

# Новое в сфере ОСАГО

## News in the Sphere of Motor Third Party Liability (MTPL)

УДК 368.212

DOI: 10.12737/1998-0701-2020-3-9

**Е.Е. Смирнов**, парламентский корреспондент  
**e-mail:** ilya.smirnov@nm.ru

**E.E. Smirnov**, Parliamentary Correspondent  
**e-mail:** ilya.smirnov@nm.ru

**Аннотация.** Приняв Федеральный закон от 25.05.2020 г. № 161-ФЗ, Парламент России существенно усовершенствовал ныне действующий Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», создав реальные условия для повышения эффективности его применения.

**Ключевые слова:** гражданская ответственность, договор страхования, страховое возмещение, страховые тарифы, страховая премия.

**Abstract.** By adopting Federal Law of May 25, 2020 No. 161-FZ, the Russian Parliament significantly improved the current Federal Law of April 25, 2002 No. 40-FZ «On Compulsory Third Party Liability Insurance of Vehicle Owners», creating real conditions for increasing its effectiveness application.

**Keywords:** civil liability, insurance contract, insurance indemnity, insurance rates, insurance premium.

**П**рактика применения Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» показала не только его состоятельность, но и нарезвшую необходимость внесения в него серьезных корректировок, продиктованных многолетним опытом правоприменения. И это было осуществлено Парламентом России путем принятия Федерального закона от 25.05.2020 № 161-ФЗ (далее — Закон № 161-ФЗ).

### Мотивы и аргументы инициаторов совершенствования Закона

Необходимо отметить, что по вопросу совершенствования Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — Закон об ОСАГО) в Государственной думе рассматривалось два альтернативных законопроекта, а именно № 754963-7 и № 840167-7.

Первым еще в 2019 г. в Государственную думу поступил законопроект № 754963-7, внесенный Правительством РФ. Он предусматривал значительные изменения в системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее — ОСАГО) с учетом индивидуализации страховых тарифов, а также личностных ха-

рактеристик страхователей и водителей транспортных средств.

По вполне понятным причинам согласно законопроекту основные корректировки следовало внести в ст. 9 Закона об ОСАГО, регулирующую базовые ставки и коэффициенты страховых тарифов. В силу значительности корректировок, о которых идет речь, ст. 9 было предложено изложить в новой редакции.

В новой редакции ст. 9, в частности, предлагалось зафиксировать, что Банк России при установлении предельных размеров базовых ставок страховых тарифов помимо технических характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств должен также учитывать вид собственника транспортного средства (физическое или юридическое лицо), а также цель использования транспортного средства (транспортное средство, используемое для бытовых и семейных нужд либо для предпринимательской деятельности (такси)). Разработчики законопроекта исходили из того, что все это может оказывать существенное влияние на вероятность причинения вреда и на потенциальный размер причиненного вреда.

Согласно законопроекту № 754963-7, в границах максимальных и минимальных значений базовых ставок страховых тарифов, установ-

ленных Банком России, страховщики могли бы устанавливать значения базовых ставок страховых тарифов в зависимости от факторов, существенно влияющих на вероятность причинения вреда при использовании транспортного средства и на потенциальный размер причиненного вреда. К таким факторам законопроект отнес, прежде всего, навыки вождения транспортного средства (при условии их фиксации, в том числе с использованием телематических устройств), неоднократное в течение года, предшествующего дате заключения договора обязательного страхования, привлечение водителя к административной ответственности за совершение серьезных административных правонарушений в области дорожного движения. Согласно законопроекту, могли учитываться также иные факторы, существенно влияющие на вероятность причинения вреда при использовании транспортного средства и на потенциальный размер причиненного вреда.

В соответствии с законопроектом ст. 15 Закона об ОСАГО, регулирующую порядок осуществления обязательного страхования, было предложено дополнить новым пунктом, согласно которому страховщик был бы вправе по заявлению страхователя организовать оснащение транспортного средства, в отношении которого заключается договор обязательного страхования, телематическим устройством, обеспечивающим фиксацию характеристик (навыков) вождения транспортного средства (резкость торможения, ускорения, перестроения, частоту и длительность использования транспортного средства). Данные, полученные с такого телематического устройства в случае оснащения им транспортного средства, могли бы использоваться страховщиками для установления значения базовой ставки страхового тарифа. В законопроекте предполагалось, что требования в отношении условий и порядка применения таких телематических устройств будут устанавливаться профессиональным объединением страховщиков в специально подготовленных для этой цели правилах профессиональной деятельности.

