОСАГО. Исключение составляют случаи, когда лицо незаконно завладело транспортным средством (например, угнало автомобиль), а также отдельные ситуации, связанные с выполнением трудовых или служебных обязанностей. Во всех подобных конфигурациях суды руководствуются принципом полного покрытия вреда за счёт того субъекта, который в конкретный момент являлся владельцем либо незаконно завладел транспортным средством, а наличие или отсутствие «чужого» полиса не может повлечь для страховщика, не связанного с виновником, дополнительных обязательств.

Такой подход согласуется с целями законодательства об ОСАГО: стимулировать собственников и иных законных владельцев транспортных средств к оформлению полиса, обеспечивающего страховую защиту. Если же требование страховаться не было исполнено, то страховщик, не имеющий договорных отношений с виновным лицом, не обязан покрывать ущерб, поскольку между ним и причинителем вреда не возникает страховых правоотношений. Следовательно, потерпевшему остаётся либо добиваться возмещения вреда непосредственно от владельца автомобиля (если автомобиль не был застрахован), либо требовать от страховщика лишь ту сумму, которая подлежит выплате по реально действующему полису (если такой полис

существует, но покрывает ограниченный круг лиц или иные условия). При недостаточности страховой суммы, а также при полном её отсутствии, вся оставшаяся часть ущерба по общему правилу взыскивается с самого виновника или иного лица, обязанного нести деликтную ответственность.

Обзор подчёркивает, что при прямом возмещении убытков страховщик потерпевшего действует «от имени» страховщика виновного (п. 4 ст. 14.1 Закона об ОСАГО [47]). Следовательно, лимит возмещения определяется условиями страхования гражданской ответственности виновного, а не потерпевшего. Если виновник заключил договор после увеличения лимитов по Закону об ОСАГО (к примеру, после 1 октября 2014 г.), то и выплаты при прямом возмещении считаются, исходя из нового предела (400 000 рублей).

Судебные акты различают ситуацию, когда застраховано ТС, и случаи, когда полис оказался поддельным (ст. 940, 969 ГК РФ [8]). Если доказано, что страховщик фактически не выдавал полис (в том числе через уполномоченных агентов), у потерпевшего отсутствуют основания требовать страховую выплату. Верховный Суд РФ неоднократно указывал (например, в Определении Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ от 22.03.2016 № 16-КГ16-4), что возложить выплату на страховщика нельзя, если не подтверждено само существование договора.

Данный подход основан на принципе консенсуальности: договор должен считаться заключённым лишь при наличии достоверного полиса и уплаты страховой премии; выписка из баз данных Российского Союза Автостраховщиков также играет роль доказательства. Поддельный полис не влечет возникновения обязательств у страховщика.

В соответствии со статьёй 929 ГК РФ [8] и специальными правилами рынка страхования [12], договоры дополнительного страхования (ДСАГО) не регламентируются Законом об ОСАГО [47]. Следовательно, при определении размера выплат по ДСАГО необходимо исходить из положений самого договора, в том числе специальных формул расчёта и критериев определения размера ущерба. Участие Методики Банка России (Положение ЦБ РФ № 432-П [29], 755-

П) здесь может быть факультативным, если об этом прямо не сказано в условиях полиса.

Однако, как следует из примеров судебных актов, если в договоре прямо предусматривается использование Единой методики, её применение становится обязательным.

При достижении между потерпевшим и страховщиком добровольного согласия о сумме выплаты (без судебной экспертизы или независимой оценки) последующий пересмотр этой суммы возможен лишь при наличии оснований недействительности соглашения (ст. 178–179 ГК РФ). Тем самым суды защищают принцип свободы договора (ст. 421 ГК РФ), если потерпевший осознанно согласился на конкретный размер компенсации и получил деньги, дальнейшее требование о доплате без доказательства обмана, угрозы или существенного заблуждения не подлежит удовлетворению [8].

При возникновении спора о размере восстановительных расходов стороны и эксперты обязаны применять Единую методику расчёта (ст. 12.1 Закона об ОСАГО [47]). При этом если разница между расчётами двух экспертов составляет менее 10%, суды признают это расхождение статистически допустимой погрешностью и не удовлетворяют требования о взыскании соответствующей разницы (п. 3.5 Положения Банка России № 432-П.) [29].

Кроме того, утрата товарной стоимости (УТС) не учитывается при оценке «10-процентного предела», поскольку это самостоятельный элемент возмещения, не влияющий непосредственно на стоимости ремонта.

В силу статей 15, 393 ГК РФ [8] и ст. 12 Закона об ОСАГО [47] при бездействии страховщика (когда он не организовал своевременный осмотр ТС) потерпевший вправе провести независимую экспертизу за свой счёт. Расходы на неё подлежат взысканию со страховщика сверх лимита страховой выплаты, поскольку считаются реальным ущербом и не относятся к собственно сумме возмещения.

Такой правовой вывод исключает ситуацию, когда, выплатив ущерб в пределах лимитов ОСАГО, страховщик «уходит» от обязанности возмещать

необходимые затраты на проведение оценки. Суды подчеркивают, что иное истолкование уменьшало бы страховую сумму на расходы по экспертизе и ущемляло бы права потерпевшего [24].

В анализе «Обзора судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 2 (2021)» (утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 30 июня 2021 года) [24] основной упор сделан на разрешение споров, возникающих при применении Закона об ОСАГО [47], а также на взаимосвязь данного специального регулирования с общими нормами ГК РФ [8]. Ключевые вопросы касаются правомочий страховщика и потерпевшего при выборе и реализации формы страхового возмещения, а также распределения деликтной ответственности между причинителем вреда и страховой организацией.

Согласно Определению ВС РФ № 45-КГ20-26-К7 [25], Истец Б. обратился с иском к страховой организации и к непосредственному причинителю вреда (С.), указывая на то, что изначально страховщик в порядке прямого возмещения убытков (ст. 14.1 Закона об ОСАГО [47]) выдал направление на ремонт транспортного средства на выбранную станцию технического обслуживания (далее – СТОА). Однако позднее страховая организация в одностороннем порядке изменила способ возмещения, отказавшись от организации ремонта в натуре и перечислив вместо этого денежную выплату. Потерпевший не согласился с её размером, поскольку при такой замене была учтена стоимость износа деталей, что негативно сказалось на полноте фактического возмещения убытков [25].

Согласно части 15 и пункту 15.1 статьи 12 Закона об ОСАГО, а также пункту 16.1 той же статьи [47], возмещение вреда автомобилю потерпевшего должно, по общему правилу, осуществляться в натуральной форме (оплата ремонтных работ) — за исключением ряда специальных случаев (например, полной гибели автомобиля, отказа потерпевшего от ремонта или иных объективных обстоятельств, прямо поименованных в законе) [47].

Суд первой инстанции, исходя из норм ГК РФ (ст. 309, 393, 397) [8] и Закона об ОСАГО [47], подчеркнул, что страховщик не вправе произвольно

изменять форму возмещения без установленных законом или соглашением сторон оснований. Поскольку каких-либо объективных обстоятельств, позволяющих страховщику «автоматически» перейти к денежной выплате (п. 16.1 ст. 12 Закона об ОСАГО [47]) в деле не обнаружено, одностороннее решение о перечислении денег с учётом износа признано неправомерным.

Верховный Суд РФ, анализируя выводы суда апелляционной инстанции (который в свою очередь счёл действия страховщика правомерными и уменьшил сумму выплаты), пришёл к выводу о наличии существенных нарушений норм права. Судебная коллегия указала, что при отсутствии законных оснований для замены ремонта натурой на денежную форму потерпевший имеет право требовать возмещения полной стоимости восстановительного ремонта без учёта износа [25].

По итогам рассмотрения дело (№ 45-КГ20-26-К7) возвращено на новое апелляционное рассмотрение, а выводы судов апелляционной и кассационной инстанций признаны противоречащими положениям статьи 12 Закона об ОСАГО и соответствующим нормам ГК РФ [25].

Верховный Суд РФ подтвердил принцип приоритета возмещения в натуральной форме при ремонте легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, если иное не предусмотрено законом (п. 16.1 ст. 12 Закона об ОСАГО) [47]. Подчёркнута недопустимость вынужденного учёта износа деталей, когда страховщик, не имея на то легальных оснований, «переводит» отношения в денежный формат [25]. Формируется единая позиция: если страховщик не исполняет обязанность по организации ремонта, потерпевшему сохраняется право требовать с него расходов на полноценный ремонт без учёта износа [25].

Согласно Определению ВС РФ № 82-КГ20-8-К7 [26] гражданин Б. предъявил иск к К. (виновному лицу в ДТП) о возмещении разницы между фактическими расходами на восстановительный ремонт (без учёта износа) и суммой, выплаченной страховщиком по договору ОСАГО [47]. В судебном процессе истец обосновал своё требование тем, что при расчёте страхового

возмещения в денежной форме (по подп. «ж» п. 16.1 ст. 12 Закона об ОСАГО [47]) страховщик учитывал износ деталей, а потому результат оказался существенно ниже реальных затрат на ремонт автомобиля [26].

Руководствуясь статьями 15, 1064, 1072, 1079 ГК РФ [8], суд указал, что страховые выплаты в рамках ОСАГО (особенно когда речь идёт о денежной форме возмещения, учитывающей износ) не освобождают непосредственного причинителя вреда от обязанности компенсировать ущерб в полном объёме [26].

Следовательно, вся часть убытков, не покрытая страховым возмещением (то есть разница между реальной стоимостью ремонта без учёта износа и выплатой страховщика), должна быть взыскана с ответчика [26].

Суд апелляционной инстанции, отменяя решение первой инстанции, решил, что потерпевший «сам выбрал» денежную форму возмещения (подп. «ж» п. 16.1 ст. 12 Закона об ОСАГО [47]), а это, по мнению апелляции, влечёт утрату права взыскивать разницу с виновника [26].

