

АНАЛИЗ УРОВНЯ ПРОНИКНОВЕНИЯ И ЗАЩИТЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЕЙ СИСТЕМОЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ*

Ирина Владимировна ДАНИЛИНА

советник председателя экспертного совета по страхованию
Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;
руководитель направления GR АО «АльфаСтрахование»,
Москва, Российская Федерация
Legaldiv@ya.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: отсутствует

История статьи:

Reg. № 458/2023
Получена 14.09.2023
Получена в
доработанном виде
08.10.2023
Одобрена 16.10.2023
Доступна онлайн
30.11.2023

Специальность: 5.2.3

УДК 368.2
JEL: G22

Ключевые слова:

государственное
регулирование,
безопасность дорожного
движения, обязательное
страхование
ответственности

Аннотация

Предмет. Эффективность существующих мер государственного регулирования безопасности дорожного движения.

Цели. Оценить уровень защищенности владельцев автомобилей системой обязательного страхования гражданской ответственности за период с 2014 по 2021 г.

Методология. Исследование проведено на основе методов корреляционно-регрессионного анализа.

Результаты. Анализ статистических данных и правоприменительной практики показал, что рост количества привлечений к административной ответственности влечет уменьшение количества соблюдающих требования федеральных законов «О безопасности дорожного движения» и «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Рост инфляции и средние размеры страховой премии и страховой выплаты не оказывают влияния на количество заключаемых договоров ОСАГО в России.

Выводы. Существующая система мер государственного регулирования в сфере ОСАГО недостаточно эффективна. Установленные меры административной ответственности за нарушение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцами автомобилей отрицательно влияют на проникновение института ОСАГО и приводят к снижению общей защищенности автовладельцев и иных участников дорожного движения системой обязательного страхования ответственности.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2023

Для цитирования: Данилина И.В. Анализ уровня проникновения и защиты владельцев автомобилей системой обязательного страхования автогражданской ответственности в Российской Федерации // *Экономический анализ: теория и практика*. – 2023. – Т. 22, № 11. – С. 2177 – 2188.
<https://doi.org/10.24891/ea.22.11.2177>

* Автор выражает глубокую признательность за помощь и ценные замечания при работе над статьей председателю комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по финансовому рынку Анатолию Геннадьевичу АКСАКОВУ; председателю экспертного совета по страхованию Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Николаю Григорьевичу ЦЕДУ; директору департамента по взаимодействию с органами государственной власти АО «АльфаСтрахование» Алексею Игоревичу АРТАМОНОВУ; кандидату физико-математических наук, доценту кафедры фондовых рынков и финансового инжиниринга Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации Марии Владимировне ЧЕРНОВОЙ.

Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлено, что владельцы транспортных средств должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности (ОСАГО). В соответствии с ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» владельцы транспортных средств обязаны страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств. За несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств установлена административная ответственность¹ [1–5].

По данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России), на начало 2022 г. в Российской Федерации насчитывалось более 64 млн зарегистрированных автотранспортных средств. При этом за 2021 г. было заключено лишь 42,22 млн договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ТС) в случае причинения ими вреда жизни, здоровью или нанесению ущерба имуществу других лиц в результате автомобильного происшествия. За последние 8 лет доля застрахованных автотранспортных средств по ОСАГО не превышает 66% от общего количества автотранспортных средств. Такая огромная разница связана с тем, что немалое количество автовладельцев ездят без оформления полиса. В результате добросовестные водители становятся все менее защищенными системой обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев от убытков в результате дорожно-транспортных происшествий.

На *рис. 1* представлено соотношение численности автопарка и числа заключенных договоров ОСАГО, по данным ГУОБДД МВД России и Российского союза автостраховщиков.

Средний размер выплаты по полису ОСАГО в Российской Федерации составляет сумму около 70 000 руб.² Отсутствие полиса ОСАГО, как и наличие поддельного полиса, накладывает существенные риски на участников дорожного движения.

