

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра гражданского права
Направление подготовки 40.03.01 - «Юриспруденция»
Профиль : гражданско - правовой

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. кафедрой
_____ П.Г. Алексеенко
« _____ » _____ 2017 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Актуальные проблемы и споры в автостраховании

Исполнитель

студент группы 321об1 _____

(подпись, дата)

В.А. Евтюшина

Руководитель

доцент, канд. юрид. наук _____

(подпись, дата)

М.С. Газиев

Нормоконтроль

(подпись, дата)

О.В. Громова

Благовещенск 2017

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 60 с., 2 таблицы, 48 источников.

СПОРЫ, ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС, АВТОСТРАХОВАНИЕ, КАСКО, ОСАГО, КОМПАНИИ

Целью исследования является оценка состояния обязательного страхования ответственности автовладельцев в России, выявление проблем и поиск возможных вариантов их решения.

Задачи:

– рассмотреть понятие, правовые основы, базовые характеристики обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

– проанализировать виды и структуру правовых отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

– разграничить компетенцию государственных органов и иных организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

– сформулировать основные направления совершенствования института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, выработать научные и практические рекомендации по изменению и дополнению действующего законодательства в рассматриваемой сфере.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1. Теоретические основы договора автострахования	8
1.1. История становления и развития автострахования	8
1.2. Нормативно-правовая база автострахования	13
2. Теоретические и прикладные вопросы правового регулирования страхования в России	21
2.1. Автострахование: виды, особенности, отличия	21
2.2. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как вид страхования	28
2.3. Злоупотребление в сфере автострахования	38
2.4. Основные проблемы и споры в автостраховании	43
Заключение	53
Библиографический список	56

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

- ГИБДД - Государственная инспекция безопасности дорожного движения;
- ГК РФ - Гражданский Кодекс Российской Федерации;
- ДПС - дорожно-патрульная служба;
- ДСАГО - добровольное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- ДТП - дорожно-транспортное происшествие;
- ЗоЗПП - Закон РФ "о защите прав потребителей";
- КАСКО - страхование автомобилей от ущерба, хищения или угона;
- КоАП РФ - Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
- МО МВД России - межмуниципальный отдел Министерства внутренних дел;
- ОСАГО - обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- ОСГОПП - обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика;
- ПВУ - прямое возмещение убытков;
- РСА - Российский Союз Автостраховщиков;
- СНК - Совет народных комиссаров;
- ТС - транспортное средство;
- УК РФ - Уголовный Кодекс Российской Федерации;
- ФЗ - Федеральный Закон;

ВВЕДЕНИЕ

Рост экономического потенциала государства, развитие рыночной экономики России сопровождались возникновением и становлением различных финансовых институтов, одним из которых является страхование. В 2013 году, после упразднения Федеральной Службы по финансовым рынкам и передачи практически всех ее функции Центральному Банку РФ, ставшему мегарегулятором всех финансовых рынков РФ, страховой надзор и значительная часть страхового регулирования были переданы Центральному Банку РФ.

Особое внимание необходимо уделить автострахованию. Наиболее бурное развитие такого сегмента страхового бизнеса, как автотранспортное страхование, обусловлено резким увеличением количества автотранспортных средств на территории России. По состоянию на 1 января 2015 года емкость парка легковых автомобилей в стране составляет 39 млн. единиц. Такие данные обнародовали аналитики компании «Автостат Инфо», соответственно увеличиваются и сборы страховых организаций. Такие бурные темпы роста данной сферы экономики не могли остаться незамеченными для криминальных структур.

Ведь криминализация страхового рынка тормозит не только развитие страхования в стране, но и пагубно влияет на экономику в целом. Здесь основным зародышем криминализации выступает нарушение такого основополагающего принципа страхования, как принцип наивысшего доверия сторон. Поэтому финансовый контроль в сфере автострахования до сих пор является одной из самых актуальных тем.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе гражданско-правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предмет исследования составляют правовые нормы, регулирующие порядок осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, материалы судебной практики по данной

проблематике, а также зарубежный опыт осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Целью исследования является оценка состояния обязательного страхования ответственности автовладельцев в России, выявление проблем и поиск возможных вариантов их решения.

Задачи:

- рассмотреть понятие, правовые основы, базовые характеристики обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- проанализировать виды и структуру правовых отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- разграничить компетенцию государственных органов и иных организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- сформулировать основные направления совершенствования института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, выработать научные и практические рекомендации по изменению и дополнению действующего законодательства в рассматриваемой сфере.