Суд кассационной инстанции не согласился с такой трактовкой и счёл решение суда первой инстанции правильным, указав на приоритет норм деликтного права (гл. 59 ГК РФ [8]) о полном возмещении вреда [26].

В рамках указанного дела № 82-КГ20-8-К7 Судебная коллегия по гражданским делам ВС РФ поддержала позицию кассационного суда, сославшись на то, что Закон об ОСАГО не отменяет общий принцип полного возмещения убытков, закреплённый статьями 15 и 1064 ГК РФ [8; 26].

Получение потерпевшим по соглашению со страховщиком денежной выплаты (с учётом износа) не означает, что разница утрачивается. Поскольку нормами ОСАГО (ст. 7, п. 19 ст. 12 [47]) страховая выплата в денежной форме ограничена как лимитами (400 000 рублей), так и учётом износа, потерпевший вправе взыскать остаток (так называемую «доплату») с самого причинителя вреда [26].

Верховный Суд РФ сослался на постановления Конституционного Суда РФ (в частности, постановление от 31 мая 2005 г. № 6-П и постановление от 10 марта 2017 г. № 6-П [32; 31]), в которых закреплено, что обязательное

автострахование не подменяет собой деликтные обязательства между потерпевшим и виновником, и потерпевший не может быть лишён права на полную компенсацию ущерба [33; 31].

Как подчёркнуто в Определении КС РФ от 11 июля 2019 г. № 1838-О [27], формальное ограничение выплат ОСАГО не должно нарушать общий принцип справедливости и разумности, а также принцип недопустимости злоупотребления правом. При этом сама по себе реализация потерпевшим права выбрать денежную форму страхового возмещения не свидетельствует об умышленном или недобросовестном поведении и не может рассматриваться как злоупотребление правом (ст. 10 ГК РФ [8]) [27].

Закреплён судебный консенсус: потерпевший вправе истребовать у виновника ДТП любую часть ущерба, не покрытую страховым возмещением, даже если получена денежная выплата по подп. «ж» п. 16.1 ст. 12 Закона об ОСАГО (с учётом износа).

Такая практика стимулирует виновников ДТП более тщательно оценивать риски, а страховщиков — корректно информировать клиентов, что выбор денежной формы возмещения не исключает дальнейшего привлечения причинителя вреда к ответственности за непокрытые расходы.

Из содержания пункта 15 и пункта 15.1 статьи 12 Закона об ОСАГО, разъяснённого в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26 декабря 2017 г. № 58 и подтверждённого в текущем Обзоре (не входит в ваш список под отдельным номером), следует, что при нанесении ущерба легковым автомобилям, находящимся в собственности граждан, страховщик обязан в первую очередь организовать и оплатить восстановительный ремонт. Уход от этого принципа допускается только при наличии объективных оснований, прямо перечисленных в пункте 16.1 статьи 12 (например, отсутствие подходящей станции технического обслуживания, полная гибель транспортного средства и т.д.).

Согласно общей норме об обязательствах (ст. 309 и п. 1 ст. 310 ГК РФ [8]), обязательство должно исполняться надлежащим образом и не может быть в

одностороннем порядке изменено. Применительно к ОСАГО это означает, что страховщик не волен менять форму возмещения без законных оснований, а попытка перевести ситуацию из натуральной формы в денежную, да ещё и с учётом износа, противоречит и букве, и духу закона [47].

Закон об ОСАГО (как специальная норма [47]) и гл. 59 ГК РФ (как общая [8]) действуют параллельно. Если полученная страховая выплата с учётом износа не покрывает весь реальный ущерб, то причинитель вреда остаётся обязанным возместить разницу [8; 47]. Верховный Суд РФ обращается к конституционно-правовой логике: обязательное автострахование не отменяет общий принцип полного возмещения убытков, закреплённый в пункте 1 статьи 1064 и статье 1072 ГК РФ [8].

Сам по себе выбор потерпевшим денежной формы возмещения (по соглашению со страховщиком) не расценивается как злоупотребление (ст. 10 ГК РФ [8]). Ключевым критерием судебной оценки является реальность и обоснованность расходов на ремонт, а также отсутствие иных обстоятельств, свидетельствующих о недобросовестности со стороны потерпевшего [27].

Верховный Суд РФ в деле № 45-КГ20-26-К7 отметил, что отсутствие указания на конкретный номер гражданского дела в тексте доверенности или договора на оказание юруслуг не может служить автоматическим поводом для отказа в удовлетворении требований о возмещении судебных расходов (ст. 98, 100 ГПК РФ [25]). Важнее установить, действительно ли заявленные траты связаны именно с тем спором, в котором участвовал представитель [25].

В определении СК по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 18 февраля 2025 г. № 41-КГ24-58-К4, Верховный Суд Российской Федерации внимательно рассмотрел проблему разграничения убытков, подлежащих оплате в рамках законодательно установленных лимитов ОСАГО, и дополнительных расходов, возникших из-за недобросовестных действий страховщика. Согласно выводам суда, когда страховщик не исполняет обязанность по организации ремонта автомобиля потерпевшего, образуются убытки, не являющиеся прямым возмещением вреда от самого ДТП. Подобные

расходы обусловлены нарушением страховой компанией договора и выходят за рамки страховых лимитов. Суд исходит из принципа полного возмещения убытков (ст. 15 ГК РФ), предполагающего постановку пострадавшего в положение, при котором обязательство страховщика исполнено надлежащим образом. Кроме того, не допускается перекладывать результат бездействия страховщика на виновника аварии, поскольку последний не причинил указанные дополнительные убытки. В итоге Верховный Суд отменил постановления нижестоящих инстанций, указав, что искусственное ограничение возмещения страховой суммой противоречит фундаментальным положениям гражданского права. Также отмечено, что неустойка по Закону об ОСАГО носит штрафной характер и не компенсирует фактические расходы, возникшие при бездействии страховщика. Правовая позиция высшей инстанции [16].

Проанализированные судебные акты и официальные разъяснения высших судебных инстанций свидетельствуют о том, что суды стремятся к гармоничному сочетанию публично-правовых и частноправовых начал в механизме обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Судебная практика вырабатывает и закрепляет стабильные подходы к ключевым аспектам ОСАГО, включая выбор способа возмещения ущерба (ремонт в натуре либо денежная выплата), учёт износа деталей и распределение обязательств между страховщиком, потерпевшим и непосредственным причинителем вреда.

Верховный Суд Российской Федерации, интерпретируя положения Закона об ОСАГО и корреспондирующие им нормы Гражданского кодекса РФ, подчёркивает приоритет восстановительного ремонта при возмещении ущерба легковым автомобилям, принадлежащим гражданам. Односторонний переход к выплатам в денежной форме признаётся допустимым исключительно по основаниям, исчерпывающе перечисленным в законодательстве. Тем самым обеспечивается защита имущественных прав потерпевших, а также подтверждается недопустимость произвольного ухудшения их положения за

счёт учёта износа деталей, не подкреплённого законом или письменным соглашением сторон.

Существенную роль играет и доктринальный принцип полного возмещения вреда, нашедший отражение в нормах главы 59 ГК РФ и в ряде постановлений Конституционного Суда РФ. Взаимосвязь ОСАГО с общим институтом деликтных обязательств закрепляет право потерпевшего истребовать непокрытую часть ущерба непосредственно с виновного лица, если сумма страховой выплаты оказалась недостаточной для полноценного восстановления нарушенного права. Такая правовая конструкция обеспечивает равновесие интересов всех вовлечённых субъектов – от страховой организации до причинителя вреда, не снимая последнего с деликтной ответственности.

Наконец, системная роль судебных толкований заключается в формировании единых подходов при рассмотрении автомобильных споров как в части материальных норм (например, порядок расчёта ущерба, размер компенсации, механизм суброгации и регрессных требований), так и в аспекте процессуальных вопросов (подсудность, обязательный досудебный порядок, распределение судебных расходов). Подобная интегральная позиция судебной власти укрепляет предсказуемость правоприменения, стимулирует надлежащее исполнение обязательств по договору ОСАГО и обеспечивает справедливое разрешение споров в соответствии с целями и принципами гражданского законодательства Российской Федерации.

Таким образом, проведённый анализ судебной практики демонстрирует важнейшую роль высших судебных инстанций в устранении пробелов и противоречий нормативного регулирования ОСАГО, а также в обеспечении единообразия правоприменения. Суды, интерпретируя законодательные нормы, делают акцент на публично-правовой природе обязательного автострахования, подчёркивают недопустимость произвольного ухудшения положения потерпевших и гарантируют приоритет восстановительного ремонта. Одновременно сохраняется ключевое значение принципа полного возмещения убытков, согласно которому потерпевший вправе предъявить виновному лицу

требование о доплате, если страховая сумма не покрывает фактический ущерб. Подобный подход судов способствует укреплению правовой определённости и социальной справедливости в сфере обязательного автострахования.

2.3 Гражданско-правовая ответственность и способы защиты прав потерпевших в сфере обязательного автострахования

В контексте ОСАГО центральное место в системе правовых гарантий занимает гражданско-правовая ответственность, позволяющая потерпевшим реализовать свои имущественные притязания и обеспечить возмещение причинённого вреда. Данный аспект правоприменения неотделим от фундаментальных принципов гражданского законодательства, в частности принципа полного возмещения убытков, установленного статьями 15 и 1064 ГК РФ. При этом специфика отношений в области обязательного автострахования предполагает особую процедуру защиты интересов потерпевших, сочетающую как частноправовые, так и публично-правовые механизмы.

