



Присоединение России к международным системам страхования автогражданской ответственности: положительные и отрицательные аспекты

С.В. Громова

(Всероссийская академия внешней торговли)

Рынок услуг по страхованию гражданской ответственности принадлежит к числу крупных и быстроразвивающихся рынков услуг в мировой экономике. Структура рынка включает несколько видов услуг, оказываемых владельцам автомобилей. Эти услуги структурированы в международном плане в виде некоторых общих для многих стран систем страхования, включающих, в частности:

1. Международную систему страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств «Зеленая карта» (The International Motor Insurance Card System /Green card).

2. Балтийский добровольный дорожный страховой пул «Baltic Pool» (система «Желтая карта»).

3. Международную систему страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств «Синяя/Голубая карта» (Blue Card) – аналог системы «Зеленая карта» для стран входящих в СЭВ. Сейчас не функционирует.

4. Международную систему страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств «Синяя карта» (Blue Card) – разрабатывается Организацией Исламская конференция (ОИК) в качестве аналога системы «Зеленая карта».

5. Международную систему страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств «Белая карта» – разрабатывается Евразийским Экономическим Сообществом в качестве аналога системы «Зеленая карта».

Что касается России, то ныне она фактически не входит ни в одну из действующих систем. У экспертов существуют две противоположные точки зрения относительно необходимости присоединения России к вышеуказанным системам:

- одни склонны к тому, что вступление России скажется отрицательно на рынке автострахования;

- другие настаивают на благоприятном влиянии международных систем страхования на российский рынок автострахования.

Рассматривая более подробно обе точки зрения, в первую очередь остановимся на мнении экспертов-скептиков.

Потенциальный объем российского рынка международных полисов страхования достоверно оценить сложно. Сегодня доступна только информация Федеральной таможенной службы о количестве пересечений границы транспортными средствами, которая не включает сведений о длительности их пребывания за рубежом. По состоянию на 2004 год, по косвенным данным, объем российских продаж полисов существующих систем международного страхования не превышал 10 миллионов евро в год.¹ В 2006 году российские страховщики оценивали свои премии в 15-17 миллионов евро в год.² Некоторые аналитики более оптимистичны и заявляют о возможном будущем объеме страховых премий в 20-50 миллионов евро в год.³

Для обоснования целесообразности вступления в международную систему страхования гражданской ответственности при ис-



пользовании транспортных средств “Зеленая карта” Российский Союз Автостраховщиков (РСА) заказал актуарному информационно-аналитическому центру технико-экономический анализ. Согласно обоснованию, общая сумма премий компаний-участниц российской “Зеленой карты” в год составляет 26,3 миллионов евро (574,4 тысяч проданных полисов), а к 2012 году она увеличится на 27% - до 33,5 миллионов евро (732,7 тысяч полисов). При этом среднюю стоимость полиса невозможно оценить из-за высокого разброса цен. Но, исходя из данных актуариев, средняя цена полиса международного страхования составит примерно в 45 евро.

В 2006 году из 154 российских страховщиков, имеющих лицензию на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, только 23 страховые компании – члены Российского союза автостраховщиков, а именно: ОАО «АльфаСтрахование», ООО СК «Арбат», ОАО «Военно-страховая компания», ОСАО «Ингосстрах», ЗАО «МАКС», ОАО «МСК», ООО «НАСТА», СО «Регион», ОСАО «РЕСО-Гарантия», ОАО «Росгосстрах», ОАО «РОСНО», ОСАО «Россия», ОАО СК «Русский мир», ЗАО «Руть», ООО «СК Согласие», ЗАО «СО Прогресс-Нева», ОАО «СОГАЗ», ЗАО «Страховая группа «Спасские ворота», ЗАО «Страховая компания «Двадцать первый век», ОАО «Страховое общество ЖАСО», ООО СК «ФИНИСТ-МК», ОАО СК «Шексна», ГСК «Югория», представили заявки на участие в международной системе страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта».⁴ Данный факт можно объяснить неоднозначным отношением некоторых российских страховых компаний к этой системе, которые указывают на высокую убыточность автострахования. На сегодняшний день ясно, что Россия повторяет опыт стран с высокой убыточностью по ОСАГО. Однако убыточность в этом сегменте сильно зависит от разумности структуры страхового портфеля. Как полагают эксперты, этот бизнес может быть рентабельным, если страховые фирмы не будут брать на страхование исключительно грузовой транспорт и начнут продавать полисы международного страхования в страны СНГ, Прибалтики и Скандинавии.