Методологическая основа исследования. При решении поставленных задач автор опирался на современные методы познания, выявленные и разработанные философской наукой и апробированные юридической практикой.

В качестве основополагающего метода научного познания студентом использован системный метод. В свою очередь, в рамках данного метода задействованы приемы формально-логического, формально-юридического, сравнительно-правового, социально-исторического анализа, а также приемы конкретно-социологических исследований (анализ фактов и документов, статистический анализ, методика определения пределов служебной компетенции, оценка

эффективности функциональной деятельности, выяснение общественного мнения и др.).

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДОГОВОРА АВТОСТРАХОВАНИЯ

1.1 История становления и развития автострахования

Страхование ответственности - молодая отрасль страхования, которой чуть более 100 лет. Развитие страхования ответственности идет вместе с техническим прогрессом и подкрепляется различными законами и нормативными актами, так как затрагивает практически все сферы жизни. По утверждению А.А. Александрова, суть страхования ответственности состоит в том, что страховщик принимает на себя обязательство возместить ущерб, причиненный страхователем третьему лицу или группе лиц. Эта отрасль имеет большое значение, как для страхователя, так и для пострадавшего. Если страхователь причинил кому-либо ущерб, то его оплачивает страховая компания, а не сам страхователь. Иногда нанесенный ущерб может составлять значительную сумму и в случае отсутствия надлежащего страхования привести к ухудшению материального положения человека. Страхование гражданской ответственности улучшает шансы потерпевшего, так как при наличии страхования у лица, нанесшего ущерб, потерпевший получит достаточно быстро возмещение со стороны страховой компании.

Первые сведения о появлении страхования на Руси зафиксированы в законодательстве X–XI вв. Однако до XVIII века страхование в России было развито слабо. Активизация страховой деятельности относится к периоду правления Екатерины II. В 1781 г. императрица издала Устав купеческого пароходства, который включал постановление о морском страховании. Страхование от огня было введено также при Екатерине II. Манифестом от 28 июня 1786 г. был учрежден Государственный заемный банк, страховой экспедиции которого повелевалось производить во всех городах страхование каменных домов, состоящих в залоге в названном банке. Таким образом, начиная с 1786 года, в России была установлена государственная монополия на страхование. Однако, в начале XIX века государственная монополия на страхование была снята, и с этого момента началось бурное развитие акционерных, взаимных и земских страхо-

вых обществ, а развитие кредитно–денежных отношений способствовало появлению в страховании мошенничества, которым занимались страховые агенты, наделенные самостоятельными действиями.

Как утверждает Ю.А. Слептухов,¹ серьезно о страховании автомобилей или, как их тогда было принято именовать, моторных экипажей в Российской империи заговорили в 1910 году, когда в стране и за границей начало активно разрастаться автомобильное движение. В это время автомобили стали рассматриваться в качестве не только эффективных средств передвижения, но и причин частых пожаров, повреждений и увечий, хотя тогда институт источников повышенной опасности в гражданском праве еще не сформировался. Поэтому и в Европе, и в России был остро поставлен вопрос о страховании имущественной ответственности владельцев транспортных средств.

Декретом СНК РСФСР от 28 ноября 1918 г. «Об организации страхового дела в Российской республике» страховое дело было объявлено государственной монополией во всех его видах и формах: страхование от огня, страхование транспорта, жизни, от градобития, падежа скота, неурожая.

В 1960–1970-е годы было введено: страхование детей, страхование школьников от несчастного случая, страхование к бракосочетанию, новые правила страхования домашнего имущества и транспортных средств.

В течение нескольких последних лет развивался не только рынок кредитования, но и рынок страхования, чему не в последнюю очередь способствовало принятие закона об ОСАГО. Потребители, быстро привыкшие к ОСАГО, достаточно спокойно отнеслись к тому, что при выдаче кредита банки вдруг стали требовать оформление КАСКО. Банкиры весьма логично объясняли это требование: машина хоть и находится в залоге у банка, но все же подвергается рискам во время использования.

ОСАГО в России было введено в 2003 году, а в конце 2013 – начале 2014 года в этой сфере страхования сложилась кризисная ситуация. Если раньше

¹Слептухов Ю.А. Страхование. М.: Просвещение. 2015. С.56

ОСАГО представляло собой основной фактор роста страхового рынка, то в 2013 году оно превратилось в основной источник проблем. Именно из-за большой доли ОСАГО в страховом портфеле и убыточности этого вида страхования обанкротилась страховая компания «Россия».