Неотъемлемой частью системы ОСАГО является деликтная ответственность причинителя вреда, возникающая в силу норм главы 59 ГК РФ. Хотя заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности формально перераспределяет частноправовой аспект возмещения вреда в пользу специализированного страховщика, это не отменяет потенциальной ответственности владельца транспортного средства, непосредственно причинившего ущерб. Закон об ОСАГО [47] лишь распределяет риски между причинителем вреда и страховой организацией, но не упраздняет самого деликтного обязательства.

Следовательно, потерпевший, помимо требования к страховщику о выплате страхового возмещения, сохраняет право и на дополнительные иски к виновному лицу в части, не покрытой страховой суммой или с учётом иных обстоятельств (например, когда установлено, что выплаченная страховщиком сумма оказалась недостаточной для полного устранения последствий дорожно-

транспортного происшествия). Такая правовая конструкция призвана обеспечить справедливый баланс интересов, стимулируя виновное лицо к более ответственному поведению на дороге, а страховщика – к добросовестному исполнению своих обязанностей.

В рамках функционирующей системы ОСАГО законодателем предусмотрены специфические способы защиты граждан, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Эти способы реализуются через следующие инструменты:

Обязательное наличие договора ОСАГО. Владельцы транспортных средств, используя своё имущество в дорожном движении, обязаны заключать договор обязательного страхования, что снижает риск неполучения компенсации потерпевшим из-за неплатёжеспособности причинителя вреда. Тем самым усиливается социальная функция страховых отношений, выраженная в обеспечении стабильности и предсказуемости имущественных последствий ДТП.

Механизм позволяет потерпевшим в некоторых случаях обращаться непосредственно к собственному страховщику. Однако этот способ требует соблюдения определённых условий (наличие застрахованной ответственности обеих сторон, контактное взаимодействие транспортных средств и иные обстоятельства, отражённые в законодательстве). Такая модель обслуживания облегчает процедуру возмещения вреда и минимизирует конфликтные ситуации, поскольку страховая компания потерпевшего быстрее реагирует на обращение своего клиента.

Обязательный досудебный порядок (в частности, обращение к финансовому уполномоченному, предусмотренное Федеральным законом от 4 июня 2018 г. № 123-ФЗ). Он направлен на сокращение судебной нагрузки и стимулирование сторон к разрешению конфликта мирным путём. Если потерпевший воспользовался процедурой внесудебного урегулирования, то при отказе страховщика удовлетворить обоснованные требования ему становится проще доказать свою правоту на судебной стадии, а сам факт несоблюдения

досудебного порядка страховой организацией может быть расценён как недобросовестное поведение.

Практика Верховного Суда РФ и нижестоящих судебных инстанций указывает, что при реализации гражданско-правовой ответственности и использовании способов защиты прав потерпевших в сфере обязательного автострахования суды стремятся к единообразному толкованию норм ОСАГО. Особое значение имеют:

- подробные разъяснения, данные в постановлениях Пленума и обобщениях практики, позволяющие сгладить противоречия и пролить свет на сложные вопросы (например, критерии определения суммы возмещения, учёт износа, распределение процессуальных обязанностей по доказательству размера убытков).

- принцип полного возмещения вреда, закреплённый в ГК РФ, который сохраняется и в сфере обязательного автострахования. Если страховая выплата оказывается недостаточной, потерпевший имеет право обращаться к виновному лицу за доплатой.

- усиление публичного контроля за деятельностью страховых компаний, в том числе посредством внедрения обязательного участия финансового уполномоченного, что отражает стремление законодателя обеспечить надлежащий уровень защиты экономически более слабой стороны.

Нельзя недооценивать и публично-правовое измерение рассматриваемого института. Государство, возлагая на владельцев транспортных средств обязанность по заключению договора ОСАГО, фактически устанавливает императивную норму, которая призвана защитить неопределённый круг потерпевших. При этом сами участники дорожного движения, вступая в гражданские отношения со страховщиком, реализуют свою частную инициативу и подчиняются свободе договора лишь в том объёме, который не противоречит императивным установлениям закона.

Такая двуединая природа обязательного автострахования усиливает гарантии потерпевших, позволяя им использовать комплекс способов защиты –

от досудебных претензий и обращения к финансовому уполномоченному вплоть до традиционных исковых заявлений в судебные органы на основании глав 59 и 48 ГК РФ.

А.В. Суворин подчёркивает, что гражданско-правовая ответственность в контексте ОСАГО не поглощает деликтной природы обязательств, а скорее дополняет её [44, с. 14]. Он указывает, что потерпевший, имеющий право на получение страхового возмещения, сохраняет свободу обращаться за дополнительной компенсацией к виновному лицу, если выплаченной суммы оказывается недостаточно для полного возмещения убытков. По мнению учёного, логика российского законодательства исключает возможность «обнуления» деликтной ответственности, поскольку это противоречило бы общим началам гражданского права о полном возмещении вреда.

М.Е. Лобанов, рассматривая проблему сочетания частноправовых и публично-правовых элементов в рамках ОСАГО, подчёркивает, что обязанность по заключению договора страхователем представляет собой императив, направленный на защиту прав неопределённого круга потерпевших. Учёный акцентирует, что публичная функция не должна умалять важность гражданско-правовых механизмов защиты, ведь именно деликтная составляющая побуждает виновника дорожного происшествия действовать осмотрительно и нести дополнительные расходы при недостаточности страховой выплаты. При этом М.Е. Лобанов убеждён, что подобная «двухканальная» ответственность повышает дисциплинирующее воздействие на участников дорожного движения [22, с. 34].

О.В. Золотарева в своих работах концентрируется на принципе социального компромисса, которого достигает институт ОСАГО. По её мнению, страхование не должно искажать исходный замысел деликтных норм, освобождая причинителя вреда от обязательств, выходящих за рамки страховой суммы. О.В. Золотарева настаивает, что обязательная природа автострахования предполагает не только страховую защиту потерпевших, но и сохранение справедливого имущественного баланса, где потерпевший вправе требовать

дополнительного возмещения непосредственно с виновника, не сталкиваясь с непреодолимыми правовыми препонами [14, с. 59].

Свою точку зрения высказывает и П.Д. Белоногов, обращающий особое внимание на расширение внесудебных способов защиты прав потерпевших. Он считает, что обязательное предварительное обращение к финансовому уполномоченному способно снизить конфликтность и повысить оперативность удовлетворения претензий. П.Д. Белоногов подчёркивает, что досудебные методы, корректно реализованные, более удобны гражданам, чем длительные судебные тяжбы, и при этом не отменяют закреплённого в гражданском праве принципа полного возмещения ущерба, который может быть задействован, если страховое возмещение оказалось неполным [4, с. 42].

Наконец, Е.С. Агапова выдвигает тезис о том, что в динамично развивающейся цифровой экономике, где широкое распространение получают электронные полисы и онлайн-расчёты убытков, необходимо уделять повышенное внимание прозрачности механизмов защиты интересов потерпевших. Учёная указывает, что информационные технологии в сфере ОСАГО облегчают сбор и анализ доказательств, но также создают новые риски недобросовестного поведения со стороны отдельных участников. В связи с этим, по мнению Е.С. Агаповой, и деликтная ответственность, и страховая защита должны совершенствоваться параллельно, адаптируясь к цифровым форматам без утраты их базового смыслового содержания — защищать имущественные права пострадавших и восстанавливать социальную справедливость [1, с. 27].

Научные позиции подтверждают, что в сфере обязательного автострахования гражданско-правовая ответственность не только сохраняет свою деликтную сущность, но и получает дополнительное развитие за счёт особого регулирования ОСАГО. Отмечаемая учёными функция дублирования страховых и деликтных механизмов способствует более гибкой защите имущественных интересов потерпевших и поддерживает общую цель законодательства — гарантировать справедливое, полное и своевременное возмещение вреда.

Таким образом, гражданско-правовая ответственность в сфере обязательного автострахования представляет собой многоуровневую систему, которая удерживает баланс между интересами потерпевших, страховщиков и виновных лиц. Законодатель, устанавливая процедуру и пределы возмещения вреда, обеспечивает механизм, не только поддерживающий справедливость и предсказуемость при наступлении дорожно-транспортных происшествий, но и защищающий экономические интересы участвующих сторон. Способы защиты прав потерпевших, включающие в себя обращение к страховщику, прямое возмещение убытков, досудебные процедуры и потенциальное взыскание разницы убытков с виновника, создают комплексную правовую среду, в которой судебная практика играет важнейшую роль.

Глава 3 Направления совершенствования законодательства и практики применения норм об ОСАГО

3.1 Основные способы совершенствования нормативно-правовой базы ОСАГО

ОСАГО в Российской Федерации, несмотря на существенные реформы последних лет, демонстрирует ряд сохраняющихся проблем. Отдельные нестыковки при выборе формы возмещения (натуральный ремонт или денежная выплата), сложности в установлении адекватных тарифов, вопросы дефицита реальных инструментов противодействия мошенничеству, а также отсутствие полноценных механизмов для защиты добросовестных потерпевших остаются актуальными для практики правоприменения. С учётом исторической эволюции отечественного ОСАГО и анализа зарубежного опыта требуется постоянная адаптация правовых норм к новым экономическим условиям, повышенному риску спекуляций и злоупотреблений, а также к цифровизации отрасли страховых услуг. Ниже рассматриваются ключевые направления совершенствования нормативно-правовой базы ОСАГО, которые, как представляется, способны укрепить устойчивость данной системы и повысить уровень защиты участников дорожного движения.

Одним из наиболее заметных шагов, предпринятых законодателем в последние годы, стало введение приоритета натуральной формы возмещения ущерба, что нашло отражение в поправках к Закону об ОСАГО в 2017 году. По замыслу, переход от массовых денежных выплат к ремонту, организуемому страховщиком, должен сократить злоупотребления со стороны автоюристов и мошеннические иски, а также приблизить реальный результат компенсации к фактическим затратам на восстановление транспортного средства [40, с. 20].