Некоторые страховщики считают, что многие компании еще не понимают, что представляет собой урегулирование убытков в рам-

ках международных систем страхования. В качестве аргументов они приводят тот факт, что выплаты по ущербу от ДТП в странах Европы могут исчисляться миллионами евро по одному страховому случаю в отличие от РФ. Россия - страна с одной из самых низких планок по ответственности страховщиков. Во Франции и Великобритании размер подобного возмещения не ограничен, в Германии лимит равен 7,7 млн евро.

Полисы международного страхования гражданской ответственности за рубежом выполняют, прежде всего, социальную функцию и предполагают, в частности, высокий размер страхового возмещения в случае причинения ущерба жизни и здоровью пострадавшего. В России условия и размер страховых выплат и компенсаций по обязательному страхованию гражданской ответственности предусмотрен Федеральным Законом⁵. В соответствии с правилами страхования страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 400 тысяч рублей:

- в том числе 240 тысяч рублей при причинении вреда жизни или здоровью нескольких потерпевших, и не более 160 тысяч рублей при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего.

- 160 тысяч рублей при причинении вреда имуществу нескольких потерпевших и не более 120 тысяч рублей при причинении вреда имуществу одного потерпевшего.

Страховая выплата по каждому страховому случаю не может превышать величину установленной страховой суммы.⁶

К настоящему времени по правилам страхования многих, в частности европейских стран, лимиты ответственности страховщиком не ограничены, поэтому возмещение причиненного ущерба производится в размере реального ущерба, поэтому страховые выплаты по претензиям в связи с причинением вреда жизни и здоровью часто достигают 1 миллиона евро и более.⁷

Показателен в этом смысле пример ОСАО «Ингосстрах», чья немецкая дочерняя компания SOVAG имеет опыт выпуска полисов международного страхования гражданской



ответственности. Данной дочерней компании пришлось урегулировать ущерб, нанесенный российским автомобилистом велосипедистке в одном из европейских городов. Велосипедистка получила перелом шейки бедра и оказалась известным архитектором, только что заключившим контракт на 3,5 млн евро. Страховщику пришлось не только оплачивать ее лечение в размере нескольких сот тысяч евро, но и возмещать ей упущенную выгоду в размере контракта, по которому она не смогла работать из-за ДТП.⁸ Данный пример показателен еще и тем, в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»⁹ вопросы относительно ДТП с участием велосипедистов, пешеходов и пр. не урегулированы.

Отдельное внимание следует уделить существенным отличиям правового регулирования и судебной практики Российской Федерации и стран, входящих в международные системы страхования. Данные расхождения касаются не только нормативно-правовой базы страхования. В частности, в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, устанавливается, что люди, скончавшиеся в течение семи суток после происшествия, признаются его жертвами.¹⁰ Человек, скончавшийся на восьмые сутки после ДТП или позже, в список погибших в ДТП не попадает. Общемировой практикой является срок в один месяц. Из этого следует, что количество страховых случаев по ДТП со смертельным исходом, а, следовательно, выплат в РФ значительно меньше, по сравнению с другими странами.

С точки зрения страховщиков, также существует вероятность опасности кумуляции убытков. Например, при страховании по системе «Зеленая карта» риск распределен между различными компаниями. В худшем случае (например, крупная авария с участием автобусов) риск может выпасть на долю одного страховщика. Следует отметить, что российские страховые компании недостаточно капитализированы. Согласно подсчетам Агентства страховых новостей (АСН), по состоянию на 14 мая 2007 года 40% страховщиков из нового государственного реестра (370 из 917 компаний), включая множество лидеров рынка, не соответствовало предстоящим требованиям к капитализации. Государственный реестр был составлен на 1 апреля 2007 г. – за три месяца до вступления законодательных изменений в силу.

