

**Принято Советом  
4 мая 2018 г.  
№ 176/оп-1/2018**

**ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ  
по проекту федерального закона «О внесении изменений  
в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской  
ответственности владельцев транспортных средств»**

Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Проект) направлен на экспертизу в Совет при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства (далее – Совет) Министерством финансов Российской Федерации (письмо от 14 марта 2018 г. № 05-04-05/15840).

Проект разработан во исполнение абзаца третьего подпункта «о» пункта 3 Перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации 14 марта 2016 г. (от 11 апреля 2016 г. № Пр-637ГС).

Проектом предлагаются изменения в Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО). К Проекту прилагается пояснительная записка, в которой подробно изложены мотивы разработчиков.

Некоторые положения Проекта могут быть поддержаны. К таким положениям относятся пункт 2 статьи 1 Проекта, согласно которому в отношении одного автомобиля не может быть заключено более одного договора обязательного страхования, а также подпункт «в» пункта 13 статьи 1 Проекта, устраняющий ограничение ответственности страховщика по выплате неустойки и финансовой санкции. Может быть концептуально поддержан

закрепленный в пункте 4 статьи 1 Проекта подход, согласно которому тариф по договору обязательного страхования должен определяться не характеристиками автомобиля, а статистикой аварийности и навыками управления водителей.

Вместе с тем к Проекту может быть высказан ряд замечаний, имеющих принципиальный характер.

1. Пунктом 1 статьи 1 Проекта предлагается изменить определение страхователя, содержащееся в Законе об ОСАГО. В результате этих изменений владельцы автомобилей, не имеющие права на управление автомобилем, не смогут быть страхователями по договору обязательного страхования. Эти изменения, как представляется, расходятся с предложением разработчиков Проекта о том, что условия договора обязательного характера должны определяться не в зависимости от застрахованного транспортного средства, а в зависимости от водителей, допущенных к управлению, статистике их аварийности и навыкам вождения.

Из сопроводительных материалов к Проекту следует, что согласно действующей редакции Закона об ОСАГО страхователем по договору обязательного страхования может стать лицо, не обладающее страховым интересом в транспортном средстве. Признавая существование этой проблемы, Совет отмечает, что она может быть решена внесением в Закон об ОСАГО изменений, согласно которым страхователем по договору обязательного страхования может быть владелец транспортного средства либо лицо, допущенное к управлению автомобилем по любым законным основаниям.

Владелец автомобиля, не намеревающийся самостоятельно им управлять в силу отсутствия соответствующего права, не должен быть лишен возможности определить водителей, допущенных к управлению этим автомобилем, и заключить договор обязательного страхования. Исключение этой возможности являлось бы ограничением права собственности владельца

автомобиля или других его прав и законных интересов, положенных в основу владения автомобилем.

2. В пункте 3 статьи 1 Проекта предлагается установить в Законе об ОСАГО три варианта страховых сумм по договору обязательного страхования. Один из них соответствует страховым суммам, предусмотренным Законом об ОСАГО в действующей редакции, другие варианты предполагают повышенные размеры страховых сумм. Выбор между этими вариантами, согласно Проекту, осуществляет страхователь по согласованию со страховщиком.

Возможность применения повышенных страховых сумм может быть востребована страхователями с учетом стоимости восстановления поврежденных автомобилей. Достоинством этого предложения является также выравнивание страховой суммы по Закону об ОСАГО и сумм компенсаций, которые выплачиваются в случае причинения вреда жизни и здоровью при перевозке пассажиров (Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»).

В то же время предложение о введении повышенных страховых сумм по договорам обязательного страхования вызывает и некоторые сомнения. В настоящее время страхователи, заинтересованные в страховании своей ответственности на более значительные суммы, вправе заключить договор добровольного страхования ответственности владельцев транспортных средств. Преимуществом этого вида страхования является возможность сторон свободно устанавливать страховые суммы. Предложение об увеличении страховых сумм по ОСАГО, как представляется, может привести к замене добровольного вида страхования обязательным. Таким образом будет ограничено право страхователя заключить в добровольном порядке договор

страхования ответственности на условиях, которые его устраивают (например, на сумму, которая превышает максимальные страховые суммы по ОСАГО, предусмотренные Проектом).

Следует, однако, признать, что в настоящее время при совместном применении договоров обязательного и добровольного страхования по одному факту причинения вреда возникает целый ряд серьезных проблем. Законом об ОСАГО предусмотрена процедура «прямого возмещения», подразумевающая, что потерпевший обращается к страховщику, с которым он заключил договор обязательного страхования. В добровольном страховании такая процедура отсутствует. Приоритетной формой страхового возмещения согласно Закону об ОСАГО является организация и оплата страховщиком ремонта поврежденного транспортного средства, при этом не учитывается износ автомобиля и его запасных частей. Добровольное страхование ответственности предполагает, как правило, выплату страхового возмещения в денежной форме с учетом износа. Таким образом, задача по гармонизации обязательного и добровольного страхования ответственности владельцев транспортных средств является весьма актуальной.