По данным Рейтингового агентства «Эксперт Ра», в 2013 году страховщики получили убыток по страхованию ответственности владельцев транспортных средств в 23 регионах страны, а среднерыночное значение убыточности с учетом судебных расходов по этому виду страхования приблизилось к 100%. Первой предпосылкой создавшейся ситуации было отсутствие корректировок страховых тарифов на протяжении 11 лет, т.е. с момента введения ОСАГО в стране. За это время существенно выросли цены, в том числе на автомобили и на их ремонт, а тарифные ставки по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств остались неизменными. Второй предпосылкой ухудшения состояния дел на рынке ОСАГО стало то, что страхователи стали чаще обращаться за страховыми выплатами.

Данные отчета Российского союза автостраховщиков (РСА) за 2013 год говорят о том, что число автомобилей выросло с 35,8 млн. в 2004 году до 53,3 млн. в 2013 году, т.е. в 1,5 раза, при этом сумма выплат за этот период выросла в 4 раза — с 18 500 до 78 100 млн. руб. соответственно. Третьей предпосылкой кризиса ОСАГО стал значительный рост страхового мошенничества. Мошенничество страхователей проявляется в виде приписок после ДТП, сознательного нанесения повреждений, завышения сумм ущерба, искажения информации об аварийности за прошедшее время при определении величины соответствующего коэффициента при переходе из одной страховой компании в другую (что было особенно распространено до введения в действие единой автоматизированной информационной системы). Мошенничество страховых агентов и брокеров осуществляется через неверное оформление договоров страхования, введение страхователей в заблуждение при заключении договора, оформление фиктивных договоров или договоров страховых компаний, уже ушедших со страхового рынка (как правило в связи с финансовыми проблемами).

Наибольший ущерб страховому рынку ОСАГО нанесли страховые компании-однодневки. Такие страховые компании, привлекая клиентов, применяли заниженные тарифы, дарили различные опции. В начале своей деятельности они производили страховые выплаты за счет ранее полученных страховых взносов, а положенных отчислений в компенсационный фонд РСА не производили. По сути, они представляли собой обычные финансовые пирамиды. По расчетам страховых аналитиков, от 30 до 40 % средств рынка ОСАГО были уведены именно такого рода мошенниками. Четвертой предпосылкой возникновения кризисной ситуации в сфере страхования ответственности владельцев транспортных средств стало увеличение количества недобросовестных страховщиков. Бизнес любой страховой компании основан на том, чтоб собрать как можно больше страховых взносов и про- извести как можно меньше выплат в связи с реализацией страховых случаев. Достаточно распространенной практикой при реализации страхового случая является занижение суммы страхового возмещения, затягивание сроков осуществления выплат, предоставление клиентам при заключении договора ОСАГО неполной или противоречивой информации, позволяющей страховщикам вести себя подобным образом.

По данным РСА, более 90 % споров между страховыми компаниями и страхователями возникают именно по поводу размеров и сроков страховых выплат. Пятой, очень значимой предпосылкой усиления кризисных явлений стало распространение в 2012 году положений Закона «О защите прав потребителей» на имущественное и личное страхование. Страхователи получили возможность взыскивать по суду со страховщиков кроме страхового возмещения, судебных издержек, компенсации стоимости независимой экспертизы и госпошлины, также пени в размере 1 % от страховой выплаты за каждый день просрочки, 50-процентный штраф от суммы иска и даже компенсацию морального вреда и утраты товарной стоимости, не предусмотренных законом «О страховании ответственности владельцев транспортных средств».

Распространение действия Закона «О защите прав потребителей» на ОСАГО привело к тому, что потерпевшие получили возможность взыскивать

по суду со страховщиков суммы в 2–3 раза превышающие размер положенного возмещения. Многие пострадавшие клиенты стали обращаться за возмещением напрямую в суд, минуя страховые компании, а суды почти всегда встают на сторону пострадавших владельцев транспортных средств, т.к. в соответствии с законодательством субъекты страховой сделки равноправны, но имеет место приоритет интересов страхователя. Это, с одной стороны, привело к появлению большого количества «автоюристов», которые очень хорошо зарабатывают на выкупе у потерпевших права требования по ОСАГО к страховщику. С другой стороны, по данным отчета РСА, прирост страховых премий в 2013 году по сравнению к 2012 году составил 11,4 %, а страховых выплат — 25,7 %

В случае серьезной аварии банк остается без залога, а клиент – без машины и с долгами. Кроме того, деятельность страховых компаний перешла под управление Центробанка, и они оказались в одной лодке с банкирами. По этой причине у каждого банка появилась своя дочерняя или партнерская страховая компания.

