Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: цессия и убытки

Е. М. Чудайкин

юрист ООО Страховая компания «Сбербанк страхование».
Адрес: ООО Страховая компания «Сбербанк страхование»,
121170, Москва, Поклонная ул., д. 3, корп. 1.
E-mail: chudajkine@mail.ru

The Contract of Compulsory Insurance of Civil Liability of Owners of Vehicles: Assignment and Losses

E. M. Chudaikin

Lawyer of the Sberbank Insurance Insurance Company LLC.
Address: Sberbank Insurance Insurance Company LLC,
3 build. 1 Poklinnaya str., Moscow, 121170, Russian Federation.
E-mail: chudajkine@mail.ru

Поступила 01.04.2025 Принята к печати 10.04.2025

Аннотация

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО) является распространенным видом обязательного страхования. Закон об ОСАГО регулирует рассматриваемые правоотношения на протяжении 20 лет. Вместе с тем гражданский оборот является динамичным, что способствует появлению вопросов, прямо не урегулированных на уровне закона. В настоящее время участилось количество случаев, когда потерпевшие до первого обращения к страховщику заключают договоры цессии, что приводит к осложнению в части определения надлежащей формы страхового возмещения. Цессионарии, не являющиеся собственниками поврежденных транспортных средств (далее – ТС), требуют взыскать страховое возмещение без учета износа, а также возместить убытки, возникшие вследствие неорганизации восстановительного ремонта. В статье будет рассмотрен вопрос правомерности требований цессионариев, не являющихся собственниками поврежденных ТС, о взыскании страхового возмещения без учета износа, а также убытков с предложением о внесении изменений в действующее законодательство. Вышесказанное подтверждает актуальность исследования. Предметом исследования являются нормы материального права, регулирующие отношения в сфере ОСАГО, осложненные уступкой права требования (договором цессии). Научная новизна исследования заключается в изучении вопроса, связанного с правами цессионария, не имеющего права собственности на поврежденное ТС, по отношению к страховщику. Указанный вопрос не был должным образом исследован в теоретической плоскости, а свою актуальность в практической юриспруденции начал набирать относительно недавно, что требует его теоретико-практического осмысления. В ходе исследования были использованы как общенаучные методы познания (анализ, синтез, дедукция и индукция), так и юридические методы познания (формально-догматический, сравнительно-правовой и метод юридического толкования). По результатам исследования был сделан вывод, что цессионарий, не являющийся собственником поврежденного ТС, не должен обладать правом требовать взыскания доплаты страхового возмещения без учета износа, а также иных убытков, вызванных неорганизацией восстановительного ремонта, что согласуется с природой страхования, а также с целями регулирования Закона об ОСАГО.

Ключевые слова: договор ОСАГО, ОСАГО, Закон об ОСАГО, уступка права требования, договор цессии, цессия, cedent, цессионарий, страховое возмещение, убытки, неорганизация восстановительного ремонта, взыскание убытков за неорганизацию восстановительного ремонта, смена формы страхового возмещения, натуральная форма страхового возмещения, денежная форма страхового возмещения.

Abstract

Compulsory civil liability insurance for vehicle owners (hereinafter referred to as CTP) is a common type of compulsory insurance. The CTP Law has been regulating the legal relations in question for 20 years. At the same

time, the civil turnover is dynamic, which contributes to the emergence of issues that are not directly regulated at the level of the law. Currently, the number of cases has increased when victims conclude assignment agreements before first contacting the insurer, which leads to a complication in determining the appropriate form of insurance compensation. Assignees who are not owners of damaged vehicles (hereinafter referred to as CU) demand to collect insurance compensation without taking into account wear and tear, as well as to compensate for losses incurred as a result of non-organization of restoration repairs. The article will address the issue of the legality of claims by assignees who are not owners of damaged vehicles to recover insurance compensation without taking into account wear and tear, as well as losses, with a proposal to amend the current legislation. The above confirms the relevance of the study. The subject of the study is the norms of substantive law governing relations in the field of CTP, complicated by the assignment of the right of claim (assignment agreement). The scientific novelty of the study is to study the issue related to the rights of the assignee, who does not own the damaged vehicle, in relation to the insurer. This issue has not been properly investigated in the theoretical plane, and it began to gain relevance in practical jurisprudence relatively recently, which requires a theoretical and practical understanding of the issue under consideration. In the course of the research, both general scientific methods of cognition (analysis, synthesis, deduction and induction) and legal methods of cognition (formal dogmatic, comparative legal and method of legal interpretation) were used. According to the results of the study, it was concluded that the assignee, who is not the owner of the damaged vehicle, should not have the right to demand the recovery of additional insurance compensation without taking into account wear and tear, as well as other losses caused by the failure to organize restoration repairs, which is consistent with the nature of insurance, as well as with the objectives of regulating the CTP Law.