Более оптимальным решением задачи была бы не фактическая замена добровольного страхования обязательным, а закрепление в законе некоторых положений о добровольном страховании, которые позволили бы более эффективно применять эти два вида страхования в совокупности.

3. Пункт 4 Проекта определяет порядок установления коэффициентов, применяющихся к страховым тарифам по договору обязательного страхования. Положения этого пункта носят отсылочный характер: Проектом предусмотрено, что размер коэффициентов устанавливает Банк России с учетом ряда параметров, указанных в Проекте.

В пояснительной записке к Проекту указано, что действующая редакция Закона об ОСАГО не позволяет страховщикам делать страхователям скидки с учетом характеристик водителей, допущенных к управлению автомобилем. В

то же время из Проекта не следует, что результатом применения коэффициентов будет именно уменьшение страхового тарифа.

Совет считает возможным концептуально поддержать закрепленную в пункте 4 статьи 1 Проекта тенденцию перехода от определения тарифа в зависимости от характеристик автомобиля к установлению тарифа с учетом характеристик водителей, допущенных к управлению этим автомобилем. В то же время конкретное содержание положений Проекта, регулирующих порядок определения страховых тарифов, вызывает сомнения. В частности, согласно Проекту на тарифы влияют такие факторы, как категория транспортных средств, к управлению которыми допущен водитель; характеристики вождения транспортным средством (резкость торможения и др.). Однако неясно, каким именно способом будет определяться влияние этих факторов на величину тарифа. Соответствующая методология, как предполагает Проект, будет разработана Банком России. Насколько известно, в настоящее время она отсутствует. Это создает неопределенность в правовом статусе страхователей и застрахованных лиц, которые в настоящий момент не могут рассчитать, каким образом их поведение на дороге может повлиять на тариф по договору обязательного страхования.

Порядок определения максимального размера страховой премии, изложенный в подпункте «д» пункта 5 статьи 1 Проекта, сложен для понимания и не позволяет определить, повысится ли этот размер в результате принятия Проекта либо сохранится на действующем уровне.

4. Категорическое несогласие вызывают положения подпункта «ж» пункта 8 статьи 1 Проекта, предусматривающие установление ограничения ответственности страховщиков за нарушение предусмотренных Законом об ОСАГО обязанностей по выплате страхового возмещения либо направлению мотивированного отказа в определенные сроки. Практика рассмотрения споров, возникающих в связи с этим видом страхования, показывает, что начисление неустойки (пени) является эффективным способом

стимулирования страховщиков к исполнению своих обязанностей в установленный Законом об ОСАГО срок. Предложения, содержащиеся в подпункте «ж» пункта 8 статьи 1 Проекта, могут существенно подорвать эту эффективность.

Аналогичные возражения могут быть высказаны применительно к положениям подпункта «а» пункта 13 статьи 1 Проекта.

5. Подпунктом «а» пункта 11 статьи 1 Проекта вводится положение, согласно которому страховщик вправе по заявлению страхователя организовать оснащение автомобиля телематическим устройством. Данные, полученные с телематического устройства, учитываются при применении коэффициента страхового тарифа.

Проект оставляет без ответа ряд существенных вопросов, которые, как представляется, неизбежно возникнут при использовании телематических устройств. В частности, неясно, за чей счет устанавливаются устройства, кто отвечает за их техническое обслуживание, каковы последствия возможных технических сбоев в их работе.

6. Подпункт «б» пункта 11 статьи 1 Проекта вводит в Закон об ОСАГО новый абзац, согласно которому при выявлении недостоверности сведений, предоставленных страхователем при заключении договора обязательного страхования, страховщик не предоставляет владельцу транспортного средства возможность уплаты страховой премии.

Это положение вызывает возражения, поскольку, как представляется, возлагает на владельца транспортного средства риск технических сбоев в автоматизированной информационной системе, лишая его при этом возможности заключить договор обязательного страхования.

7. Возражения вызывает подпункт «б» пункта 13 Проекта, которым вводятся дополнительные основания для освобождения страховщика от обязанности уплаты неустойки, суммы финансовой санкции и (или) штрафа. В действующей редакции Закона об ОСАГО такое освобождение связывается с

виновными действиями потерпевшего. Вводимое Проектом дополнительное основание для освобождения страховщика от уплаты указанных сумм является нечетким («неосуществление или ненадлежащее осуществление... действий, направленных на реализацию своих прав») и существенно ухудшает правовое положение потерпевшего.

х х х

Вывод: проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» нуждается в доработке и в текущей редакции не может быть поддержан.

Председатель Совета

В.Ф.Яковлев