Кроме того, законопроектом № 754963-7 было предложено увеличить страховую сумму в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, с 500 тыс.

до 2 млн руб., а возмещаемые страховщиком расходы на погребение — с 25 до 50 тыс. руб.

Проанализировав законопроект № 754963-7, Комитет Государственной думы по финансовому рынку поддержал его положения, направленные на индивидуализацию страховых тарифов, а также учет личностных характеристик страхователей и водителей транспортных средств.

Вместе с тем некоторые положения законопроекта Комитет посчитал неприемлемыми. В частности, он выступил против четырехкратного увеличения страховой суммы в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевших, а также отмены двух коэффициентов страховых тарифов с возможностью одновременного увеличения базовых ставок страховых тарифов, что могло привести к существенному изменению страховых тарифов и, как следствие, к увеличению страховой премии, уплачиваемой страхователем. Комитет посчитал такие изменения преждевременными на данном этапе реформирования законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Кроме того, Комитет посчитал недостаточно проработанными положения проекта об оснащении транспортного средства, в отношении которого заключается договор обязательного страхования, телематическим устройством, обеспечивающим фиксацию характеристик (навыков) вождения транспортного средства, и об использовании данных, полученных с такого телематического устройства, для установления значения базовой ставки страхового тарифа.

Депутаты, входящие в состав Комитета, обратили внимание на то, что, с одной стороны, установление телематических устройств предлагается как добровольное. С другой стороны, в проекте никак не регламентируется сам механизм уменьшения или увеличения страховщиком стоимости страховой услуги, в частности, влияния на размер страхового тарифа и страховой премии такого факта, как отказ страхователя от установки телематических устройств.

В конечном итоге Комитет Государственной думы по финансовому рынку пришел к решению рекомендовать палате отклонить законопроект № 754963-7.



Вместе с тем, учитывая остроту проблем с ОСАГО, затягивать с внесением назревших корректировок в Закон об ОСАГО было нецелесообразно. И депутаты А.Г. Аксаков, И.Б. Дивинский, В.А. Агаев, А.Н. Изотов, А.А. Гетта, Д.С. Скриванов, А.Д. Козенко, Е.Б. Шулепов, О.А. Николаев подготовили альтернативный законопроект № 840167-7.

Законопроектом, подготовленным депутатами, как и правительственный, предлагались изменения в Закон об ОСАГО, направленные на совершенствование системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, прежде всего системы тарификации в части ее индивидуализации и персонификации в целях возможности учета индивидуальных особенностей каждого водителя и учета рисков, присущих отдельным категориям страхователей.

Как было отмечено в пояснительной записке к законопроекту, действовавшая система тарификации ОСАГО, предусматривавшая жестко ограниченное применение страховщиками тарифного коридора (для каждого региона фиксированное значение базовой ставки в пределах минимальных и максимальных значений, установленных Банком России, которое обязаны применять в отношении каждого страхователя), не позволяет представлять страхователям скидки с учетом их личностных характеристик, соблюдения ими Правил дорожного движения и прочих значимых факторов, а также прекратить практику субсидирования одних категорий страхователей другими. При этом действовавшие факторы тарификации, в зависимости от которых устанавливались коэффициенты страховых тарифов, весьма неочевидно со стороны каждого конкретного страхователя отражали вероятность и возможные последствия дорожно-транспортного происшествия по его вине, о чем свидетельствовали многочисленные обращения граждан.

Для отдельных страхователей расчетная справедливая стоимость договора страхования могла значительно отличаться от допустимого диапазона стоимости полиса. Например, для жителя Перми в возрасте 50 лет и со стажем 15 лет, управляющего Toyota Corolla (122 л.с.), справедливая цена полиса составляла 2345 руб., при этом в действовав-

шей тарификации допустимый диапазон стоимости полиса лежал в пределах от 7381 до 13 284 руб. Для жителя Армавира в возрасте 41 год и со стажем 6 лет, управляющего ВАЗ-2106 (64 л.с.), справедливая цена составляла 10 642 руб., при этом в действовавшей тарификации допустимый диапазон стоимости полиса лежал в пределах от 3163 до 5693 руб.

В интересах решения проблем ОСАГО, о которых идет речь, депутаты в своем проекте предложили внести в Закон об ОСАГО изменения, обеспечивающие переход к ценобразованию в сфере ОСАГО, базирующемся на рыночных принципах и конкуренции, на предоставлении страховщикам права самостоятельно определять подход к применению базовых ставок страховых тарифов в пределах их максимальных и минимальных значений, регулируемых Банком России, с учетом личностных характеристик страхователя и лиц, допущенных им к управлению транспортным средством. В частности, с учетом наличия у таких лиц неоднократных административных наказаний за грубые нарушения Правил дорожного движения. Ограничение на максимальный размер страховой премии по договору ОСАГО инициаторы законопроекта предложили сохранить.