В Финансовом университете при Правительстве Российской Федерации подсчитали, что добросовестные автовладельцы переплачивают в ОСАГО в среднем около 600 руб. из-за «бесполисников». Кроме того, в случае аварии отсутствие обязательной «автогражданки» обернется большими проблемами как для пострадавшей, так и для виновной стороны³.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Ст. 12.37.

² Обзор ключевых показателей деятельности страховщиков.

URL: <https://investfunds.ru/analytics/343834/download/?ysclid=lnemrasgps748997886>

³ Митрофанова О. Почему автовладельцы отказываются от полиса ОСАГО.

URL: <https://astravolga.ru/news/pochemu-avtovladeltsy-otkazyvayutsya-ot-polisa-osago/>

В случае отсутствия полиса ОСАГО получить компенсацию с виновника ДТП за поврежденное имущество и вред здоровью возможно только через суд. Поэтому добросовестные автовладельцы, имеющие полис ОСАГО и не по своей вине попавшие в ДТП, у виновника которого отсутствовал полис ОСАГО, оказываются в крайне невыгодной ситуации – им приходится самостоятельно оплачивать восстановительный ремонт автомобиля, судебные тяжбы и пр.

Одним из факторов, влияющих на решение владельцев автотранспортных средств покупать поддельный полис ОСАГО или эксплуатировать автомобиль без полиса, является незначительный размер административного штрафа за управление транспортным средством без полиса ОСАГО. В соответствии с ч. 2 ст. 12.37 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (КоАП РФ) «Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует, влечет наложение административного штрафа в размере 800 руб. Данная статья введена Федеральным законом от 25.04.2002 № 41-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», то есть сумма штрафа не менялась более 20 лет. Кроме того, ст. 32.2 КоАП РФ предусмотрена оплата административного штрафа в размере половины его суммы, если такой платеж произведен в течение двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа. В этом случае штраф составит всего 400 руб.

Необходимо отметить, что экономическая ситуация существенно изменилась: если в первом квартале 2002 г. прожиточный минимум составлял 1 719 руб., то в 2022 г. эта сумма составляла уже 13 919 руб. Прожиточный минимум увеличился почти в семь раз, а штраф остался неизменным. Регулирующее воздействие административной санкции за нарушение действующих норм и правил в этом случае нивелируется тем, что для водителя в 2002 г. штраф за управление автомобилем без ОСАГО в 800 руб. был серьезным основанием отказаться от нарушения. В 2022 г. оказалось гораздо «выгоднее» приобрести поддельный полис ОСАГО за 1 000–2 000 руб., чем приобретать оригинальный полис ОСАГО, так как средняя страховая премия по ОСАГО в Российской Федерации (средняя премия – средняя фактическая премия по первоначальным договорам страхования) на 30 июня 2022 г. составляла 5 918 руб. Размер средней страховой премии полиса ОСАГО существенно не меняется уже восемь лет подряд.

На *рис. 2* представлена динамика изменения средней страховой премии по ОСАГО.

При сопоставлении данных обоих приведенных графиков отчетливо видно, что при повышении средней стоимости страховой премии с 3 530 руб. в 2014 г. до 5 531 руб. в 2015 г. количество заключаемых договоров ОСАГО резко снизилось и далее пошло по убывающей.

Научным центром безопасности дорожного движения МВД России подготовлен аналитический обзор «Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах»⁴. В нем представлены результаты правоприменительной деятельности в части изменения динамики и структуры административной и уголовной деликтности, результатов контрольно-надзорной и разрешительной деятельности в области безопасности дорожного движения. Так, в соответствии с данными обзора с 1,2% в 2011 г. до 12,6% в 2020 г. увеличилась доля невыполнения требований ОСАГО в общей структуре нарушений, выявленных сотрудниками ГИБДД⁵.