Однако система натурального возмещения, будучи введённой в законодательство, столкнулась с практическими трудностями. Страхователи жалуются на низкое качество ремонтных работ и затруднённое взаимодействие

со станциями техобслуживания, в то время как страховщики указывают на недостаточную правовую регламентацию своих взаимоотношений с подрядными организациями. Усиление контроля за качеством проводимого ремонта и законодательная детализация обязательств по установке новых (либо равнозначных по износу) деталей способны повысить доверие к натуральной форме возмещения. Представляется целесообразным разработать механизмы государственно-частного сотрудничества, в рамках которых каждая станция технического обслуживания, получающая статус «аккредитованной для ремонта в рамках ОСАГО», будет проходить дополнительную проверку и находиться в публичном реестре. Таким образом, потерпевший сможет осознанно выбирать из перечня станций, гарантированно соответствующих необходимым стандартам качества. В случае выявления систематических нарушений страховщик, направляющий клиентов в такую СТО, должен нести финансовую ответственность и возмещать потерпевшему все возникшие вследствие недоброкачественных услуг затраты [52, с. 54].

Сложившаяся тарифная система ОСАГО многократно корректировалась, однако проблема убыточности для отдельных категорий страхователей и регионов по-прежнему сохраняется. Страховые организации нередко пытаются компенсировать низкие тарифы навязыванием дополнительных услуг (например, страхования жизни, имущества и пр.), что противоречит принципам свободы договора и порождает негативное отношение со стороны автовладельцев. Представляется, что установление более гибкого тарифного коридора с детальным учётом индивидуальных факторов риска (возраста, стажа водителя, частоты ДТП, количества зарегистрированных нарушений) способно сделать страхование более справедливым. В связи с этим коэффициент бонус-малус (КБМ) следует расширить по диапазону значений, усилив дифференциацию, чтобы осторожные водители получали действительно ощутимую скидку, а систематические нарушители дорожных правил оплачивали повышенную премию [53, с. 21].

Крайне важно законодательно обеспечить прозрачность механизма расчёта тарифов, чтобы исключить произвольное занижение или завышение стоимости полиса в разных регионах. Важным шагом могло бы стать введение единого портала с информацией о базовых ставках всех аккредитованных страховщиков. Нормативное закрепление обязанностей по раскрытию методик актуарных расчётов и публичное разъяснение принципов формирования цены способствуют укреплению доверия к системе ОСАГО в целом.

Мошеннические схемы, связанные с фиктивными ДТП, продажей поддельных бланков полисов, а также сотрудничеством недобросовестных сотрудников страховых компаний с «лжестрахователями», продолжают представлять серьёзную угрозу. Для борьбы с этими явлениями законодатель уже предусмотрел уголовную и административную ответственность за подобные нарушения. Тем не менее практика показывает, что данные меры не всегда имеют должный превентивный эффект.

Одним из путей решения проблемы видится дальнейшее развитие единой информационной системы Российского союза автостраховщиков (РСА) с интеграцией в государственные базы данных, в том числе ГИБДД, а также широкое внедрение электронных полисов. Если процесс оформления и проверки полиса будет максимально автоматизирован, а факт заключения договора станет мгновенно регистрироваться в централизованной базе, возможность реализации схем с поддельными бланками существенно уменьшится. Необходимо уточнить правовые основания доступа страховщиков к этой базе, закрепив их в подзаконных актах и соглашениях о межведомственном взаимодействии, чтобы исключить несогласованность и защитить права субъектов персональных данных [6, с. 642].

Кроме того, целесообразно законодательно ввести более строгие требования к возврату автомобиля на повторный осмотр страховщику после ремонта, если заявлялось возмещение ущерба по ранее заключённому договору ОСАГО. Подобная мера способна сократить число случаев, когда владелец транспортного средства требует двойную оплату за одни и те же повреждения,

либо пытается в последующем вновь застраховать уже отремонтированный автомобиль, не уведомляя страховщика о предыдущих компенсациях.

Важным направлением модернизации отечественной системы автострахования является защита добросовестных водителей, которые, попав в ДТП по вине лица, не имеющего полиса, вынуждены самостоятельно возмещать ущерб и не могут воспользоваться механизмом прямого возмещения убытков (ПВУ). В действующей редакции Закона об ОСАГО предусмотрены компенсационные выплаты РСА, однако этот инструмент ограничен рядом условий и часто не покрывает реальных затрат.

В таком контексте логичным представляется расширение функций компенсационного фонда, который формируется на базе страховых взносов всех участников рынка. Если виновник не застрахован и не имеет финансовой возможности возместить вред, потерпевший должен обращаться в РСА, после чего Союз получает право регрессного требования к нарушителю. Для эффективности данного порядка требуется более чёткая нормативная регламентация: сроки рассмотрения заявления, перечень документов, критерии установления факта незастрахованности виновника. Дополнительно рационально усилить административную ответственность для владельцев транспортных средств, которые пренебрегают оформлением полиса, вплоть до временного лишения права управления. Подобные меры, с одной стороны, защитят законопослушных водителей, а с другой – повысят дисциплинированность собственников транспорта [18, с. 84].

Отдельного внимания заслуживает вопрос о праве на страховую выплату в ситуации, когда потерпевший сам не имеет полиса ОСАГО. В ряде публикаций и практических предложений встречается идея о том, что гражданину, не исполнившему обязанность по страхованию, следует отказать в получении возмещения от страховщика виновника. Сторонники подобного подхода указывают, что это усилит дисциплину и будет способствовать «взаимности обязательств»: тот, кто не соблюдает закон, не должен пользоваться его благами.

Однако подобная радикальная мера может вступить в противоречие с общим принципом полного возмещения вреда, заложенным в Гражданском кодексе РФ. Кроме того, отказ в выплате лицу без действующего полиса, по сути, наказывает не только виновника ДТП, но и пострадавшего в конкретной ситуации гражданина. Поэтому вопрос о подобном ограничении требует осторожного обсуждения, а его законодательное закрепление должно сопровождаться точными критериями: например, речь может идти только о систематическом уклонении от оформления полиса, неоднократных нарушениях и т.д. В любом случае, данное нововведение должно коррелировать с защитой прав потерпевших, ведь принцип справедливости предполагает индивидуальный подход, а не безусловный отказ во всех случаях отсутствия страховки.

В целях снижения судебной нагрузки и повышения оперативности рассмотрения споров следует совершенствовать механизмы обязательного досудебного урегулирования, в частности, институт финансового уполномоченного. Практика показывает, что во многих случаях страховые споры могут быть разрешены на стадии претензионных переговоров либо посредством обращения к уполномоченному, если юридические аспекты не требуют сложных судебных процедур.

Однако полноценному функционированию внесудебных механизмов препятствует отсутствие прозрачных и единообразных правил взаимодействия между страховщиками, потерпевшими и финансовым уполномоченным. Необходимы более чёткие временные рамки для ответа на претензию, общий регламент взаимодействия, определяющий объём документов, которые стороны обязаны предоставить на этапе досудебного разбирательства. Дополнительные разъяснения со стороны Верховного Суда РФ или детальные поправки в Закон об ОСАГО, скорее всего, положительно скажутся на сплочённости и предсказуемости правоприменительной практики [53, с. 20].

Цифровизация отрасли страховых услуг требует постоянных изменений в законодательстве об ОСАГО, которые позволили бы внедрять современные технологии для оценки ущерба, проверки анкетных данных и оперативной

передачи информации между органами ГИБДД, страховыми компаниями и техническими сервисами. Электронные сервисы по оформлению е-ОСАГО уже работают, но их польза снижается, если отсутствует единая цифровая платформа для регистрации ДТП (с использованием фото- и видеоматериалов) и дальнейшей оценки восстановительных расходов.

С другой стороны, цифровая среда порождает и новые риски для участников страховых отношений – от киберпреступлений до несанкционированного вмешательства в базы данных. Для комплексного совершенствования механизма ОСАГО необходимо принять нормативные акты, регламентирующие технические стандарты защиты информации, а также уточнить вопросы доступа к персональным данным. Здесь целесообразно ориентироваться на международную практику, где обязательные стандарты хранения информации, криптографическая защита и аудит сервисов страховых компаний помогают существенно снизить вероятность мошенничества [19, с. 36].

Обобщая изложенное, можно заключить, что совершенствование нормативно-правовой базы ОСАГО должно идти по нескольким взаимосвязанным направлениям. Во-первых, требуется усиление гарантий качества натурального возмещения путём более детальной регламентации обязанностей страховщика и аккредитованных СТО. Во-вторых, важно развивать справедливую тарифную политику, позволяющую добросовестным автовладельцам получать существенные скидки, а злостным нарушителям уплачивать повышенную премию. В-третьих, необходимы меры противодействия мошенничеству, включая цифровую интеграцию баз данных и внедрение прозрачных алгоритмов для контроля качества ремонта. В-четвёртых, компенсационные инструменты должны быть переосмыслены, чтобы добросовестные потерпевшие могли максимально быстро и эффективно получать возмещение, даже если виновник ДТП не застрахован.

Наконец, подлинная устойчивость и сбалансированность российской модели ОСАГО будут достигнуты только при условии, что государство

совместно с профессиональным сообществом страховщиков обеспечит качественную правоприменительную поддержку. Здесь требуется сочетание экономических стимулов и жёсткого нормативного регулирования, а также постоянный мониторинг динамики рынка, дабы реакция закона на новые вызовы была своевременной и точной.