С 1 июля невыполнение любого из новых требований является основанием для отзыва страховой лицензии. Проблему капитализации еще не решили 204 компании, как это следует из нового государственного реестра страховщиков. При этом до минимального требования в 30 миллионов рублей не дотягивают 112 компаний.¹¹ По данным РБК Рейтинг, ОСАО «Ингосстрах» – единственная страховая компания, вошедшая в сотню крупнейших компаний РФ по капитализации за май 2007 года. Эксперты оценили капитализацию страховщика за прошлый месяц в 2 500 млн долл.¹² Из-за недостаточной капитализации страховые компании будут вынуждены осторожно подходить к продажам полисов международного страхования.

Следует учитывать и то, что не все участники рынка согласны с теми условиями, которые предъявляются для новых стран, желающих вступить в ту или иную систему.

Заслуживает внимание и то, что в случае выполнения условий вступления в международные системы страхования, в связи с увеличением лимитов ответственности страховщиков также увеличатся тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данный факт не оспаривается ни одной из сторон.

Итак, членство РФ в международных системах страхования не рекомендуется частью экспертов из-за следующих отрицательных явлений:

1. трудности в оценке потенциального рынка полисов международного страхования;
2. высокая убыточность по данному виду страхования;
3. высокие лимиты ответственности страховых компаний по полисам международного страхования;
4. существенные различия в нормативно-законодательной базе по регулированию страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств;
5. недостаточная капитализация российских страховых компаний;
6. увеличение тарифов по ОСАГО.

Вторая точка зрения относительно вступления российских страховщиков в международные системы страхования гражданской ответственности более оптимистична. В опре-



деленной степени необходимость присоединения РФ к международным системам такого страхования при использовании транспортных средств продиктована интересами различных групп: российских страховых организаций, потребителей страховых услуг, которые могут являться как физическими, так и юридическими лицами (как российскими, так и зарубежными), а также государственных органов.

При этом заинтересованность вышеуказанных групп не всегда носит только экономический характер. Нельзя недооценивать политический фактор. Например, вопрос присоединения к международной системе «Зеленая карта» - в значительной степени проблема национального престижа, при этом экономическая целесообразность шага и его последствия отходят на второй план.

В настоящее время в силу того, что Россия не состоит ни в одной международной системе страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств, российские страховые организации вынуждены выступать агентами иностранных страховщиков, в числе которых SOVAG (Германия), Bulstrad, Ergo Hestia, Balticums, Balva (Латвия) и других. При этом российские страховщики только реализуют на территории страны карты, выпущенные за рубежом, лишаясь, таким образом, части прибыли. Таким образом, осуществляя выпуск и продажу собственных полисов международного страхования, российские страховые организации смогут увеличить доходность операций по страхованию гражданской ответственности при использовании транспортных средств.

Не лишним в данном случае является упоминание и того факта, что, продавая российским гражданам, выезжающим за рубеж, страховые полисы иностранных компаний, российские страховщики тем самым нарушают отечественное законодательство, занимаясь посреднической деятельностью в пользу иностранных страховщиков. Запрет на подобную деятельность содержится в ФЗ «Об организации страхового дела в Российской Федерации».¹⁵ Пункт статьи закона, запрещающий посредническую деятельность в пользу иностранных страховщиков был введен в действие с 22 марта 2005 года. До этого момента посредническая деятельность по страхованию от имени иностранных страховых организаций,

связанная с заключением договоров страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, выезжающих за пределы Российской Федерации, на территории Российской Федерации допускалась.

Несмотря на существующее определенное законодательное ограничение, российские страховщики осуществляют посредническую деятельность по страхованию определенных рисков в пользу иностранных страховщиков из стран Европейского Союза на основании другого закона. 28 ноября 1996 г. вступил в силу Федеральный закон от 25 ноября 1996 г. № 135-ФЗ, которым ратифицировано «Соглашение о партнерстве и сотрудничестве, учреждающее партнерство между Российской Федерацией, с одной стороны и Европейскими сообществами и их государствами, с другой стороны».¹⁴ Соглашение имеет приоритет над нормами Федеральных законов (ч. 4 ст. 15 Конституции РФ). В соответствии со ст. 36 указанного Соглашения Россия предоставляет национальный режим всем странам, входящим в это Соглашение, в отношении трансграничной поставки следующих видов страховых услуг:

- ✓ страхование рисков, связанных с морскими перевозками, коммерческими воздушными перевозками, космическими запусками, фрахтом, включая риски по запуску спутников с таким страхованием, которое покрывает полностью или частично перевозимых физических лиц, экспортируемые или импортируемые товары, транспортные средства, перевозящие товары, любую ответственность, исходящую из этого;
- ✓ страхование рисков ущерба и утраты товаров, перевозимых международным транзитом;
- ✓ страхование здоровья и от несчастных случаев;
- ✓ страхование ответственности при трансграничном перемещении личных транспортных средств.