Нами проанализировано влияние различных факторов на количество заключаемых договоров ОСАГО, в зависимости от роста парка автомобилей в Российской Федерации, изменения уровня инфляции и доли привлечения к административной ответственности за невыполнение требований действующего законодательства в сфере ОСАГО за период с 2014 по 2021 г. (*табл. 1*). Значения анализируемых факторов представлены в *табл. 2*.

Осуществим выбор наиболее значимых признаков для построения регрессионной модели на основе корреляционного анализа. Проведем оценку влияния факторов на зависимую переменную по модели. Выбор наиболее значимых признаков осуществлен на основе корреляционного анализа с использованием MS Excel. Результаты проведенного корреляционного анализа приведены в *табл. 3*.

Между факторами X_5 и X_6 наблюдается мультиколлинеарность. Исключаем фактор X_6 , так как он в меньшей степени связан с Y . Также наблюдается мультиколлинеарность между факторами X_4 и X_5 и X_2 и X_5 . Исключаем факторы X_4 и X_2 , так как они в меньшей степени связаны с Y в каждой наблюдаемой паре факторов. И проводим снова корреляционный анализ аналогичным образом (*табл. 4*).

В данном случае между независимыми факторами мультиколлинеарность отсутствует.

Расчеты по построению уравнения регрессии выполнены с применением ППП Excel. В пакете «Анализ данных» на основе исходных данных из *табл. 2* построим регрессию. Результаты расчетов представлены в *табл. 5*. Регрессионная статистика представлена в *табл. 6*, оценка значимости коэффициентов регрессии для модели – в *табл. 7*.

⁴Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/4480509>

⁵Там же.

В результате корреляционно-регрессионного анализа получаем уравнение регрессии влияния косвенных факторов на защищенность владельцев автомобилей системой обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев в России.

Достоверность по уровню значимости критерия Фишера гораздо меньше 0,05, это подтверждает, что модель значима; R -квадрат равен 0,96, что говорит о высокой точности аппроксимации, модель хорошо описывает процесс; значение свободного члена (Y -пересечение) 24,86.

Отсюда уравнение для расчета количества заключаемых договоров ОСАГО в зависимости от размера автомобильного парка в Российской Федерации X_1 , уровня средней страховой премии по договору ОСАГО X_3 и частоты привлечения к административной ответственности за отсутствие полиса ОСАГО X_5 будет иметь вид:

$$Y_x = 24,86 + 0,39 X_1 - 9,66 X_5.$$

Итак, по итогам проведенного исследования и построения адекватной модели мы видим, что при увеличении автопарка России на 1 млн автомобилей количество заключаемых договоров ОСАГО увеличивается на 390 тыс. (0,39 млн ед.).

При этом увеличение количества привлечений нарушителей закона в части соблюдения обязанности страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств путем заключения договора ОСАГО (увеличение количества привлечений к административной ответственности за отсутствие полиса ОСАГО) на одно постановление уменьшает количество заключенных договоров ОСАГО на 9,66 ед.

Таким образом, рост количества привлечений к административной ответственности влечет уменьшение количества соблюдающих требование закона об обязательном страховании автогражданской ответственности. Эффект прямо противоположный тому, что должен быть при адекватном регулировании этой сферы отношений. Необходимо отметить, что рост инфляции, средний размер страховой премии и средний размер страховой выплаты не оказывают влияния на количество заключаемых договоров ОСАГО в нашей стране.

В результате анализа статистических данных и правоприменительной практики можно однозначно констатировать недостаточность и неэффективность установленных мер административной ответственности за нарушение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцами автомобилей, что приводит к снижению общей защищенности автовладельцев и иных участников дорожного движения системой обязательного страхования ответственности.