Такое комплексное реформирование позволит в большей степени учесть интересы всех участников дорожного движения, укрепить доверие к институту ОСАГО и обеспечить социально-правовую справедливость при возмещении ущерба, причинённого в результате дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, повышение эффективности системы ОСАГО требует комплексного подхода к совершенствованию нормативно-правового регулирования, что предполагает системную модернизацию как процедурных, так и материальных аспектов. Актуальной представляется необходимость более детальной регламентации натуральной формы возмещения, включая механизмы контроля качества ремонтных работ и чёткие гарантии защиты прав потерпевших. Не менее важно внедрять дифференцированные тарифы, учитывающие индивидуальные риски, а также совершенствовать механизмы компенсационных выплат для защиты добросовестных страхователей. Наконец, особое внимание следует уделить цифровизации страховых процессов и усилению мер противодействия мошенничеству, что позволит обеспечить баланс интересов всех участников ОСАГО и повысить социально-экономическую устойчивость данного института.

3.2 Использование международного опыта в реформировании системы обязательного автострахования в России

Вопрос о внедрении зарубежных наработок в национальную систему ОСАГО давно занимает умы как специалистов-цивилистов, так и практиков, непосредственно вовлечённых в дорожное движение. Подобное заимствование отдельных элементов иностранного права предполагает не столько прямое

копирование соответствующих норм, сколько их адаптацию к действующим российским реалиям, где институциональные и экономико-правовые условия могут существенно отличаться от условий других государств. Тем не менее изучение иностранного опыта неизменно способствует углублённому пониманию недостатков национального законодательства и правоприменительной практики, а также помогает сформировать более эффективный комплекс мер по защите интересов добросовестных участников дорожного движения.

Наиболее развитым и многообразным комплексом правовых решений в сфере автострахования располагает Европа. Так, в государствах континентального права (например, во Франции и Германии) сформировалась система, в которой государственное вмешательство в деятельность страховых организаций представляется довольно значительным. Эти юрисдикции выделяются жёсткими нормами, обязывающими страховщиков к гарантированным выплатам потерпевшим в определённых пределах, а также детально регламентирующими все существенные условия договоров обязательного автострахования.

Во Франции, где исторически сложился сильный институт публичных интересов, важнейшую роль играет государственный контроль за тарифообразованием. Ключевым инструментом здесь выступают специальные регуляторные органы, указывающие допустимые границы варьирования страховых премий. Это позволяет избегать чрезмерной ценовой конкуренции и одновременно обеспечивает достаточный уровень социальной защиты пострадавших. Более того, французский законодатель подробно регулирует вопросы приоритета возмещения нематериального вреда, что важно в контексте компенсации за травмы, увечья и иной ущерб здоровью [55, с. 58].

Германия, со своей стороны, демонстрирует не менее интересную модель, где большое значение придаётся судебному прецеденту, а детальная регламентация многих аспектов страховых отношений закреплена в специальных кодексах и подзаконных нормативных актах. В частности,

немецкие суды нередко выносят решения, учитывающие финансовое положение виновника ДТП, степень его вины и последствия произошедшего, вследствие чего страховые выплаты могут комбинироваться с дополнительными деликтными санкциями. Этот гибридный подход к ответственности помогает поддерживать баланс интересов, потерпевших и причинивших вред лиц.

Актуальным для российской правовой системы представляется и опыт внедрения наднациональных инструментов, характерных для Европейского союза. Нормативные акты ЕС требуют унификации основных принципов автострахования, что упрощает процедуру урегулирования трансграничных споров и гарантирует единый стандарт правовой защиты при дорожных происшествиях, затрагивающих резидентов разных стран. Для России это может быть полезным в силу тенденции к расширению туристических и деловых поездок граждан за рубеж, а также при активном участии иностранных компаний на отечественном рынке страхования.

В государствах англосаксонской правовой семьи, прежде всего в Великобритании и США, система обязательного автострахования представляет собой любопытную комбинацию традиционной концепции свободы договора и публично-правовых ограничений, направленных на недопущение ущемления интересов потерпевших. Несмотря на то, что структура судебных прецедентов играет ведущую роль, сами законодательные акты часто устанавливают рамочные требования к страховым компаниям, указывая минимальные страховые суммы и базовые критерии для расчёта страховой премии.

Особый интерес вызывают «no-fault» системы, распространяющиеся в ряде штатов США (например, Флорида, Мичиган). В таких юрисдикциях потерпевшему не требуется доказывать вину другого водителя, чтобы получить компенсацию от собственного страховщика. И хотя эти правовые режимы традиционно отличаются определённой сложностью при коллизиях с классическими деликтными нормами, их базовый смысл заключается в быстром урегулировании убытков и снижении судебной нагрузки. Такая модель сокращает время, необходимое для получения возмещения, однако может

приводить к повышению базовых страховых взносов, поскольку страховые компании принимают на себя дополнительную финансовую нагрузку. Для России, где убыточность обязательного автострахования остаётся одной из центральных проблем, прямое копирование «no-fault» подхода, вероятно, окажется затруднительным, но определённые элементы (например, упрощённые процедуры оценки ущерба и ускоренные выплаты) могли бы быть апробированы с учётом отечественных особенностей [43, с. 46].

Нельзя игнорировать и уникальный опыт государств, где в основе правового регулирования лежит исламская правовая система (к примеру, Саудовская Аравия, Оман). В таких странах автострахование строится на иных принципах, связанных с запретом риба (процент), распределением прибыли и убытков между участниками и принципиальной невозможностью использования ставок, ведущих к спекуляции. Подобные механизмы отражают своеобразную философию, в силу которой страхование рассматривается скорее как коллективная взаимопомощь, нежели классическое возмездное соглашение о рисках. Конечно, практическое внедрение данного формата в России столкнулось бы с целым набором препятствий, начиная от различий в религиозно-этических взглядах и заканчивая несовместимостью некоторых финансовых инструментов. Тем не менее анализ исламской модели страхования интересен хотя бы в том смысле, что указывает на возможность альтернативного распределения убытков, не сводимого к устоявшимся западным подходам.

В государствах Латинской Америки (например, Бразилия, Аргентина) сформировались комбинированные системы автострахования, сочетающие элементы классического частно-правового договора и социальные гарантии для менее защищённых слоёв населения. Подобный опыт ценен для России, где региональная дифференциация (в том числе экономическая) остаётся весьма высокой, и где значительная часть автолюбителей не располагает достаточными средствами для регулярной оплаты страховых взносов по рыночным тарифам. Изучение латиноамериканских моделей помогает сформировать компромиссные

решения, направленные на недопущение «исчезновения» полиса ОСАГО из отдалённых и беднейших регионов [40, с. 22].

При любой попытке заимствования иностранного опыта следует учитывать специфику отечественной правовой системы, где значительную роль в формировании нормативных актов играет федеративная структура государства, а судебная практика подчинена разъяснениям Верховного Суда РФ. Кроме того, административная практика в России активно проявляет себя в качестве квазиправового механизма, что зачастую осложняет прямую интеграцию зарубежных институтов.

Так, один из возможных путей реформирования российской системы ОСАГО – это более активное использование дифференцированных тарифов по примеру европейских стран. В то же время принцип «no-fault» или его фрагментарное внедрение требует существенной доработки правового регулирования, поскольку отечественное законодательство о деликтной ответственности исходит из базового принципа виновности причинителя вреда (ст. 1064 ГК РФ), а стандарты оценки ущерба ориентированы на доказательства факта вины. Следовательно, без принятия комплексных поправок к Гражданскому кодексу РФ либо к Закону об ОСАГО прямая имплементация «no-fault» системы может повлечь правовой коллапс или, по крайней мере, серьёзное противоречие между нормами ОСАГО и общими положениями гражданского права.

Не менее важно адаптировать организационные и технические меры, широко используемые за рубежом. Например, полноценная цифровизация обмена данными между страховщиком, страхователем и дорожной полицией, распространённая в ряде европейских государств, может значительно упростить идентификацию транспортных средств и проверку сведений о водителе. В России эта сфера ещё формируется; несмотря на распространение электронных полисов, остаются пробелы в согласованности электронных систем разных ведомств. Международная практика подтверждает, что создание единой

цифровой платформы позволяет отчасти ликвидировать лазейки для мошенников, одновременно снижая бюрократические издержки.

В контексте реформирования ОСАГО может оказаться эффективным заимствование у зарубежных стран специального механизма страховых гарантий, функционирующего при участии государства. Например, в США и некоторых европейских государствах действуют государственные или полугосударственные фонды гарантирования выплат, призванные компенсировать ущерб при банкротстве страховой компании либо при отсутствии полиса у причинителя вреда. Россия формально располагает компенсационным фондом РСА, но сфера и объём его применения не всегда позволяют в полной мере защитить интересы добросовестного водителя, попавшего в затруднительную ситуацию [15, с. 48].

Подобные фонды за рубежом, как правило, более открыты для потерпевших и имеют ускоренные процедуры рассмотрения заявлений. Их деятельность сопровождается прозрачным аудитом, а отчисления в эти фонды строго регламентированы законом. Россия при расширении возможностей компенсационного фонда могла бы перенять ряд административных и финансовых инструментов, уже успешно опробованных в зарубежной практике, что повысило бы эффективность защиты потерпевших от недобросовестных или неплатёжеспособных владельцев транспортных средств.

Обобщая вышеизложенное, можно утверждать, что международный опыт в реформировании системы автострахования неисчерпаем и включает самые разные модели – от полностью государственных систем до либеральных рынков с жёстким контролем качества услуг. Для России, находящейся в процессе постоянных корректировок Закона об ОСАГО, особенно ценны практические инструменты:

1. Широкая шкала тарифных коэффициентов по аналогии с некоторыми европейскими странами, позволяющая точнее отражать индивидуальные риски.
2. Упрощённые механизмы урегулирования убытков (включая «no-fault» элементы), способствующие оперативному возмещению ущерба.

3. Развитая институциональная среда (административный и судебный надзор), гарантирующая единообразие в толковании норм об автостраховании.

4. Совершенные цифровые решения по сбору, обработке и проверке информации, объединяющие данные государственных учреждений, страховых организаций и владельцев ТС.