В результате реформ и изменений, затронувших рынки кредитования и страхования, получилось, что вместо определенной платы за выдачу кредита потребителю нередко необходимо заплатить за два вида страхования (КАСКО и страхование жизни). Покупая полис ОСАГО, автовладелец страхует свою автогражданскую ответственность.

Таким образом, если страхователь становится участником ДТП по чужой вине, страховая компания виновника происшествия возмещает убытки на сумму до 120 000 рублей. Покупая полис КАСКО, заемщик полностью страхует свой автомобиль (предмет банковского залога). Стоимость максимальной выплаты по КАСКО всегда покрывает размер кредита. Покупая полис страхования жизни, заемщик страхуется на случай смерти или получения инвалидности первой группы. При наступлении страхового случая страховщик выплатит банку сумму непогашенного кредита, а автомобиль останется у заемщика или его выгодоприобретателей. При такой схеме тройного страхования банкиры защитили себя от всех возможных рисков, а оплачивать «банкет» приходится заем-

щику. Если раньше высокие процентные ставки по кредитам объяснялись серьезными рисками, то теперь банкирам будет значительно тяжелее объяснить, почему процентная ставка по кредиту настолько превышает ставку рефинансирования.

1.2 Нормативно-правовая база автострахования

С развитием рыночных отношений в нашей стране увеличилось и количество автотранспорта. Это вызвало неизбежный рост количества дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) различного характера, в результате которых страдают люди, техника, другое имущество. Для урегулирования правоотношений в данной области, а также с целью повышения безопасности дорожного движения законодательными органами РФ было разработано и введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее - ОСАГО). Данный вид обязательного страхования своим существованием и повсеместным применением «спас» миллионы граждан нашей страны от непредвиденных расходов, связанных с причинением ущерба жизни, здоровью и имуществу пострадавших в ДТП.

Очевидно, что основные нормативно-правовые акты, имеющие отношение к ОСАГО, образуют совокупность системы регулирования правоотношений в данной области. Они могут быть расположены в порядке их юридической силы.

Первыми в ряду выделяются акты гражданского законодательства. К ним относится Гражданский кодекс РФ, гл. 48 ГК РФ «Страхование», которая регулирует собственно страховые отношения - договоры и обязательства по страхованию.² Ответственность сторон начинается после заключения договора. В данном случае, договора ОСАГО. Здесь необходимо также отметить весь раздел III ГК РФ «Общая часть обязательственного права» применительно к порядку заключения договоров ОСАГО. В гл. 48 ГК РФ «Страхование» определены возможные формы страхования, регламентируются порядок проведения обязательного страхования и ответственность за неосуществление обязательного

²Гражданский кодекс Российской Федерации. М.: Эксмо, 2015. С.356

го страхования. Установлены основные требования, предъявляемые к страховым организациям; принципы взаимоотношений сторон по договору страхования, права и обязанности страхователя, страховщика, других лиц, участвующих в страховании; требования к форме договора страхования и характеристика его существенных условий. Определяются порядок заключения и случаи досрочного прекращения договоров страхования. Регулируются действия сторон при наступлении страховых случаев.³

Вторым в ряду нормативных актов следует непосредственно Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее - ФЗ «Об ОСАГО»), регламентирующий отношения по заключению и исполнению договоров об обязательном страховании. Также данный закон занимает центральное место в системе законодательства об обязательном страховании. Принятые в его развитие постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающие особенности заключения договора об обязательном страховании и его условий, образуют ядро правового регулирования рассматриваемых правоотношений:

Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – «Правила об ОСАГО»);

Постановление Правительства РФ от 8 декабря 2005 г. № 739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении размера страховой премии».

Также данные Постановления позволяют разложить на составляющие наступление любого страхового случая и выявить последовательность его разрешения.

Остановимся подробнее на ФЗ «Об ОСАГО», поскольку, данный закон имеет прямое отношение к регулированию правоотношений в сфере граждан-

³Шапошникова Л.В. Автострахование в России. Основные проблемы. М.: Лаборатория Книги, 2012.С.35

ской ответственности автовладельцев. С самого начала данный Федеральный Закон преследовал две основные цели:

1. Гарантированное возмещение вреда всем участникам дорожного движения.