Приведенный выше перечень содержится в Приложении 5 к Соглашению. Трансграничная поставка услуг означает в данном случае страхование иностранной страховой компанией таких интересов российских граждан или юридических лиц, предмет которых при заключении договора страхования находится в России. Такие договоры страхования заключа-



ют агенты иностранной компании, т.е. посредники. Ст. 36 Соглашения вводит в отношении таких услуг режим наиболее благоприятствуемой нации для стран, входящих в Соглашение. Также с 8 июля 1997 г. вступил в силу Устав Союза Беларуси и России. В соответствии с пп. «д» ст. 15 Устава в Союзе Беларуси и России обеспечивается «свободное перемещение товаров, услуг, капиталов, рабочей силы в пределах границ Союза».¹⁵

Несмотря на то что наблюдается рост убыточности автострахования в некоторых странах в первые годы после введения обязательного страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств, следует отметить то, что при присоединении к международным системам страхования ответственности отечественные страховщики смогут расширить спектр услуг (в первую очередь по созданию новых экспортных продуктов), также расширяются маркетинговые возможности по продаже других страховых продуктов, (например, страхование КАСКО, страхование ответственности перевозчиков и др.). Страховщики также заинтересованы в скорейшем присоединении к международным системам страхования ответственности из-за увеличившегося в последние годы потока автотуристов, пересекающих границу на личном транспорте.

Немаловажное значение имеет и приобретение опыта урегулирования убытков по зарубежным стандартам (прежде всего европейским). Отдельное внимание следует уделить вопросу мошенничества в сфере страхования гражданской ответственности. Данная проблема актуальна для многих стран. По оценкам экспертов, в США в среднем в течение года страховые компании теряют в результате подлогов при страховании ответственности владельцев транспортных средств 6,5 млрд долл., а на компенсациях физического ущерба от инсценированных ДТП - еще 2,7 млрд долл.¹⁶ Объемы российского страхования пока несопоставимы с показателями развитых стран, зато по уровню мошенничества в этой сфере Россия догнала страны с развитыми страховыми рынками. По оценкам страховщиков, в среднем на мошенников приходится около 15% всех страховых выплат. Аналогичный уровень в США, во Франции данный показатель составляет 10%, в Германии — 5-8%, в Нидерландах

— около 5%. По оценкам специалистов, общие объемы потерь от страхового мошенничества в страховании гражданской ответственности в РФ по состоянию на 2004 год составили 30% или порядка 300 млн долл., что выше, чем в среднем по рынку.

Так как в российском законодательстве понятие «страховое мошенничество» специально не выделяется (ст. 159 Уголовного кодекса РФ), то страховые компании, заподозрив мошенничество, предпочитают просто отказывать в выплате. Комитет Всероссийского Союза Страховщиков (ВСС) по противодействию страховому мошенничеству уже разрабатывает ряд поправок в российское законодательство. В этой связи полезен многолетний опыт и наработки стран, которые столкнулись с мошенничеством в области страхования гражданской ответственности гораздо раньше РФ и имеют четкие механизмы противодействия данному явлению.¹⁷

Итак, по нашему мнению, членство России в международных системах страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств для российских страховщиков имеет ряд следующих преимуществ:

1. Осуществляя выпуск собственных международных полисов страхования, российские страховщики будут способствовать повышению престижа российского страхового рынка, что создает условия для его сближения с более развитыми страховыми рынками (в первую очередь европейскими).
2. Рост доходности операций по данному виду страхования.
3. Возможность создания собственного экспортного страхового продукта.
4. Расширение маркетинговых возможностей по продаже сопутствующих страховых продуктов.
5. Приобретение опыта защиты интересов страховщиков по взысканию регрессных требований и разоблачению страхового мошенничества на основе зарубежных стандартов.