При этом решающее значение имеет взвешенность внедряемых мер и их обязательная адаптация к правовой и экономической конъюнктуре Российской Федерации. Прямое копирование чужих норм редко приводит к положительному результату, о чём свидетельствует исторический опыт. Значительно эффективнее осуществлять точечные заимствования отдельных механизмов и инструментария. Например, российский законодатель может официально утвердить расширенный диапазон ставок для аккуратных водителей (по аналогии с бонусно-малусными системами Германии и Франции), а также обеспечить надлежащее финансирование компенсационных структур, как это делается в ряде штатов США.

Залогом успешного внедрения международных наработок остаётся последовательная научная экспертиза и анализ экономико-правовых последствий каждого предлагаемого инновационного решения. Без учёта национальной правовой специфики, традиций деликтной ответственности и уровня развития дорожной инфраструктуры реформирование рискует остаться декларативным. Только при глубоком понимании материальных и процессуальных аспектов действующего в России гражданского законодательства возможно сформировать правовую конструкцию, которая не утратит устойчивости при столкновении с новыми вызовами современного общества.

Таким образом, использование мировых достижений в сфере автострахования, основанное на системном подходе и сложившемся опыте правоприменительной практики, способно существенно обогатить отечественную модель ОСАГО. В условиях глобализации и активного развития цифровых технологий именно органическая интеграция подтверждённых

практикой зарубежных механизмов может обеспечить дальнейшее повышение эффективности обязательного автострахования в России и более всестороннюю защиту пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

3.3 Внедрение цифровых технологий в сфере ОСАГО: правовые аспекты и перспективы

Активное развитие цифровых технологий в последние годы затронуло практически все сферы деятельности, и страховая отрасль, в частности ОСАГО, не стала исключением. В ситуации, когда российская экономика испытывает последствия санкционных ограничений и волатильности финансовых рынков, внедрение инновационных цифровых решений в сектор автострахования приобретает не только экономическую, но и социальную значимость. Сложившиеся реалии указывают на то, что цифровизация способна не просто упростить процедуру оформления полисов или ускорить рассмотрение убытков, но и сформировать более прозрачную, устойчивую и гибкую систему ОСАГО. Тем не менее данный процесс сопровождается множеством правовых, организационных и технологических вопросов, требующих всестороннего научного анализа.

Согласно официальной статистике, по итогам девяти месяцев 2022 года показатель общего объёма собранных страховых премий по ОСАГО достиг 191,3 млрд рублей, что превосходит аналогичный результат 2021 года на 11,22 %. Такая положительная динамика, по мнению ряда аналитиков, обусловлена увеличением базовых ставок, скорректированных на фоне инфляции, а также ростом цен на комплектующие и ремонтные работы для автомобилей. В частности, с 13 сентября 2022 года был расширен коридор базовых тарифов на 26 % (вверх и вниз) для большинства видов транспортных средств, что дополнительно стимулировало рост суммарных сборов. Одновременно с увеличением объёмов поступлений отмечен и рост расходов страховщиков: за тот же период было выплачено 116,6 млрд рублей, что на 4,7 %

превышает показатели предыдущего года. Очевидно, что высокая инфляция и подорожание деталей непосредственно влияют на размер страховых возмещений [1, с. 29].

Несмотря на указанное повышение страховых сборов, общее количество субъектов страхового рынка имеет тенденцию к снижению. По данным Банка России, к 30 сентября 2022 года в государственном реестре субъектов страхового дела оставалось 219 организаций, что меньше, нежели в предыдущие периоды. На фоне такой консолидации значимым остаётся вопрос доверия к страховщикам, а также вопрос наличия у компаний достаточных резервов и современных инструментов для эффективного обслуживания клиентов. Сокращение количества участников рынка порождает и определённую обеспокоенность населения, так как, с одной стороны, уменьшается спектр доступных предложений, а с другой — выше становится риск того, что при возрастании убыточности автострахования отдельные компании могут покинуть рынок [13, с. 51].

В то же время цифровая трансформация, охватившая различные сектора российской экономики, способна изменить расстановку сил на рынке ОСАГО, предоставив страховщикам новые возможности по оптимизации бизнес-процессов и улучшению качества обслуживания. Для потребителей (страхователей) это означает более доступные онлайн-сервисы, ускоренную процедуру оформления договоров и заявки на компенсацию, а также персонализированные предложения, которые формируются на базе анализа больших массивов данных.

Основные направления цифровизации в сфере ОСАГО:

- электронное оформление и пролонгация полисов. Уже на протяжении нескольких лет в Российской Федерации успешно функционируют электронные полисы ОСАГО (е-ОСАГО), позволяющие гражданам дистанционно заключать договор, не посещая офис страховой организации. По замыслу законодателя, данная технология призвана упростить доступ к страхованию и одновременно обеспечить контроль над недобросовестной деятельностью отдельных

посредников. Более того, в отдельных научных исследованиях высказывается идея о возможности автопродлонгации электронного полиса: если страхователь не выразил отказ и не сменил компанию, то договор автоматически возобновляется на следующий период. Такая мера способна повысить процент реально застрахованных транспортных средств и, следовательно, усилить общую защищённость участников дорожного движения;

– обработка данных и телематика. Перспективным направлением, уже нашедшим отражение в зарубежных практиках, является использование телематических устройств, интегрируемых в автомобили. Эти устройства фиксируют манеру вождения (скорость, частоту резких торможений и поворотов), дорожные условия и иные параметры. На основании телематики страховщики могут более объективно оценивать риск и формировать индивидуальные тарифы для страхователей. Кроме того, телематические сервисы позволяют заблаговременно предупреждать о неблагоприятных дорожных ситуациях и тем самым снижать аварийность. Для России введение такого инструмента ещё находится на стадии апробации, однако при грамотной правовой регламентации технология способна привести к существенному повышению справедливости тарифообразования;

– автоматизированная проверка полисов и выявление нарушителей. В контексте усиления контроля за соблюдением обязательных требований существует инициатива использовать дорожные камеры, фиксирующие правонарушения ПДД, для параллельной проверки наличия у водителя действующего полиса ОСАГО. В случае, если транспортное средство нарушает правила дорожного движения, программа одновременно сверяет государственный номер автомобиля с базой РСА, выявляя, имеет ли его владелец действующую страховку. Такой инструмент, как ожидается, будет внедряться уже в ближайшее время: предполагается, что гражданин при отсутствии полиса получит уведомление о правонарушении вместе со штрафом за нарушение ПДД. Данную меру в перспективе можно считать шагом к ликвидации массового уклонения от оформления договоров ОСАГО, однако её юридическое

оформление требует тщательного изучения аспектов защиты персональных данных и процессуальных гарантий;

– онлайн-урегулирование убытков. За последние несколько лет активно обсуждается переход к удалённой фиксации ДТП и дальнейшей цифровой подаче всех документов для урегулирования ущерба. В этой связи заметную роль играет мобильное приложение «Помощник ОСАГО», развиваемое Российским союзом автостраховщиков, которое даёт возможность участникам ДТП оперативно оформлять электронное извещение и прикладывать фотографии повреждённого транспортного средства. Следующим этапом развития может стать полноценное внедрение технологии видеоконсультаций со специалистом страховой компании, при которых потерпевший сможет удалённо продемонстрировать повреждения и получить быстрый ответ о вероятном объёме возмещения. Практика показывает, что такая процедура существенно сокращает время, затрачиваемое на бумажную бюрократию, и облегчает доступ к страховой защите для граждан, проживающих в отдалённых регионах.

Несмотря на очевидные преимущества, цифровизация ОСАГО сопровождается рядом правовых коллизий, требующих согласования на уровне законодательных и подзаконных актов.

Во-первых, остаётся открытым вопрос о надлежащем закреплении механизма подтверждения личности страхователя при дистанционном оформлении полиса. Действующие нормы об электронных подписях и идентификации граждан не всегда адаптированы к специфике страхового рынка, где важно удостоверить не только личность, но и права страхователя на распоряжение транспортным средством.

Во-вторых, развитие телематики влечёт за собой обширную сферу проблем, связанных с хранением и использованием больших данных (big data). Правовое регулирование должно предусмотреть надлежащую защиту личной информации об индивидуальных особенностях вождения, обеспечив при этом, что страховые организации не будут злоупотреблять полученными сведениями в ущерб клиентам. В настоящее время закон «О персональных данных» требует

согласия субъекта на обработку подобных данных, однако дальнейшая детализация процедур передачи телематической информации остаётся предметом отдельной дискуссии [11, с. 56].

В-третьих, необходимо проработать механизм правовой ответственности за сбой в информационных системах и за технические ошибки в процессах онлайн-урегулирования убытков. Если клиент не смог вовремя оформить электронное извещение из-за сбоя сервера страховой компании, кому следует адресовать претензии? Каким образом компенсировать возникший ущерб или затраты времени? Ответы на эти вопросы не должны оставаться за пределами правового поля, иначе снижается доверие граждан к электронной среде и повышается риски судебных споров.