Таблица 1**Описание анализируемых факторов****Table 1****Description of the analyzed factors**

Обозначение	Показатель (источник)	Единица измерения
У	Количество заключенных договоров ОСАГО (Годовой отчет 2021. Российский союз автостраховщиков. URL: https://autoins.ru/upload/reports/AReport_RAMI_2021_site.pdf)	млн
X ₁	Численность автопарка в России (Годовой отчет 2021. Российский союз автостраховщиков. URL: https://autoins.ru/upload/reports/AReport_RAMI_2021_site.pdf)	млн
X ₂	Инфляция (Таблица уровня инфляции по месяцам в годовом исчислении. URL: https://уровень-инфляции.рф/таблицы-инфляции)	%
X ₃	Средняя страховая премия ОСАГО (Годовой отчет 2021. Российский союз автостраховщиков. URL: https://autoins.ru/upload/reports/AReport_RAMI_2021_site.pdf)	руб.
X ₄	Средняя страховая выплата ОСАГО (Годовой отчет 2021. Российский союз автостраховщиков. URL: https://autoins.ru/upload/reports/AReport_RAMI_2021_site.pdf)	руб.
X ₅	Количество административных штрафов за отсутствие полиса ОСАГО в соответствии с п. 2 ст. 12.37 КоАП РФ (письмо МВД России от 13.12.2022 № 3/227729904949)	ед.
X ₆	Доля постановлений о привлечении к административной ответственности за отсутствие полиса ОСАГО среди общего количества административных дел, пресеченных сотрудниками ГИБДД (Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. URL: https://media.mvd.ru/files/embed/4480509)	%

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 2**Значения анализируемых факторов****Table 2****Values of the analyzed factors**

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
У, млн	42,6	39,8	39,05	39,2	39,98	40,63	41,28	42,22
X ₁ , млн	55,7	56,6	57,1	59,8	60,5	61,7	62,7	64
X ₂ , %	11,36	12,9	5,4	2,5	4,3	3	4,9	8,39
X ₃ , руб.	3 530	5 531	6 032	5 814	5 701	5 421	5 497	5 590
X ₄ , руб.	35 773	49 388	69 016	75 736	67 051	68 566	73 595	69 890
X ₅ , ед.	369 799	1 043 969	1 985 422	2 775 991	2 610 545	2 223 306	2 043 193	2 122 482
X ₆ , %	1,9	4,9	9	12,4	13,4	12,5	12,6	12,6

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 3
Результаты корреляционного анализа

Table 3
Results of correlation analysis

Показатель	У	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆
У	1	-	-	-	-	-	-
X ₁	0,2447923	1	-	-	-	-	-
X ₂	0,41849194	-0,51423	1	-	-	-	-
X ₃	-0,71894777	0,41633885	-0,52861461	1	-	-	-
X ₄	-0,42462353	0,72493229	-0,82955212	0,8269368	1	-	-
X ₅	-0,493298	0,65796455	-0,8722491	0,7874588	0,93753204	1	-
X ₆	-0,24832435	0,8508485	-0,82230928	0,7120041	0,93497642	0,947178	1

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 4
Итоговый корреляционный анализ данных

Table 4
Final correlation analysis of data

Показатель	У	X ₁	X ₃	X ₅
У	1	-	-	-
X ₁	0,2447923	1	-	-
X ₂	-0,71894777	0,41633885	1	-
X ₃	-0,493298	0,65796455	0,78745882	1

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 5
Результаты регрессионного анализа

Table 5
Regression analysis results

Год	У	X ₁	X ₃	X ₅
2014	42,6	55,7	3 530	369 799
2015	39,8	56,6	5 531	1 043 969
2016	39,05	57,1	6 032	1 985 422
2017	39,2	59,8	5 814	2 775 991
2018	39,98	60,5	5 701	2 610 545
2019	40,63	61,7	5 421	2 223 306
2020	41,28	62,7	5 497	2 043 193
2021	42,22	64	5 590	2 122 482

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 6
Регрессионная статистика

Table 6
Regression statistics

Показатель	Значение
Множественный R	0,979351393
R -квадрат	0,95912915
Нормированный R -квадрат	0,928476013
Стандартная ошибка	0,35701517
Наблюдения	8

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 7
Оценка значимости коэффициентов регрессии для модели