2. Повышение безопасности дорожного движения.⁴

Что касается первого пункта, считается, что данная цель давно достигнута. К тому же, например, с 1 сентября 2014 года в соответствии с п.21 ст.12 ФЗ «Об ОСАГО» сокращен срок для рассмотрения заявления потерпевшего о страховой выплате с 30 до 20 календарных дней, за исключением нерабочих праздничных дней. Растет число не только имущественных выплат, но и страховых выплат по возмещению ущерба жизни и здоровью. Таким образом, во многом благодаря этому закону, люди начинают выше ценить и свою жизнь, и свое здоровье. В развитых европейских странах этот вид страхования является обязательной системой финансовых гарантий пострадавшим.

В части же повышения безопасности дорожного движения действие закона проявилось еще не в полной мере. Польза от действия ФЗ «Об ОСАГО» очевидна для участников дорожного движения: водителей и пешеходов. ОСАГО ориентировано на людей, которым причинен вред, то есть на потерпевших. Они получают страховые выплаты в короткие сроки. До введения ФЗ «Об ОСАГО» компенсировалось не более 15% причиненного ущерба. И это по имущественным потерям. Что же касается других видов ущерба, то размер компенсаций был гораздо меньше. И никто не брался оценивать этот ущерб. Сейчас основная масса таких случаев оценивается, и люди получают реальные компенсации ущерба как имуществу, так и здоровью.

ОСАГО, как обязательный вид страхования, сегодня является одним из ключевых видов деятельности страховых компаний. Благодаря работе по реформированию системы ОСАГО, помимо вышесказанных, автовладельцы смогли увидеть и другие положительные результаты. Во-первых, повышение

⁴Васин П.Н. Страхование транспорта (КАСКО) и автогражданской ответственности. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2008. С.39.

доступности полиса, ликвидация часто искусственных барьеров, которые затрудняли получение страховки. Во-вторых, упрощение правил оформления ДТП. В общем, система ОСАГО становится более справедливой, учитывающей интересы всех сторон.

Поправки к ФЗ «Об ОСАГО» вносились более двадцати раз. Следует отметить, что изменения в данный закон практически всегда носили глобальный характер. То есть были связаны не только с изменением семантической составляющей статей закона, его толкования, а именно с упразднением утративших силу статей и тотальным изменением правил заключения договора ОСАГО и применения его на практике.

Нововведением стало применение «Положения о единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (далее - Методика) (утвержденное Банком России 19 сентября 2014 года №432-П). Данная Методика является обязательной для применения страховщиками или их представителями, если они самостоятельно проводят осмотр, определяют восстановительные расходы и выплачивают страховое возмещение в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», экспертами-техниками, экспертными организациями при проведении независимой технической экспертизы транспортных средств, судебными экспертами при проведении судебной экспертизы транспортных средств, назначаемой в соответствии с законодательством Российской Федерации в целях определения размера страховой выплаты потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта транспортного средства в рамках договора ОСАГО.

К следующим документам в ряду нормативно-правовых актов, содержащих правовые нормы о контроле за исполнением обязанности по ОСАГО и об ответственности за невыполнение указанной обязанности, могут быть отнесены:

- Кодекс РФ об административных правонарушениях (далее - КоАП);

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. N 3-ФЗ «О полиции»;
- Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».⁵

Необходимо отметить, что каждый владелец своего транспортного средства обязан неукоснительно соблюдать все предусмотренные законом требования относительно заключения договора ОСАГО.

Закон РФ от 07 февраля 1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (далее - ЗоЗПП) также следует отнести к нормативно-правовым актам, регулирующим правоотношения в области ОСАГО. ЗоЗПП, касаемо данного вида страхования, должен применяться к отношениям, вытекающим из договоров страхования, участником которых является гражданин-потребитель. К ним относятся: право граждан-страхователей как потребителей на предоставление информации, право на возможность компенсации морального вреда, право выбора в альтернативном порядке подсудности дела, а также освобождение истца, являющегося потребителем, от уплаты государственной пошлины за рассмотрение иска.

Судебная практика в данном направлении за последние 13 лет неоднократно изменялась. Так, если до конца 1990-х гг. суды приходили к выводу о нераспространении на страховые отношения с участием граждан законодательства о защите прав потребителей, то в дальнейшем судебная практика изменилась, и указанный Закон РФ в части общих положений стал применяться судами при разрешении подобных споров.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что ЗоЗПП, сегодня, применительно к заключению договоров ОСАГО, является отличным «защитником» потребителя данной услуги и делает «большой шаг» вперед для регулирования

⁵Шапошникова Л.В. Автострахование в России. Основные проблемы. М.: Лаборатория Книги, 2012. С.563.