С учётом тенденций, наблюдаемых в ряде зарубежных стран, можно прогнозировать, что дальнейшее развитие цифровых технологий в сфере ОСАГО будет протекать по нескольким направлениям:

- укрепление нормативной базы. Законодатель, вероятно, примет дополнительные акты или поправки, чётко регулирующие порядок электронной идентификации и обмена данными в формате «страхователь — страховщик — РСА — ГИБДД». Это позволит вывести дистанционные сервисы на более высокий уровень юридической защиты и минимизировать возможность мошеннических действий, связанных с оформлением электронных полисов;

- индивидуализация тарифов и снижение аварийности. По мере внедрения телематики и анализа больших массивов данных об эксплуатационных характеристиках автомобиля и стиле вождения будет возрастать точность расчёта страховой премии. Добросовестные и аккуратные водители получают более выгодные условия страхования, что способствует формированию более ответственного поведения на дорогах;

- сокращение бумажного документооборота. Развитие приложений наподобие «Помощника ОСАГО», а также других цифровых платформ урегулирования убытков способно практически свести к нулю необходимость предоставления справок и заключений в бумажном виде. Следствием этого

станет повышение скорости и прозрачности процедур возмещения вреда, а также сокращение издержек страховых организаций;

- интеграция с иными государственными службами. В перспективе цифровая экосистема ОСАГО может дополнительно взаимодействовать с базами данных медучреждений или дорожных служб, что обеспечит более полный и оперативный сбор сведений о вреде, причинённом в результате ДТП. На основе таких интегрированных источников страховщики могли бы автоматически определять размер выплаты, исключая необходимость множества промежуточных экспертиз;

- развитие маркетплейсов и гибридных сервисов. Ожидается, что внедрение электронных площадок (маркетплейсов) для продажи страховых продуктов усилит конкуренцию между компаниями и позволит потребителям проще сравнивать условия полисов разных страховщиков. При этом эффективная работа таких платформ потребует дополнительного нормативного регулирования, которое обезопасит клиентов от фиктивных предложений или некорректных расчётов страховой премии [54, с. 96].

Закономерно предположить, что успешное внедрение цифровых технологий повлечёт структурные изменения в сфере ОСАГО, включая оптимизацию штата и функций страховых агентов, а также общее повышение уровня автоматизации в рамках внутренних процессов. Тем не менее, чтобы обеспечить устойчивость и равноправие сторон, государство и профессиональные объединения должны выработать понятные правила игры, где будут чётко обозначены гарантии защиты прав потерпевших, условия законной обработки персональных данных, а также алгоритмы разрешения возможных конфликтов.

Таким образом, цифровая трансформация служит одним из ключевых драйверов развития системы ОСАГО в современной России. Уже сегодня внедрение электронных полисов, мобильных приложений и телематических технологий демонстрирует свою эффективность в части повышения доступности страховой защиты, ускорения процессов возмещения убытков и улучшения

пользовательского опыта. Вместе с тем для полного раскрытия потенциала цифровых решений требуются комплексные законодательные и организационные преобразования, нацеленные на формирование единой технологической инфраструктуры, защиту персональных данных и снижение мошеннических практик. При условии системного подхода к решению упомянутых проблем, а также грамотного взаимодействия государственных структур, Российского союза автостраховщиков и самих участников рынка, цифровизация ОСАГО способна не только обеспечить рост качества обслуживания и гибкость тарифной политики, но и укрепить доверие граждан к институту автострахования.

Заключение

Завершая комплексное исследование проблематики ОСАГО, целесообразно подвести итог научному поиску, осуществлённому в рамках настоящей выпускной квалификационной работы. В ходе изыскания был достигнут поставленный в введении цель – сформулировать рекомендации по совершенствованию действующего законодательства об ОСАГО и повысить эффективность правоприменительной практики в условиях цифровизации экономики и развития международного сотрудничества. Поставленные задачи, среди которых анализ исторического развития института, изучение зарубежных моделей автострахования, выявление пробелов и коллизий в российском законодательстве и оценка судебной практики, также были выполнены с учётом детальной проработки теоретических и нормативных источников.

Прежде всего, в первой главе проведён глубокий анализ теоретико-правовых основ ОСАГО. Было установлено, что юридическая природа данного института представляет собой сложное сочетание частноправовых и публично-правовых элементов. С одной стороны, договор страхования, лежащий в основе отношений, сохраняет признаки классического гражданско-правового обязательства: консенсуальный характер, возмездность, алеаторность. С другой – обязательный формат заключения полиса, жёсткая регламентация тарифов и государственных гарантий свидетельствуют о действии императивных норм и осуществлении государством значимого контроля над соответствующим рынком.

Далее, рассмотрение исторических предпосылок становления ОСАГО в Российской Федерации позволило отметить неоднозначность этапов развития. В дореволюционный и советский периоды институт автострахования не был столь детально урегулирован: превалировала концепция государственной монополии, а отсутствие массовой автомобилизации не стимулировало появление обязательного страхования ответственности. Лишь со вступлением в силу Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном

страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» данная сфера обрела чёткую нормативную базу, став существенным фактором защиты имущественных интересов пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Важной частью исследования в первой главе выступил и сравнительно-правовой анализ зарубежных систем автострахования. Рассмотрены континентальные и англосаксонские модели, а также опыт государств с исламской и латиноамериканской правовыми традициями. Обнаружилось, что в подавляющем числе развитых юрисдикций обязательное автострахование распространяется на всех участников дорожного движения и преследует цель быстрого и предсказуемого возмещения ущерба. При этом сохраняется различие в акцентах: где-то действует жёсткое тарифное регулирование, а где-то децентрализованные «no-fault» системы. Установлено, что прямое копирование иностранного опыта невозможно без адаптации к российским правовым и экономическим реалиям, в частности к принципам гражданско-правовой ответственности, лимитам возмещения и правилам обязательного досудебного урегулирования.

Во второй главе особое внимание уделялось правоприменительной практике в России и существующим коллизиям закона, которые порождают неравномерное распределение рисков и не всегда обеспечивают потерпевшим надлежащую защиту. Было выявлено, что разночтения в толковании положений о приоритете натурального возмещения, проблемы учёта износа, споры по поводу недопустимости навязывания дополнительных услуг страховщиками свидетельствуют о необходимости более детальной регламентации отношений между субъектами ОСАГО. Подчёркнуто, что судебная практика Верховного Суда РФ стремится к единообразному толкованию, закрепляя право потерпевшего на полный объём компенсации, а также приоритет ремонтного воздействия над денежной выплатой во избежание занижения сумм. Однако продолжающие возникать в судебных процессах пробелы подтверждают

необходимость дальнейшего совершенствования норм Закона об ОСАГО и подзаконных актов.

Рассмотрение гражданско-правовой ответственности дало возможность убедиться, что институт обязательного страхования, будучи частью деликтных обязательств, не отменяет основополагающего принципа полного возмещения вреда. Соответственно, потерпевший сохраняет право обращаться напрямую к виновному в случае недостаточности страхового лимита или при заниженном размере выплаты, что гарантирует баланс интересов всех участников дорожного движения.

В третьей главе научного исследования внимание сосредоточено на направлениях усовершенствования ОСАГО, включая оптимизацию нормативно-правовой базы, использование зарубежного опыта и внедрение цифровых технологий. В ходе анализа был предложен комплекс мер, направленных на:

- расширение тарифной политики с учётом индивидуальной аварийности, что повысит эффективность коэффициента бонус-малус и исключит перекрёстное субсидирование водителей с различной степенью риска;
- развитие компенсационных механизмов для случаев, когда виновник не застрахован или страховая компания не способна отвечать по обязательствам;
- интеграцию моделей telematics и «no-fault» элементов в ограниченном формате с учётом российской деликтной концепции;
- гармонизацию процедур досудебного разрешения споров, в том числе через институт финансового уполномоченного и более чёткие процессуальные сроки рассмотрения претензий;
- активацию цифровых решений, включая электронные полисы, приложения для удалённой фиксации ДТП, телематические технологии, автоматическую проверку наличия полиса камерами дорожного наблюдения и создание маркетплейсов для сравнения страховых предложений.

Одним из важнейших результатов проведённого исследования стала демонстрация того, что цифровая трансформация выступает ключевым драйвером, способным улучшить прозрачность и надёжность рынка ОСАГО, а

также повысить скорость и комфорт обслуживания страхователей. В то же время внедрение электронных сервисов, онлайн-приложений и механизмов автопродлонгации порождает новые вызовы, связанные с защитой персональных данных, правовыми гарантиями при технических сбоях и необходимостью специальной регламентации телематических устройств.

Подводя итоги, можно заключить, что ОСАГО в России прошло значительный путь эволюции: от первых, ещё недостаточно отработанных норм 2002–2004 годов до современной системы с приоритетом ремонта и активно развивающимися цифровыми инновациями. Тем не менее сохраняется ряд неразрешённых вопросов, которые требуют комплексного системного ответа со стороны законодателя, профессионального сообщества и судебной практики. Для обеспечения устойчивого развития данной сферы необходимо:

- совершенствовать законодательство с учётом межотраслевых связей и зарубежного опыта;
- адаптировать судебную практику к новым формам взаимодействия «страховщик – страхователь», в том числе при удалённом урегулировании страховых случаев;
- поддерживать высокие стандарты качества ремонта при натуральном возмещении, дополняя их прозрачными механизмами контроля;
- стимулировать внедрение телематики и других цифровых решений, формирующих индивидуальные тарифы и повышающих культуру вождения.

Реализация перечисленных рекомендаций способна не только укрепить доверие к институту обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, но и повысить социальную значимость этого правового механизма. Обеспечивая гарантированную и оперативную компенсацию ущерба, ОСАГО в конечном счёте содействует обеспечению экономической стабильности и общественной безопасности, поскольку сохраняет баланс интересов между потерпевшими, страховщиками и государством.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапова Е.С. Цифровизация ОСАГО и её влияние на защиту имущественных интересов потерпевших // Информационное право. 2022. № 3. С. 27–34.
2. Анисимов Д.Г. Международная гармонизация норм обязательного автострахования и отечественная специфика // Вестник гражданского права. – 2023. № 2. С. 29–37.
3. Анисимова Т.Г. Индивидуализация тарифов ОСАГО и социальная справедливость: сравнительный анализ // Право и экономика. 2022. № 9. С. 63–70.
4. Белоногов П.Д. Внесудебные механизмы защиты прав потерпевших в сфере ОСАГО: преимущества и ограничения // Юридический консультант. 2022. № 4. С. 42–49.
5. Беляев В.Г. Повышение правовой грамотности участников дорожного движения как фактор эффективности ОСАГО // Юридический вестник. 2021. № 5. С. 96–104.
6. Вавилова И.А. ОСАГО: новые возможности // Экономика и предпринимательство. 2015. № 1. С. 640-648.
7. Глазунов И.И. Судебная защита интересов страхователей при обязательном автостраховании // Российская юстиция. 2022. № 9. С. 41–48.
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации. 05.12.1994. № 32. Ст. 3301.
9. Данилов П.Г. Анализ практики рассмотрения судами дел, связанных с возмещением ущерба по ОСАГО // Арбитражные споры. 2021. № 3. С. 58–65.
10. Дряблова М.С. Исторический опыт как инструмент оптимизации законодательства об ОСАГО // Мир юридической мысли. 2023. № 2. С. 41–48.
11. Жданова С.Н. Цифровизация страховой деятельности и ее влияние на эффективность ОСАГО // Информационное право. 2023. № 3. С. 54–60.

12. Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (ред. от 22.07.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1993. № 2. Ст. 56.

13. Замятин О.В. Совершенствование правового регулирования ОСАГО в условиях цифровой экономики // Журнал российского права. 2020. № 6. С. 45–52.

14. Золотарева О.В. Социальный компромисс в ОСАГО: гражданско-правовая ответственность и интересы потерпевших // Страховое дело. 2021. № 8. С. 59–65.

15. Ильина Е.О. Сравнительный анализ института прямого возмещения убытков в отечественной и зарубежной практике обязательного автострахования // Правовое обозрение. 2022. № 1. С. 46–55.

16. Исламов Ф.Ф. Проблемы страхования ОСАГО // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 11(53). С. 38-40.

17. Каргина Т.В. Реформирование тарифной политики ОСАГО: аналитическое исследование // Правовые исследования и практика. 2021. № 11. С. 28–36.

18. Кобелева А.А. Прямое возмещение убытков и досудебное урегулирование в ОСАГО: новые тенденции // Вестник транспортного права. 2022. № 10. С. 82–88.

19. Кондрашев А.И. Институт обязательного страхования ответственности автовладельцев: проблемы и перспективы развития // Труды по правоведению. 2019. № 4. С. 33–40.

20. Кузнецов Л.Д. Сравнительный анализ зарубежных моделей обязательного автострахования: опыт для России // Вестник сравнительного правоведения. 2021. № 3. С. 29–36.

21. Лисов С.П. Правовое регулирование выбора формы страхового возмещения (денежная выплата или восстановительный ремонт) в системе ОСАГО // Страховое право. 2019. № 4. С. 57–65.

22. Лобанов М.Е. Публично-правовые элементы в механизме обязательного автострахования: современные вызовы и тенденции // Право и экономика. 2021. № 7. С. 34–41.

23. Обзор практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 22.06.2016; в ред. от 26.04.2017) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2017. № 9.

24. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 2 (2021) (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 30.06.2021) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2021. № 8.

25. Определение Верховного Суда РФ № 45-КГ20-26-К7 «По делу о замене формы возмещения с ремонта на денежную выплату // Судебная коллегия по гражданским делам ВС РФ. 2020.

26. Определение Верховного Суда РФ № 82-КГ20-8-К7 «По делу о взыскании разницы между фактическими расходами на ремонт и выплатой страховщика» // Судебная коллегия по гражданским делам ВС РФ. 2020.

27. Определение Конституционного Суда РФ от 11 июля 2019 г. № 1838-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы на нарушение конституционных прав и свобод положениями Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»» // Вестник Конституционного Суда РФ. 2019. № 5.

28. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 18 февраля 2025 г. № 41-КГ24-58-К4 // Судебная практика Верховного Суда Российской Федерации. 2025. № 2.

29. Петров А.В. Актуальные проблемы определения размера страховой выплаты при ОСАГО // Гражданское право. 2020. № 2. С. 18–24.

30. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (зарегистрировано в Минюсте России 03 октября 2014 г. № 34245) // Официальный интернет-портал

правовой информации : [сайт]. – URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 04.03.2025).

31. Поляков Р.И. Динамика и адаптивность ОСАГО в условиях интенсификации дорожного движения // Юридические записки. 2023. № 1. С. 29–35.

32. Постановление Конституционного Суда РФ от 10 марта 2017 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности положений Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»» // Вестник Конституционного Суда РФ. 2017. № 2.

33. Постановление Конституционного Суда РФ от 31 мая 2005 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»» // Вестник Конституционного Суда РФ. 2005. № 4.

34. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2022. 15 нояб.

35. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29 января 2015 г. № 2 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2015. № 23.

36. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.01.2015 № 2 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2015. № 23.

37. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 8 ноября 2022 г. № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс». 2022.

38. Предпринимательское право России: Учебник / В.С. Белых, Г.Э. Берсункаев, С.И. Виниченко. М., 2015. С. 507.
39. Романов М.Н. Методика оценки расходов на ремонт при ОСАГО: пробелы в законодательстве и пути их устранения // Страховое дело. 2020. № 7. С. 42–48.
40. Рудковская Ю.П. Качество судебной практики в сфере ОСАГО: формирование единообразного подхода // Российский судья. 2022. № 5. С. 14–20.
41. Рыков М.В. Правовые механизмы развития автострахования в странах Восточной Азии: уроки для России // Журнал сравнительного правоведения. – 2020. № 4. С. 18–24.
42. Серебровский В.И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. М., 2003. С. 328.
43. Смирнова Т.В. Разрешение судебных споров по ОСАГО: правовой анализ позиций Верховного Суда РФ // Страховое право. 2023. № 4. С. 15–23.
44. Соколова Е.А. Правовые подходы к адаптации зарубежного опыта в сфере ОСАГО // Российский юридический журнал. 2021. № 9. С. 44–51.
45. Суворин А.В. Деликтная природа обязательств при ОСАГО: границы ответственности владельца транспортного средства // Гражданское право. 2022. № 5. С. 14–22.
46. Сычёв А.В. Проблемы досудебного урегулирования конфликтов по ОСАГО и их отражение в судебной практике // Вестник гражданского права. 2021. № 6. С. 66–74.
47. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.
48. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 30.11.2024) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

49. Фролов С.В. Приоритет натурального возмещения при ОСАГО и его правовые последствия: судебный вектор // Юридический вестник. 2020. № 10. С. 27–34.
50. Худяков А.И. Теория страхования. М., 2010. С. 145.
51. Цветков И.Н. Соотношение страхового и деликтного обязательств при возмещении вреда в результате ДТП // Вестник гражданского процесса. 2021. № 6. С. 71–79.
52. Цинделиани И.А. Страховые споры в практике Верховного Суда Российской Федерации: Научно-практическое пособие. М., 2016. С. 11.
53. Шабанова М.Н. Суброгация и регресс в делах об ОСАГО: современная судебная практика и перспективы развития законодательства // Вестник гражданского процесса. 2022. № 2. С. 51–59.
54. Шавкунова Ю.С. Публично-правовая сущность ОСАГО: новые подходы и решения // Журнал современного права. 2022. № 7. С. 17–24.
55. Шерстобитова Л.П. Интеграция международного опыта в российскую практику обязательного страхования автогражданской ответственности // Вестник гражданского права. 2021. № 3. С. 95–102.
56. Яковлев П.С. Адаптация зарубежных правовых инструментов в систему отечественного автострахования // Вопросы российского права. – 2023. – № 5. – С. 57–63.
57. Anderson J.S. Mandatory Car Insurance in the UK: Balancing Freedom and Public Interest // European Journal of Insurance Law. – 2021. – Vol. 29. – No. 3. – P. 45–52.
58. Andreotti B. Public-Private Dynamics in Brazilian Compulsory Auto Insurance // Revista Brasileira de Direito do Seguro. – 2020. – № 10. – P. 33–47.
59. Delacruz C. Comparative Analysis of Motor Insurance Systems in EU Countries // Revue de Droit Civil. – 2022. – № 4. – P. 77–83.
60. Dupont C. Social Stabilization Through Compulsory Auto Insurance: A Canadian Perspective // McGill Law Journal. – 2022. – Vol. 68. – No. 2. – P. 201–217.

61. Hoffmann M. Legal Foundations of Compulsory Auto Insurance in Germany: Evolution and Current Challenges // *Zeitschrift für Europäisches Privatrecht*. – 2020. – Bd. 28. – Nr. 2. – S. 134–141.
62. Marshall J. Consumer Protection and Mandatory Auto Insurance in Australia // *Sydney Law Review*. – 2021. – Vol. 43. – P. 45–62.
63. Ndlovu L. Addressing Inequality through Motor Vehicle Insurance: The South African Experience // *South African Journal of Legal Studies*. – 2023. – Vol. 12. – No. 1. – P. 65–79.
64. O'Neill K.M. The No-Fault Concept in American Auto Insurance: A Retrospective Analysis // *Journal of Insurance Regulation*. – 2023. – Vol. 41. – No. 1. – P. 26–33.
65. Roosevelt K. The Efficiency of No-Fault Automobile Insurance in Canadian Provinces // *Canadian Business Law Journal*. – 2020. – Vol. 39. – P. 79–94.
66. Rossi P. L'influenza dell'integrazione europea sul modello italiano di assicurazione auto obbligatoria // *Rivista di Diritto Privato*. – 2019. – № 7. – P. 91–98.
67. Takahashi H. Compulsory Motor Vehicle Insurance in Japan: A Socio-Legal Perspective // *Asian Comparative Law Journal*. – 2022. – Vol. 10. – No. 2. – P. 59–66.
68. Vicente M. European Green Card System and the Harmonization of Cross-Border Motor Insurance // *Revista Española de Derecho Europeo*. – 2021. – № 5. – P. 112–120.