Table 7
Estimation of the significance of regression coefficients for the model

Показатель	Коэффициент	Стандартная ошибка	t -статистика	p -значение	Нижние 95%	Верхние 95%
Y -пересечение	24,86375	3,766152	6,601896	0,002728	14,40723	35,32026
X_1	0,391779	0,060514	6,474185	0,002933	0,223765	0,559793
X_3	-0,00109	0,000289	-3,75578	0,019847	-0,00189	-0,00028
X_5	-9,6636	3,37E-07	-2,86891	0,045518	-1,9E-06	-3,1E-08

Источник: авторская разработка

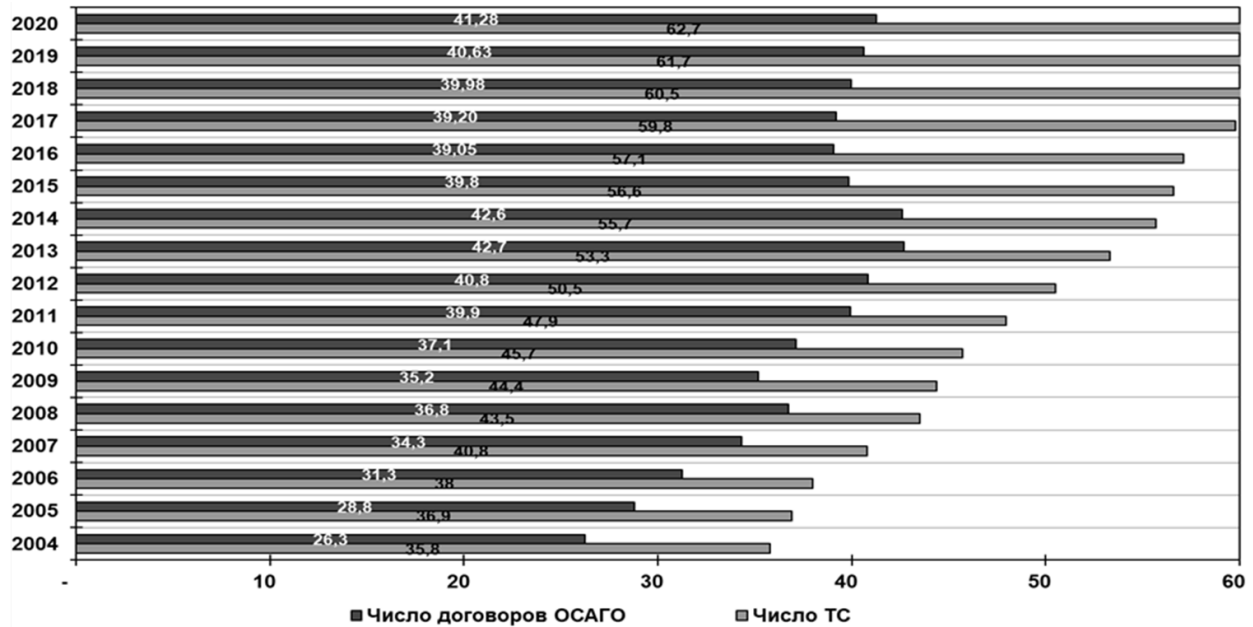
Source: Authoring

Рисунок 1

Соотношение численности автопарка и числа заключенных договоров ОСАГО в 2004–2020 гг., млн

Figure 1

The ratio of the number of vehicles and the number of OSAGO contracts concluded in 2004–2020, million