правоотношений между физическими, юридическими лицами и страховыми компаниями.

В качестве примера применения основных нормативно-правовых актов ОСАГО к регулированию правоотношений в рамках данного вида страхования можно рассмотреть судебную практику о взыскании страхового возмещения. В ходе исследования по данной теме наше внимание привлекло решение Благовещенского районного суда по делу 2-9284/2015 ~ М-8854/2015 от 10 декабря 2015 года.⁶

В рассмотренном деле в результате ДТП автомобиль, принадлежащий истцу на праве собственности, получил технические повреждения. Виновным в ДТП признан водитель другого транспортного средства.

Истец просит суд взыскать со страховой компании в свою пользу страховое возмещение, неустойку, расходы по оплате услуг представителя, расходы по оплате услуг оценщика.

В ходе судебного заседания были применены основные нормативно-правовые акты, касающиеся урегулирования ОСАГО:

ч.3 ст.12.14 КоАП РФ, ст. 1064, ч. 1 ст. 1079 ГК РФ, и ст. ст. 7, 13 ФЗ «Об ОСАГО» (в настоящее время в данных случаях используется ст. 14.1 ФЗ «Об ОСАГО» Прямое возмещение убытков, а потерпевший обращается в страховую компанию, в которой застрахована его ответственность), а ответчик, в свою очередь, признал данный случай страховым и произвел выплату страхового возмещения, что подтверждается актом о страховом случае.

Выплаченное страховое возмещение занижено и не соответствует реальной стоимости восстановительного ремонта автомобиля истца. В связи с этим он был вынужден обратиться к независимому оценщику для установления фактического размера причиненного материального ущерба его автомобилю. Согласно п. 1 ст. 15 ГК РФ лицо, право которого нарушено, может требовать пол-

⁶ Решение Благовещенского районного суда Амурской области от 10.12.2015 по делу № 2-9284/15 // Архив Благовещенского районного суда, 2015.

ного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере.

Размер неустойки составляет $\langle \text{данные изъяты} \rangle = \langle \text{данные изъяты} \rangle * 222$ дней просрочки * 1%.

При этом размер неустойки не может превышать суммы недоплаты страхового возмещения. Таким образом, размер неустойки составляет $\langle \text{данные изъяты} \rangle$.

В страховую компанию была направлена досудебная претензия с требованием выплатить страховое возмещение. Данная претензия оставлена без удовлетворения.

Также в данном деле были применены разъяснения, содержащиеся в п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей». Статьи 8-12, ст.13, ст.14, ст.15, пп.2 и 3 ст.17, ст.39 ЗоЗПП, пп.2 и 3 статьи 333.36 Налогового кодекса Российской Федерации.

Таким образом, исходя из смысла приведенных норм, законодателем в целях защиты прав потребителей, введены дополнительные механизмы правовой защиты.

В силу ч.3 ст.12.1 ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от дата № 40-ФЗ независимая техническая экспертиза проводится с использованием единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, которая утверждается Банком России.

Экспертом был проведён анализ стоимостей запасных частей по тем же источникам и применен индексный метод корректирования стоимостей на дату ДТП, предусмотренный методикой «Методическое руководство для судебных экспертов («Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки»).

Эксперт мотивировал свой вывод о выбранном им способе определения стоимости восстановительного ремонта автомобиля истца тем, что стоимость

запасных частей на заменяемые детали исследуемого автомобиля, указанные в справочнике Российского Союза Автостраховщиков, на 52,3% меньше стоимостей этих же деталей, рассчитанных методом статистического наблюдения.

Так, суд признает данный вывод эксперта незаконным и необоснованным, заключение составлено с нарушением требований Методики, что повлекло увеличение расчетной стоимости запасных частей и, как следствие, увеличение предполагаемой стоимости восстановительного ремонта.

Анализируя вышеизложенное, суд пришел к выводу о выполнении ответчиком своих обязательств по выплате страхового возмещения истцу в полном объеме в рамках установленного законом порядка определения ущерба.

В итоге суд решил в удовлетворении исковых требований о взыскании страхового возмещения – отказать в полном объеме.

Можно сделать вывод, что в данном деле определяющим фактором, повлиявшим на Решение суда, стало требование применения Методики, согласно ч.3 ст.12.1 ФЗ «Об ОСАГО», введенной Федеральным законом от 21.07.2014 № 223-ФЗ, что в прежних редакциях ФЗ «Об ОСАГО» отсутствовало.