Keywords: CTP contract, CTP, CTP law, assignment of the right of claim, assignment agreement, assignment, assignor, assignee, insurance indemnity, losses, non-organization of restoration repairs, recovery of losses for non-organization of restoration repairs, change of the form of insurance compensation, in-kind form of insurance compensation, monetary form of insurance compensation.

Возмещение причиненного вреда в натуре является приоритетной формой страхового возмещения, когда вред причинен транспортному средству (далее – ТС), находящемуся в собственности гражданина (далее – гражданин) и зарегистрированному в Российской Федерации. Данное положение содержится в пункте 15.1 статьи 12 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 03.02.2025) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹ (далее – Закон об ОСАГО). Для всех иных субъектов, претендующих на получение страхового возмещения, ремонт ТС приоритетной формой не является, что также влияет на порядок расчета стоимости ремонта ТС (с учетом износа или без учета износа).

Так, при прочих равных, если за страховым возмещением обратится гражданин, то последний вправе претендовать на ремонт ТС с учетом покрытия страховщиком стоимости ремонта без учета износа, а если за страховым возмещением

обратится юридическое лицо, то последнее вправе претендовать на ремонт ТС с учетом покрытия страховщиком стоимости ремонта с учетом износа (п. 15–15.3, 19 ст. 12 Закона об ОСАГО, абз. 2 п. 3.4 Положения Банка России от 4 марта 2021 г. № 755-П (ред. от 15.01.2024) «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»²).

Классическая схема реализации вышеприведенного положения выглядит следующим образом. Происходит дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) с участием гражданина А и Б. Гражданин А, согласно административным материалам, признается виновным в произошедшем ДТП. Гражданин Б обращается к страховщику с заявлением о наступлении события, имеющего признаки страхового случая. Страховщик после проведения осмотра ТС и расчета стоимости восстановительного ремонта выдает

¹ Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 03.02.2025) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 06.05.2002. – № 18. – ст. 1720.

² Положение Банка России от 4 марта 2021 г. № 755-П (ред. от 15.01.2024) «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (зарегистрировано в Минюсте России 10.06.2021 № 63845) // Вестник Банка России. – 15.07.2021. – № 46-47.

направление на ремонт гражданину Б. Проведя ремонт поврежденного ТС, гражданские правоотношения между страховщиком и гражданином Б прекращаются надлежащим исполнением.

Однако в настоящее время участилось количество случаев, когда к страховщику обращается не гражданин Б, являющийся потерпевшим в понимании п. 15.1 ст. 12 Закона об ОСАГО, а цессионарий. К вышеприведенному примеру добавляется промежуточный элемент, связанный с заключением между гражданами Б и В¹ договора цессии перед первым обращением к страховщику.

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 8 ноября 2022 г. № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»², по договору цессии от гражданина Б к гражданину В переходят права в том объеме и на тех условиях, которые существовали к моменту перехода права (п. 1 ст. 384 Гражданского кодекса Российской Федерации – далее ГК РФ), за исключением некоторых прав, не являющихся объектом настоящего исследования.

Существенная оговорка по договору цессии заключается в том, что право собственности на поврежденное ТС от гражданина Б к гражданину В не переходит, иначе существо рассматриваемого вопроса не имело бы научного интереса.

Переходит ли по договору цессии от cedentа к цессионарию право на приоритетную форму страхового возмещения (организация восстановительного ремонта ТС) без перехода права собственности на ТС к цессионарию? При рассмотрении данного вопроса необходимо учитывать, что если ремонт ТС производится для граждан, то действует правило о недопустимости использования бывших в употреблении комплектующих изделий. Данное правило и образует разницу между стоимостью восстановительного ремонта без учета и с учетом износа комплектующих изделий.

Законом об ОСАГО установлен закрытый перечень случаев, допускающих смену формы

страхового возмещения, например, в случае полной гибели ТС.