Источник: авторская разработка

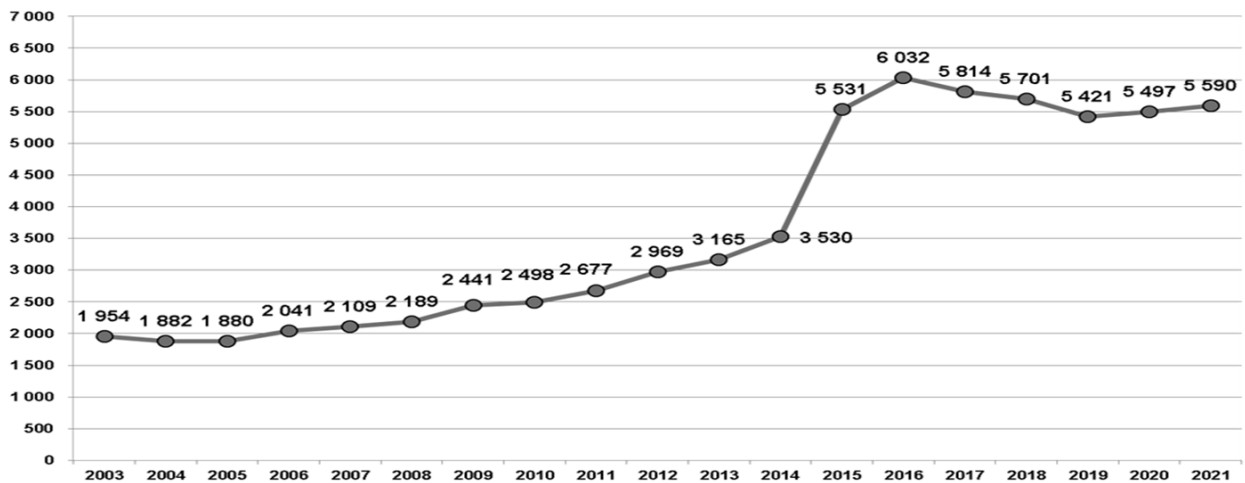
Source: Authoring

Рисунок 2

Динамика изменения среднего размера страховой премии по ОСАГО в 2003–2021 гг., руб.

Figure 2

Dynamics of changes in the average size of the OSAGO insurance premium in 2003–2021, RUB



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. *Калашникова Я.Ю.* Актуальные проблемы правового регулирования института ОСАГО в Российской Федерации // Наука. Общество. Государство. 2017. Т. 5. № 3. URL: https://esj.pnzgu.ru/files/esj.pnzgu.ru/kalashnikova_yayu_17_3_06.pdf?ysclid=ln4bojbo2j921736206
2. *Хмелевский Д.А.* Особенности правового регулирования ОСАГО как одного из видов страхования ответственности в России: проблемы и пути их преодоления // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2016. № 1. С. 110–115. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-pravovogo-regulirovaniya-osago-kak-odnogo-iz-vidov-strahovaniya-otvetstvennosti-v-rossii-problemy-i-puti-ih-preodoleniya?ysclid=ln4buprz7n328405271>
3. *Юзвович Л.И., Мельников А.С.* Принципы организации автострахования в системе функционирования страховых отношений на российском страховом рынке // Современные наукоемкие технологии. 2014. № 6. С. 76–77. URL: <https://top-technologies.ru/ru/article/view?id=34675&ysclid=ln4c3365tc856014378>
4. *Колесников А.Э.* Актуальные проблемы обязательного автомобильного страхования в Российской Федерации и пути их разрешения // Молодой ученый. 2019. № 46. С. 139–141. URL: <https://moluch.ru/archive/284/64021/>
5. *Тимофеев А.И., Лукин О.А., Логинов А.В.* О перспективах обязательного страхования гражданской ответственности водителей // Вестник Евразийской науки. 2022. Т. 14. № 6. URL: <https://esj.today/PDF/72ECVN622.pdf>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

ANALYSIS OF THE LEVEL OF PENETRATION AND PROTECTION OF CAR OWNERS BY THE COMPULSORY MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE SYSTEM IN THE RUSSIAN FEDERATION

Irina V. DANILINA

AO Alfastrakhovanie,
Moscow, Russian Federation
Legaldiv@ya.ru
ORCID: not available

Article history:

Article No. 458/2023
Received 14 Sept 2023
Received in revised form
8 October 2023
Accepted 16 October 2023
Available online
30 November 2023

JEL classification: G22

Keywords: State regulation, road safety, compulsory third party liability insurance, OSAGO

Abstract

Subject. The article considers the effectiveness of existing measures of government control over road traffic safety.