Таким образом, настоящая нормативно-правовая база ОСАГО позволяет защитить интересы всех участников страховых правоотношений, гарантируя возмещение вреда жизни, здоровью и имуществу потерпевших в ДТП в должном объеме, а также защитить права страховых организаций. Решение по каждому делу, вынесенное судами РФ, соответствует последним изменениям в нормативных документах. Данные акты постоянно редактируются и дополняются новыми правилами действия всех лиц, участвующих в деле. Безусловно, регулируемые правовые отношения будут требовать дальнейшего совершенствования существующей нормативной базы.

2 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРИКЛАДНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ

2.1 Автострахование: виды, особенности, отличия

Страхование как система защиты имущественных интересов граждан, организаций и государства является необходимым элементом современного общества. Оно предоставляет гарантии восстановления нарушенных имущественных интересов в случае природных и техногенных катастроф, иных непредвиденных явлений. Страхование позволяет не только возмещать понесенные убытки, но и является одним из наиболее стабильных источников финансовых ресурсов для инвестиций. Это определяет важность страхования, как для государства, так и для населения и субъектов хозяйственной деятельности.

В настоящее время существуют различные виды страхования: имущественное, личное, страхование ответственности, которые в свою очередь подразделяются на подвиды. Одним из подвидов имущественного страхования является автотранспортное страхование.

Автострахование — вид страховой защиты, который призван защищать имущественные интересы застрахованных лиц, связанные с затратами на восстановление транспортного средства после аварии, поломки или на покупку нового автомобиля после угона или хищения с возмещением ущерба, нанесенного третьим лицам при эксплуатации автомобиля.

В зависимости от специфики страховой защиты и рисков, которые покрывает страховой полис, различают:

- страхование автотранспортных средств от угона и ущерба (КАСКО);
- добровольное страхование автогражданской ответственности (ДСАГО);
- обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО);
- страхование от механических и электрических поломок;
- страхование водителей и пассажиров от несчастного случая;
- страхование автогражданской ответственности лиц, выезжающих за рубеж («Зеленая карта»).

В автомобиле обязательно должен присутствовать полис ОСАГО, однако наличие других полисов поможет решить массу проблем еще до их возникновения.

Также существует еще один вид страхования, который необходим пассажирским перевозчикам – обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира, или ОСГОПП.

Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) введено в России с 2003 года, этот вид страхования регулируется Федеральным законом №40-ФЗ от 25.04.2002 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» с несколькими последующими поправками.

Основная задача, которую решает страховка ОСАГО – цивилизованное урегулирование споров при ДТП. Благодаря страховке виновник аварии не должен оплачивать ремонт транспортного средства и лечение пострадавших – это за него делает страховая компания. Таким образом, полис ОСАГО страхует автогражданскую ответственность водителя перед другими участниками дорожного движения.

Существует два типа полисов ОСАГО:

- ОСАГО с ограничением круга лиц (в полисе указано до пяти водителей, допущенных к управлению данного транспортного средства);
- ОСАГО без ограничений (или неограниченное ОСАГО, при наличии такого полиса автомобилем может управлять любой водитель).

Полис ОСАГО должен быть в каждом автомобиле, который находится на территории России (даже временно), за езду без полиса на автовладельца налагается штраф, с автомобиля снимаются номерные знаки, а его эксплуатация запрещается.

При покупке нового автомобиля полис ОСАГО необходимо приобрести не позднее, чем через 5 дней, так как поставить новое транспортное средство на регистрационный учет можно только при наличии страховки. Однако имеет

смысл покупать полис как можно скорее: несмотря на то, что закон дает 5 дней на покупку страховки, ездить на машине все равно нельзя, нарушение этого правила грозит штрафом.

На сегодняшний день максимальные размеры компенсаций, положенных по ОСАГО, следующие:

- За причинение вреда имуществу одному пострадавшему – до 120 тысяч рублей, нескольким пострадавшим – до 160 тысяч рублей;
- За причинение вреда здоровью – до 160 тысяч рублей;
- Компенсация за утерю кормильца (в случае гибели пострадавшего) – до 135 тысяч рублей;
- Возмещение расходов на погребение погибшего – до 25 тысяч рублей.

Однако далеко не всегда пострадавшие в ДТП получают максимально возможные компенсации. После аварии проводится независимая экспертиза, в ходе которой определяется полученный автомобилем ущерб, а он может составлять всего лишь несколько тысяч рублей. «Автогражданка» тесно связана с техосмотром автомобиля – купить полис ОСАГО можно лишь при наличии диагностической карты технического осмотра. Поэтому карту можно не возить в автомобиле (если это не автомобиль для перевозки пассажиров и опасных грузов), о наличии техосмотра говорит наличие полиса ОСАГО.