Кроме того, в законопроект были включены следующие принципиально важные предложения:

- необходимость размещения на сайтах страховщиков «калькуляторов» для обеспечения возможности расчета страховой премии;
- обязанность своевременного информирования потерпевшим страховщика о месте, дате и времени проведения независимой технической экспертизы, независимой экспертизы (оценки) в целях обеспечения возможности присутствия страховщика при самостоятельно организованной потерпевшим независимой технической экспертизе, независимой экспертизе (оценке) поврежденного имущества или его остатков.

Рассмотрев законопроект № 840167-7, Комитет Государственной думы по финансовому рынку согласился с его направленностью на совершенствование системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в том числе существующей системы тарификации в части

ее индивидуализации путем учета особенностей и рисков отдельных категорий страхователей и водителей транспортных средств.

В частности, члены Комитета поддержали прописанное в проектируемой редакции ст. 9 Закона об ОСАГО положение о том, что Банк России при установлении предельных размеров базовых ставок страховых тарифов помимо технических характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств должен также учитывать вид собственника транспортного средства (физическое или юридическое лицо), а также цель использования транспортного средства. Ведь транспортное средство, как известно, может использоваться для бытовых и семейных нужд либо для предпринимательской деятельности (например, такси), что оказывает существенное влияние на вероятность причинения вреда и на потенциальный размер причиненного вреда.

В соответствии с законопроектом № 840167-7 в границах максимальных и минимальных значений базовых ставок страховых тарифов, установленных Банком России, страховщики получали возможность устанавливать значения базовых ставок страховых тарифов в зависимости от факторов, существенно влияющих на вероятность причинения вреда при использовании транспортного средства и на потенциальный размер причиненного вреда. В качестве таких факторов проектируемая редакция ст. 9 Закона об ОСАГО называла неоднократное в течение года, предшествующего дате заключения договора обязательного страхования, привлечение водителя к административной ответственности за совершение серьезных административных правонарушений в области дорожного движения, а также иные факторы, существенно влияющие на вероятность причинения вреда при использовании транспортного средства и на потенциальный размер причиненного вреда.

В новой редакции ст. 9, которую поддержал Комитет, было специально оговорено, что факторы, в зависимости от которых страховщики устанавливают значения базовых ставок страховых тарифов, указываются ими в методике расчета страховых тарифов. При этом согласно этой статье Банк России устанавливает перечень факторов, применение которых не допускается, а также осуществляет контроль

за правильностью расчета страховщиками страховых премий по договорам обязательного страхования.

Поддержал Комитет и то правовое обстоятельство, что новая редакция ст. 9 сохраняла действующее ограничение максимального размера страховой премии по договору обязательного страхования.

Наконец, Комитет посчитал правомерными предложенные законопроектом коррективы в ст. 16 Закона об ОСАГО, согласно которым юридические лица получают право заключать договоры обязательного страхования с учетом ограниченного использования транспортных средств не только в связи с их сезонным использованием (при этом минимальный срок сезонного использования сокращается для них с шести до трех месяцев в календарном году), но и в связи с ограничением круга лиц, допущенных к управлению транспортными средствами.

В заключении на законопроект № 840167-7 Комитет Государственной думы по финансовому рынку отметил, что концепция данного законопроекта, направленная на персонализацию страхового тарифа в отношении каждого страхователя и учет истории вождения каждого водителя, может быть поддержана и рекомендовал Государственной думе принять его в первом чтении.

Поддержало концепцию законопроекта № 840167-7 и Правительство РФ. При этом в его заключении было отмечено, что предлагаемый законопроектом подход по ограничению максимального размера страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств может быть поддержан, так как позволит реализовать потенциал применения скидок и надбавок в зависимости от аварийности вождения в качестве экономического стимула к повышению безопасности дорожного движения.

В интересах юридической чистоты норм закона Правовое управление Государственной думы рекомендовало палате при подготовке законопроекта ко второму чтению обратить внимание на ряд правовых обстоятельств.

В частности, законопроектом было предложено предусмотреть, что страховщики устанавливают значения базовых ставок страховых



тарифов в зависимости от факторов, существенно влияющих на вероятность причинения вреда при использовании транспортного средства и на потенциальный размер причиненного вреда.