Вторая группа заинтересованных лиц — потребители страховых услуг, которые в настоящее время вынуждены приобретать карты иностранных страховщиков. В случае наступления страхового случая им приходится обра-



щаться в представительство того иностранного страховщика, у которого была приобретена карта либо в зарубежное бюро по урегулированию убытков между участниками международной системы страхования.

Особое место среди потребителей страховых услуг в области страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств занимают компании, осуществляющие международные автомобильные перевозки. На автомобильный транспорт в сегменте международных перевозок по стоимости перевозимых грузов приходится порядка 25-26%. Большинство перевозок автомобильным транспортом РФ ориентированно на Европейские страны, которые входят в международную систему страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств «Зеленая карта» или Балтийский добровольный дорожный страховой пул.

Отдельного внимания также заслуживает тот факт, что динамика изменений объемов перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами начиная с 1998 г. положительна для российских перевозчиков. Доля российских перевозчиков в общем объеме международных ав-

томобильных перевозок в России стабильно увеличивалась в последние годы и по состоянию на 2004 г. составляла 39%.¹⁸

Что касается распределения перевозок по федеральным округам России, то 44% грузооборота в международном автомобильном сообщении приходится на Центральный, 33% - на Северо-Западный федеральные округа.

При осуществлении перевозок грузов между Россией и зарубежными странами перевозчики вынуждены приобретать международные полисы страхования гражданской ответственности у российских страховщиков, являющихся посредниками. На данный момент российские страховщики получают комиссионные в размере 5-20% от стоимости страховых полисов в зависимости от числа заключаемых контрактов, что ведет к удорожанию стоимости транспортных услуг с учетом того, что страховой полис на грузовой автомобиль обходится дороже и в конечном итоге отражается на конкурентоспособности российских товаров, перевозимых автомобильным транспортом. Например, ОСАО «РЕСО-Гарантия» предлагает международные полисы страхования компании SOVAG по следующим тарифам, представленным в таблице 1.

Таблица 1

Нетто-премия по международным полисам страхования гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств страховой компании «Sovag».

Категория транспорта	Нетто-премия, евро		
	15 дней	6 месяцев	1 год
А) Легковые автомобили, комби и минивэны до 9 мест, грузовики грузоподъемностью до 1 тонны, караваны с мотором	35	289	506
С) Тягачи, грузовики грузоподъемностью свыше 1 тонны	65	372	738
F2) Прицепы к грузовым автомобилям и тягачам	16	35	70

Источник: Составлено автором по данным ОСАО «РЕСО-Гарантия».



Представленные тарифы являются нетто-премией. Накладные расходы, связанные с оформлением страхования, такие как банковская комиссия, почтовый сбор и местные налоги в дальнейшем прибавляются к нетто-премии, что увеличивает действительную стоимость страхования.

Представленные данные дают основание утверждать, что российские перевозчики заинтересованы в скорейшем вступлении Российской Федерации в международные системы страхования гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств.

Для потребителей страховых услуг – физических лиц немаловажное значение имеет несоответствие российских страховых выплат при причинении ущерба жизни и здоровью среднеевропейским, как в относительном, так и в абсолютном выражении. По данным РСА, в 2005 году на 99,6% всех страховых выплат по ОСАГО приходилось на возмещение вреда имуществу и только 0,4% – на компенсацию ущерба жизни и здоровью. Показатель убыточности по рискам жизни и здоровью граждан в рамках ОСАГО составлял менее 1%.¹⁹

Основным противоречием является сложившийся порядок, при котором в случае гибели пострадавшего выплачивается 12 тысяч рублей на организацию похорон. Размер выплат по ущербу, причиненному жизни и здоровью в европейских странах существенно выше. Требования об увеличении лимитов ответственности по данному виду ущерба и переход на европейские стандарты являются одними из основных при присоединении России к международным системам страхования при использовании транспортных средств, что соответствует интересам российских потребителей страховых услуг.

Появление возможности выпуска полисов международного страхования российскими страховщиками сделает потребителя страховых услуг более свободным в выборе страховой компании. Сейчас на рынке страховых услуг представлены полисы страхования относительно небольшого количества участников международных систем страхования.