Следуя принципу *dura lex, sed lex* и буквальному толкованию положений, регулирующих правоотношения цессии и порядка выплаты страхового возмещения, можно утверждать, что цессионарий, не являющийся собственником ТС, как минимум имеет право рассчитывать на получение страховой выплаты без учета износа комплектующих изделий. Более того, Законом об ОСАГО не предусмотрено никаких исключений из рассматриваемой ситуации. Данное утверждение основывается сугубо на буквальном применении норм материального права, не учитывающего факторы, имеющие значение для рассматриваемого вопроса. Формальное применение норм права может не отвечать современным потребностям общества, а также не согласовываться с целями принятия закона, т. е. противоречить самому духу закона.

В настоящее время складывается судебная практика взыскания в пользу цессионариев, не являющихся собственниками поврежденных ТС, доплаты страхового возмещения без учета износа, а также убытков, вызванных неорганизацией восстановительного ремонта ТС, что, по нашему мнению, во-первых, не соответствует целевой направленности Закона об ОСАГО, во-вторых, приводит к неосновательному обогащению цессионариев, в-третьих, создает необоснованную дополнительную организационную, финансовую и юридическую нагрузку на страховой рынок, в-четвертых, не отвечает современным потребностям общества.

Необходимо обратить внимание на обстоятельства, имеющие существенное значение для ответа на поставленный вопрос. Итак, по договору цессии цессионарию право собственности на поврежденное ТС не переходит, а потому можно утверждать, что гражданин В не имеет ни экономического, ни юридического интереса в ремонте поврежденного ТС. Более того, цессионарий не имеет юридических правомочий на предоставление ТС на ремонт по Закону об ОСАГО, так как не является собственником поврежденного ТС и не оказывает услуги представительства по отношению к гражданину Б. Фактически цессионарий имеет *jus nudum*, т. е. право без возможности его реализации в полном объеме.

Придавая комплексное толкование рассматриваемым нормам материального права, можно также сделать вывод, что без перехода права

¹ В том числе юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.

² Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 8 ноября 2022 г. № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2023. – № 1 (январь).

собственности на поврежденное ТС цессионарию последний теряет возможность на приоритетную форму страхового возмещения, так как реализовать права, перешедшие по договору цессии, не имея необходимого элемента в виде права собственности на поврежденное ТС, не представляется возможным. Данная концепция согласуется с целевой направленностью Закона об ОСАГО, а также начинает находить свое подтверждение в судебной практике.

Например, суд кассационной инстанции пришел к выводу, что цессионарий, не являясь владельцем и собственником ТС, не имеет интереса в ремонте ТС, а потому должен доказать возникновение убытков в результате неорганизации восстановительного ремонта ТС¹.

Следует отметить, что суд первой инстанции², в отличие от суда апелляционной инстанции³, придавал не только буквальное толкование применяемым нормам, но и телеологическое (целевое), что позволило нивелировать формальное применение норм, регулирующих приоритетную форму страхового возмещения.

Немаловажен социально-экономический аспект рассматриваемого вопроса. Лица, заключающие договоры цессии в сфере ОСАГО, а именно цессионарии, в большинстве своем являются предпринимателями, т. е. их деятельность направлена на извлечение прибыли посредством взыскания со страховщиков, помимо самого страхового возмещения, штрафных санкций, выражающихся в убытках, неустойки и т. п. Подтверждение сказанному можно обнаружить на сайтах судов, введя идентификаторы цессионария по соответствующей категории спора и посмотрев на количество споров с участием одного и того же лица.

Указанные лица не преследуют целей восстановления имущественного положения в том смысле и понимании, по которым и принимался Закон об ОСАГО. Более того, от таких действий негативные последствия возникают как на стороне страховщика, который вынужден затрачивать дополнительные ресурсы на урегулирова-

ние таких категорий споров, так и на стороне первоначальных потерпевших, которые в силу незнания своих прав заключают договоры цессии, получая взамен какой-то имущественный эквивалент, несоразмерный тому, который они могли получить от страховщика, обратившись с заявлением самостоятельно. По отдельным данным, потерпевшие при заключении договора цессии могут терять до 30% от суммы, которая причиталась бы им при самостоятельном обращении к страховщику, а цессионарии, в отдельных случаях по решению суда получали сумму свыше двух миллионов рублей⁴.