В качестве таких факторов страховщиками могут учитываться, например, неоднократное в течение года, предшествующего дате заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, привлечение к административной ответственности за проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, либо превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 километров в час, либо выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения.

В Правовом управлении посчитали, что следует уточнить, что понимается под «неоднократным привлечением к административной ответственности».

Также не вполне было ясно, на взгляд сотрудников Правового управления, в связи с чем предлагалось в качестве соответствующих факторов учитывать совершение административных правонарушений в области дорожного движения только в случаях, когда факт их совершения был выявлен непосредственно сотрудником государственной инспекции безопасности дорожного движения, исключая случаи фиксации данных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фотокиносъемки.

К указанным факторам законопроектом также предложено отнести привлечение к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения (в случае заключения договора в течение года с даты окончания срока административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами). В связи с этим в Правовом управлении Государственной думы отметили, что в течение года со дня окончания исполнения постановления о назначении наказания лицо считается подвергнутым

данному наказанию (ст. 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях), и в случаях, если лицо изначально было лишено права управления транспортными средствами за совершение правонарушения в области дорожного движения, связанного с состоянием опьянения, управление транспортным средством в состоянии опьянения повлечет уже не административную, а уголовную ответственность в соответствии со ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. В связи с этим редакция данного положения законопроекта нуждается в уточнении.

В предложенном законопроектом новой редакции ст. 9 Закона об ОСАГО установлен неисчерпывающий перечень вышеуказанных факторов, которые могут учитываться страховщиками по их усмотрению. Поскольку страховщик является финансово заинтересованной стороной при заключении договоров, в Правовом управлении посчитали, что установление такого неопределенного по объему полномочия позволит страховщику реализовывать его произвольным образом.

Естественно, все эти замечания были рассмотрены на стадии второго чтения законопроекта.

### **Основные положения Закона № 161-ФЗ**

Федеральный закон № 161-ФЗ, внесший весьма серьезные изменения в Закон об ОСАГО, по сути, направил совершенствование системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в русло персонификации страховых тарифов и возможности учета индивидуальных особенностей водителей, а также рисков, присущих отдельным категориям страхователей.

Принципиально важно то правовое обстоятельство, что Закон № 161-ФЗ, внеся коррективы в ст. 9 Закона об ОСАГО, а фактически в корне изменив ее редакцию, предоставил страховщикам право определения подхода к применению базовых ставок страховых тарифов в пределах их минимальных и максимальных значений, устанавливаемых Банком России (в том числе в зависимости от собственника транспортного средства, назначения и цели его использования), с учетом ряда существенных факторов. К таковым, согласно Закону, относятся следующие факторы:

а) назначение административного или уголовного наказания страхователям и водителям за управление транспортным средством в состоянии опьянения, за нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение вреда здоровью или смерть одного или нескольких лиц, за невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, за оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся;

б) неоднократное в течение года, предшествующего дате заключения договора обязательного страхования, привлечение указанных выше лиц к административной ответственности за грубые нарушения Правил дорожного движения: в частности, за проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 километров в час или за выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения;

в) наличие в заключаемом договоре обязательного страхования условия, предусматривающего возможность управления транспортным средством с прицепом к нему в случае, если страхователем является юридическое лицо;

г) иные факторы, существенно влияющие на вероятность причинения вреда при использовании транспортного средства и на потенциальный размер причиненного вреда.

Сведения о привлечении владельцев транспортных средств к уголовной или административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения предоставляются органами внутренних дел посредством электронного взаимодействия страховщикам, профессиональному объединению страховщиков по их запросам.

Максимальный размер страховой премии по договору ОСАГО не может превышать максимальное значение базовой ставки страховых тарифов, установленное Банком России для соответствующего транспортного средства и скорректированное с учетом установленных им коэффициентов страховых тарифов.