Objectives. The focus is on assessing the level of protection of car owners by the compulsory civil liability insurance (OSAGO) for the period from 2014 to 2021.

Methods. The study rests on methods of correlation and regression analysis.

Results. The analysis of statistical data and law enforcement practice demonstrated that an increase in the number of administrative charges entails a decrease in the number of those who comply with the requirements of Federal Laws "On Road Safety" and "On Compulsory Insurance of Civil Liability of Vehicle Owners". The rise in inflation and the average size of insurance premiums and insurance payments have no impact on the number of contracts for compulsory motor third-party liability insurance (OSAGO) concluded in Russia.

Conclusions. The existing measures of State regulation in the field of compulsory civil liability insurance are not effective enough. The established administrative sanctions for violation of requirements of compulsory civil liability insurance by car owners negatively affect the penetration of the institution of OSAGO and lead to a decrease in the overall protection of car owners and other road users by the mandatory liability insurance system.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2023

Please cite this article as: Danilina I.V. Analysis of the Level of Penetration and Protection of Car Owners by the Compulsory Motor Third Party Liability Insurance System in the Russian Federation. *Economic Analysis: Theory and Practice*, 2023, vol. 22, iss. 11, pp. 2177–2188. <https://doi.org/10.24891/ea.22.11.2177>

Acknowledgments

I express deep gratitude to Anatolii G. AKSAKOV, Chairman of the State Duma Committee of the Federal Assembly of the Russian Federation on the Financial Market, Nikolai G. TSED, Chairman of the Expert Council on Insurance of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation, Aleksei I. ARTAMONOV, Director of the Department for Interaction with Public Authorities of AO AlfaStrakhovanie, Mariya V. CHERNOVA, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor of

the Department of Stock Markets and Financial Engineering of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, for their help and valuable comments on the article.

References

1. Kalashnikova Ya.Yu. [Actual problems of legal regulation of institute of insurance in the Russian Federation]. *Nauka. Obshchestvo. Gosudarstvo*, 2017, vol. 5, no. 3. (In Russ.) URL: https://esj.pnzgu.ru/files/esj.pnzgu.ru/kalashnikova_yayyu_17_3_06.pdf?ysclid=ln4bojbo2j921736206
2. Khmelevskii D.A. [Peculiarities of legal regulation of CTP, as one of the types of liability insurance in Russia: Problems and ways of their overcoming]. *Vestnik Saratovskoi gosudarstvennoi yuridicheskoi akademii = Saratov State Law Academy Bulletin*, 2016, no. 1, pp. 110–115. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-pravovogo-regulirovaniya-osago-kak-odnogo-iz-vidov-strahovaniya-otvetstvennosti-v-rossii-problemy-i-puti-ih-preodoleniya?ysclid=ln4buprz7n328405271> (In Russ.)
3. Yuzvovich L.I., Mel'nikov A.S. [Principles of organization of auto insurance in the system of insurance relations functioning in the Russian insurance market]. *Sovremennye naukoemkie tekhnologii = Modern High Technologies*, 2014, no. 6, pp. 76–77. URL: <https://top-technologies.ru/ru/article/view?id=34675&ysclid=ln4c3365tc856014378> (In Russ.)
4. Kolesnikov A.E. [Actual problems of compulsory automobile insurance in the Russian Federation and ways to resolve them]. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*, 2019, no. 46, pp. 139–141. URL: <https://moluch.ru/archive/284/64021/> (In Russ.)
5. Timofeev A.I., Lukin O.A., Loginov A.V. [Drivers' civil responsibility compulsory insurance outlook]. *Vestnik Evraziiskoi nauki*, 2022, vol. 14, no. 6. (In Russ.) URL: <https://esj.today/PDF/72ECVN622.pdf>

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.