6 сентября 2007 года Банковский комитет Государственной думы РФ рекомендовал принять в первом чтении поправки в закон об ОСАГО, разрешающие российским страховщи-

ками эмитировать и продавать полисы международного страхования «Зеленая карта». Согласно проекту закона, стоимость российских «зеленых карт» должно определить правительство. По мнению заместителя главы департамента финансовой политики Министерства Финансов РФ В. Балакиревой, оснований для государственного регулирования тарифной политики нет, и эти функции могут быть возложены на рыночные структуры. Разработчики поправок уверяют, что с заменой иностранного страховщика на российского цена полисов не увеличится, потому что в данном случае отреагирует Европейское бюро «Зеленой карты» и укажет Российскому бюро «Зеленой карты» на завышенные тарифы по данному виду страхования.²⁰

Итак, членство России в международных системах страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств для российских потребителей страховых услуг имеет ряд следующих преимуществ:

- ✓ увеличение выплат по ущербу, причиненному жизни и здоровью;
- ✓ свобода выбора страховщика;
- ✓ быстрое и более полное возмещение ущерба;
- ✓ возможное снижение тарифов;
- ✓ увеличение доли прибыли страхователей – юридических лиц и повышение конкурентоспособности российских товаров, перевозимых автомобильным транспортом.

При оценке интересов различных участников рынка страхования во вступлении России в международные системы страхования гражданской ответственности при использовании транспортных средств отдельное место занимают интересы государства. В целом можно отметить следующее, что при вступлении России в международные системы страхования гражданской ответственности:

- ✓ произойдет увеличение поступлений в бюджет РФ в виде роста суммы налога на прибыль страховщиков, реализующих полисы международного страхования;
- ✓ улучшится имидж российского рынка страхования и России в целом;
- ✓ законодательство, регулирующее страхование гражданской ответственности при



использовании транспортных средств будет приведено в соответствие с международными стандартами и станет более социально-ориентированным.

Примечания:

¹ Полищук И. Россия движется к «Зеленой карте». // «Время новостей», №92, 2004

² Гришина Н. Падение зеленого занавеса. // «Деньги», №46, 2006

³ Гришина Т. «Автогражданке» дают зеленый свет. Страховщикам разрешат выпускать «зеленые карты»// «Коммерсантъ», №162, 2007

⁴ Российский союз автостраховщиков. Состояние вопроса о подготовке к вступлению в международную систему «Зеленая карта», 2006

⁵ Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в ред. от 21.07.2005

⁶ Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. №263 «Об утверждении правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» с изменениями от 28 августа 2006 г.

⁷ Кутузова И. Сравнительный анализ законодательства Российской Федерации и ЕС об обязательном страховании гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств.// «Страховое право», №2, 2006

⁸ Гришина Н. Падение зеленого занавеса. // «Деньги», №46, 2006

⁹ Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответ-

ственности владельцев транспортных средств» в ред. от 21.07.05

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. №647 «Правила учета дорожно-транспортных происшествий» в ред. от 01.02.05

¹¹ <http://www.insur-info.ru/news/9240/> Двойникова Е., Ставицкая Т. За опасной чертой 14 мая 2007 года

¹² <http://rating.rbc.ru/>

¹³ Федеральный закон от 27.11.92 №4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»

¹⁴ Федеральный закон от 25 ноября 1996г. № 135-ФЗ «О ратификации Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, учреждающего партнерство между Российской Федерацией, с одной стороны, и Европейскими сообществами и их государствами-членами, с другой стороны»

¹⁵ Федеральный закон от 10 июня 1997 г. N 89-ФЗ «Устав Союза Беларуси и России»

¹⁶ Жук И.Н. Это многоликое мошенничество // «Страховая газета», №1, 2004

¹⁷ Кутузова И. Сравнительный анализ законодательства Российской Федерации и ЕС об обязательном страховании гражданской ответственности при эксплуатации транспортных средств.// «Страховое право», №2, 2006

¹⁸ Международные перевозки: состояние и перспективы// «МАП», №3,2005

¹⁹ Дегтярев А.Г. Проблемы возмещения вреда жизни и здоровью пострадавших в ДТП в рамках ОСАГО.// «Страховое дело», №11, 2005

²⁰ Гришина Т. «Автогражданке» дают зеленый свет. Страховщикам разрешат выпускать «зеленые карты»// «Коммерсантъ», №162, 2007