Что касается упомянутых выше коэффициентов страховых тарифов, то согласно

закону при их установлении Банк России учитывает следующие факторы:

а) территорию преимущественного использования транспортного средства, которая определяется для физических лиц исходя из места жительства собственника транспортного средства, указанного в паспорте транспортного средства или свидетельстве о регистрации транспортного средства либо в паспорте гражданина, для юридических лиц — по месту нахождения юридического лица, его филиала или представительства, иного обособленного подразделения;

б) количество произведенных страховщиками страховых возмещений в предшествующие периоды при осуществлении обязательного страхования по фактам наступления гражданской ответственности следующих лиц:

■ водителей, указываемых в заключаемом договоре обязательного страхования в качестве допущенных к управлению транспортным средством, — в случае заключения договора обязательного страхования, предусматривающего условие управления транспортным средством только указанными владельцем транспортного средства водителями;

■ страхователя по заключаемому договору обязательного страхования — в случае отсутствия в заключаемом договоре обязательного страхования условия, предусматривающего управление транспортным средством только указанными страхователем водителями, а в случае, если страхователем является юридическое лицо, с учетом численности парка транспортных средств, в отношении которых заключаются договоры обязательного страхования;

в) технических характеристик транспортных средств;

г) отсутствия в договоре обязательного страхования условия, предусматривающего управление транспортным средством только указанными страхователем водителями, а при наличии такого условия — характеристик (навыков) допущенных к управлению транспортным средством водителей (стажа управления транспортными средствами, соответствующими по категории транспортному средству, в отношении которого заключается договор обязательного страхования, возраста водителя);

д) срока действия договора обязательного страхования, сезонного и иного временного использования транспортного средства.



В соответствии с корректировками, внесенными Законом № 161-ФЗ в Закон об ОСАГО, применяемые страховщиками при установлении значений базовых ставок страховых тарифов факторы должны быть отражены ими в методике расчета страховых тарифов.

Как зафиксировано ныне в ст. 9 Закона об ОСАГО, страховщики на своих сайтах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет обеспечивают возможность расчета страхователем страховой премии по договору обязательного страхования, а также размещают информацию о факторах, применяемых ими при установлении значений базовых ставок страховых тарифов.

В соответствии с законом отныне Банк России обязан устанавливать перечень факторов, которые не должны применяться при установлении страховщиками значений базовых ставок страховых тарифов, также он обязан осуществлять контроль за правильностью расчета страховщиками страховых премий по договорам обязательного страхования.

Согласно дополнению, внесенному в ст. 12 Закона об ОСАГО, в случае самостоятельной организации потерпевшим проведения независимой технической экспертизы, а также независимой экспертизы (оценки) поврежденного имущества или его остатков, в целях обеспечения возможности присутствия страховщика при ее проведении пострадавший обязан информировать страховщика о месте, дате и времени проведения такой экспертизы не позднее, чем за три дня до ее проведения.

Наконец, Законом № 161-ФЗ уточнен порядок расчета неустойки, уплачиваемой страховщиком страхователю — физическому лицу при несоблюдении срока возврата страховой премии или ее части в случае досрочного прекращения договора ОСАГО. В новой редакции ст. 16.1 по этому поводу записано, что при несоблюдении срока возврата страховой премии или ее части в случае досрочного прекращения договора обязательного страхования страховщик уплачивает страхователю — физическому лицу неустойку (пеню) в размере одного процента от подлежащей возврату страховой премии или ее части за каждый день просрочки, но не более размера подлежащей возврату страховой премии или ее части.

Принципиально важно, считают в Парламенте России, то правовое обстоятельство, что согласно Закону № 161-ФЗ, в период с 1 марта по 30 сентября 2020 г. включительно договор ОСАГО может быть заключен без представления диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств, либо свидетельства о прохождении технического осмотра. При этом страхователь обязан не позднее одного месяца со дня отмены принятых органами государственной власти на территории преимущественного использования транспортного средства ограничительных мер в связи с распространением новой коронавирусной инфекции, но не позднее 31 октября 2020 г. представить страховщику диагностическую карту либо свидетельство. Правительству Российской Федерации дано право продлить указанные сроки, но не более, чем на девяносто дней.

Законом № 161-ФЗ также установлено, что если по истечении одного месяца со дня отмены указанных ограничительных мер по договору ОСАГО, заключенному без представления диагностической карты, либо свидетельства о прохождении технического осмотра, произошел страховой случай и страхователем не представлены страховщику диагностическая карта либо свидетельство, к страховщику, осуществившему страховое возмещение по такому договору, переходит право требования потерпевшего к лицу, причинившему вред, в размере осуществленного потерпевшему страховому возмещения.

Соответственно, согласно Закону № 161-ФЗ, отмечено в Заключении Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, до 30 сентября 2020 г. включительно приостанавливается действие норм о необходимости предоставления владельцем транспортного средства диагностической карты либо свидетельства страховщику для заключения договора ОСАГО, а также о переходе права регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред, если на момент наступления страхового случая истек срок действия диагностической карты.

Закон № 161-ФЗ вступил в силу со дня его официального опубликования, т.е. в мае текущего года.