В дополнение к вышеизложенному хотим обратить внимание на следующие аспекты, которые необходимо учитывать при разрешении рассматриваемого вопроса.

Во-первых, гарантия возмещения вреда, причиненного имуществу потерпевшего, рассмотренная через призму страхования риска гражданской ответственности, относится к имущественному страхованию. Лицо, чье ТС было повреждено в результате ДТП, среди прочего должно доказать, что у него имеется основанный на законе или договоре интерес в сохранении этого имущества (п. 1 ст. 930 ГК РФ). Так, потерпевший для получения страхового возмещения по Закону об ОСАГО должен предоставить документы, подтверждающие право собственности на поврежденное ТС (п. 9.2.1 Положения Банка России от 1 апреля 2024 г. № 837-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»⁵). В случае, если заявитель (потерпевший, цессионарий) предоставит документ, подтверждающий право собственности на поврежденное ТС, то будет действовать презумпция наличия имущественного интереса в сохранении (восстановлении) поврежденного ТС.

Договор цессии, по нашему мнению, нельзя рассматривать в качестве документа, подтвер-

¹ См. определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 30 июля 2024 г. по делу № 88-6611/2024.

² См. решение Фрунзенского районного суда города Владивостока Приморского края от 21 декабря 2023 г. по делу № 2-4456/2023.

³ См. апелляционное определение Приморского краевого суда от 3 апреля 2024 г. по делу № 33-3503/2024.

⁴ Вызывайте полис: в РФ распространилась схема обмана автоюристами на дорогах. Как не попасть на уловку и получить полагающуюся по ОСАГО выплату полностью. – URL: <https://iz.ru/1859231/mariia-frai/vyzyvaite-polis-rf-rasprostranila-s-skhemu-obmana-avtoiuristami-na-dorogakh> (дата обращения: 30.06.2025).

⁵ Положение Банка России от 1 апреля 2024 г. № 837-П (ред. от 01.04.2024) «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (зарегистрировано в Минюсте России 16.08.2024 № 79178) // Вестник Банка России. – 04.09.2024. – № 32.

ждающего имущественный интерес цессионария. В рассматриваемом договоре *de jure* происходит замена кредитора по отношению к страховщику, однако *de facto* личность кредитора заменяется в усеченном порядке, так как право собственности на поврежденное ТС к новому кредитору не переходит, что не позволяет говорить о переходе прав от одного лица к другому в полном объеме.

Во-вторых, отдельного внимания заслуживает вопрос, связанный с возможностью перехода права на приоритетную форму страхового возмещения от cedentа к цессионарию по договору цессии. Приоритетная форма для граждан была введена Федеральным законом от 28 марта 2017 г. № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”»¹ (далее – Закон № 49-ФЗ). Согласно пояснительной записке к проекту Закона № 49-ФЗ, основанием установления приоритетной формы страхового возмещения в виде организации восстановительного ремонта поврежденных ТС для граждан стала высокая активность посредников, действующих на основании доверенности или договора цессии и обращающихся за выплатой страхового возмещения в органы судебной власти, минуя страховые организации.

Вышеприведенные положения не позволяют сделать вывод о том, что право на приоритетную форму страхового возмещения является неразрывно связанным с личностью потерпевшего (гражданина). Вместе с тем нельзя не учитывать тот факт, что реализовать право на приоритетную форму страхового возмещения можно, имея поврежденное ТС в собственности (имущественный интерес).

В итоге мы сталкиваемся с ситуацией, когда по договору цессии от cedentа к цессионарию переходит право на получение страхового возмещения, однако не переходит право собственности на поврежденное ТС.

Внимания также заслуживает Информационное письмо Банка России от 8 сентября 2021 г. № ИН-06-59/71 «О порядке осуществления страхового возмещения цессионариям в рамках обязательного страхования гражданской ответствен-

ности владельцев транспортных средств»², основные доводы которого следующие:

– приоритетная форма страхового возмещения не поставлена в зависимость от заключения договора цессии (абз. 11);

– отсутствие у цессионария возможности предоставить ТС на ремонт не является основанием для выплаты страхового возмещения в денежной форме (абз. 13);

– осуществление восстановительного ремонта неразрывно связано с правом собственности на имущество, в связи с чем передача требования на страховое возмещение в натуральной форме от cedentа к цессионарию возможна только при одновременном решении между ними вопроса о правообладании поврежденным ТС (абз. 14);

– в случае, если присутствуют основания для выплаты страхового возмещения в денежной форме, страховщик обязан произвести цессионарию страховую выплату либо направить цессионарию мотивированный отказ в страховом возмещении (абз. 15).

После вышесказанного Банком России была сделана ссылка на ст. 383 ГК РФ в усеченном содержании о невозможности передачи по договору цессии требований о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью, что может свидетельствовать о непризнании Банком России права на приоритетную форму страхового возмещения как неразрывно связанного с личностью cedentа (потерпевшего, в собственности которого находится поврежденное ТС). Вместе с тем Банком России было указано, что право на ремонт непосредственно связано с правом собственности на поврежденное ТС, а потому при неразрешении вопроса о правообладании поврежденным ТС между cedentом и цессионарием страховщик должен направить мотивированный отказ в выплате (абз. 14 и 15).

Вышеприведенные положения не свидетельствуют о квазиправах, неразрывно связанных с личностью. Наоборот, данный порядок урегулирования подтверждает выдвинутый ранее нами тезис о необходимости подтверждения имущественного интереса на поврежденное ТС.

¹ Федеральный закон от 28 марта 2017 г. № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 03.04.2017. – № 14. – Ст. 2008.

² Информационное письмо Банка России от 8 сентября 2021 г. № ИН-06-59/71 «О порядке осуществления страхового возмещения цессионариям в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Банка России. – 15.09.2021. – № 64.

Можно ли говорить, что в данном случае мы имеем дело с переходом прав кредитора в неполном объеме, так как цессионарию не переходит право собственности на поврежденное ТС? В контексте рассматриваемого вопроса можно дать на него утвердительный ответ.

Вместе с тем мы не отрицаем и не умаляем возможность применения цессии к правоотношениям в области ОСАГО. На наш взгляд, такое применение должно соответствовать природе и целям принятия самого Закона об ОСАГО, не нанося вред потерпевшим, которые под влиянием заблуждения или обмана заключили договор цессии, и не принося выгоды цессионариям, которые заключают подобные договоры с целью извлечения прибыли, а не восстановления нарушенных прав.

В связи с вышесказанным предлагается дополнить пункт 16.1 статьи 12 Закона об ОСАГО

подпунктом «з» следующего содержания: «наличия уступки требования кредитора (цедентом) другому лицу (цессионарию), не являющемуся собственником поврежденного транспортного средства».

Указанное предложение не исключает применение цессии к правоотношениям в сфере ОСАГО, однако принесет единообразие в части урегулирования данной категории споров, а также закрепит норму о том, что у цессионария, не являющегося собственником поврежденного ТС, не могут возникать убытки вследствие неорганизации восстановительного ремонта, а потому выплата должна быть произведена в денежной форме с учетом износа комплектующих изделий. Указанное предложение также позволит восстановить баланс между интересами страховщиков и цессионариев, которые *de facto* занимаются предпринимательской деятельностью.

Список литературы

1. *Дуванов Н. Ю., Пенс Э. А.* Правовая природа возмещения ущерба по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // *Экономика. Право. Общество.* – 2024. – Т. 9. – № 4 (40). – С. 100–107.
2. *Каримуллина А. Э.* Злоупотребление правом в автотранспортном страховании // *Транспортное право.* – 2024. – № 1. – С. 24–26.
3. *Климов Р. Н., Чуб А. В.* К вопросу формирования судебной практики взыскания судами со страховых организаций убытков согласно общим положениям Гражданского кодекса РФ сверх страховой суммы по ФЗ-40 в связи с неисполнением страховщиком обязанности по организации и оплате ремонта транспортных средств по договору ОСАГО // *Страховое право.* – 2024. – № 3 (104). – С. 35–42.
4. *Кострюков А. Ю.* Договоры и их основания при оспаривании цессии по обязательствам из договора ОСАГО // *Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция: теория и практика.* – 2016. – № 6. – С. 144–146.
5. *Таранова О. Н.* Судебная практика по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // *Экономика и право. Современное состояние и перспективы развития : сборник статей XI Международной научно-практической конференции.* – Петрозаводск, 2024. – С. 179–181.
6. *Тиковенко Д. В., Костюк Н. Н.* Возмещение ущерба причинителем вреда при наличии договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) // *Вестник науки.* – 2022. – Т. 2. – № 11 (56). – С. 167–172.