Необходимо отметить, что из-за столь тесной связи ОСАГО и техосмотра, многие компании предлагают водителям сразу оба продукта, причем приобрести их можно в один день, что решает массу проблем.

Добровольное страхование КАСКО – это защита транспортного средства от большого количества рисков, многие из которых не связаны с дорогой и вождением. Все риски по КАСКО можно разделить на несколько типов:

- ДТП;
- Ущерб, нанесенный действием третьих лиц;
- Угон;
- Пожар;

- Ущерб, нанесенный стихийным бедствием;
- Разнообразные несчастные случаи (падение сосулек с крыш, кусков штукатурки со зданий, и другие).

Таким образом, КАСКО как бы дополняет ОСАГО, этот вид страхования дает уверенность в том, что не только пострадавший, но и виновник ДТП получит компенсацию ущерба.

К сожалению, страхование КАСКО сегодня не пользуется высокой популярностью в России, поэтому многие организации прибегают к «насильственным» методам продвижения этой страховки. Самым ярким примером служит требование банков покупать полис КАСКО для автомобилей, взятых в кредит.

АвтоКАСКО – это сфера, которая практически не регулируется государством (в отличие от ОСАГО), поэтому каждая страховая компания вольна устанавливать тарифы и условия страхования на свое усмотрение. Однако в среднем по рынку цена полисов примерно одинакова, поэтому при выборе страховщика имеет смысл ориентироваться не столько на цену полиса, сколько на репутацию компании и статистику выплат по страховым случаям (процент выплат, размеры компенсаций и т.д.).

ДСАГО - это добровольное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

ОСАГО при всех своих преимуществах имеет один недостаток – относительно низкие компенсации, ограниченные 120 тысячами рублей за материальный ущерб, и 160 тысячами за ущерб здоровью. Вероятно, что скоро в закон об ОСАГО будут внесены поправки, увеличивающие лимит компенсаций до 400 и 500 тысяч рублей, однако можно не ждать, а уже сейчас воспользоваться возможностью получить высокие компенсации – это право дает полис ДСАГО, или добровольного страхования автогражданской ответственности.

Страховка ДСАГО расширяет возможности ОСАГО, многократно повышая размер компенсаций при наступлении страхового случая. Именно поэтому ДСАГО часто называют расширенным ОСАГО. На сегодняшний день боль-

шинство страховщиков предлагают купить расширенное ОСАГО (ДСАГО), сумма компенсаций по которому может достигать 3 миллионов рублей.

Главная особенность ДСАГО в том, что этот полис можно купить только при наличии полиса ОСАГО, причем дата окончания полиса ДСАГО жестко привязана к дате окончания полиса ОСАГО. Таким образом, добровольная «автогражданка» ни в коем случае не заменяет обязательную, а является ее полезным и выгодным дополнением.

Чем отличаются разные виды автострахования

Основные отличия между тремя видами автострахования сведены в таблице 1.

Таблица 1 – Виды автосрахования

	ОСАГО	КАСКО	ДСАГО
Вид страхования	Обязательное	Добровольное	Добровольное
Страховые риски	Ущерб имуществу и вред здоровью при ДТП	Любые риски, которым подвергается ТС страхователя	Ущерб имуществу и вред здоровью при ДТП
Кого страхует	Пострадавшего в ДТП	Автомобиль страхователя	Пострадавшего в ДТП
Максимальный размер компенсаций	120 000 рублей по имуществу 160 000 по здоровью (но не более 400 000 при наличии нескольких пострадавших) 135 000 за потерю кормильца 25 000 расходы на погребение	Устанавливается страховыми компаниями	Устанавливается страховыми компаниями, в среднем – от 300 тысяч до 3 миллионов рублей
Срок действия	3, 6 и 12 месяцев	3, 6 и 12 месяцев	Привязан к сроку действия полиса ОСАГО
Цена	Рассчитывается на основе базового тарифа и дополнительных коэффициентов. Может колебаться от 400 до 11 000 рублей	Устанавливается страховыми компаниями, в среднем по России колеблется от 5000 рублей до бесконечности	Зависит от размера компенсаций, устанавливается страховыми компаниями. В среднем колеблется от 500 до 6000 рублей.

Полисы ОСАГО, КАСКО и ДСАГО имеют ограниченный срок действия, по истечении которого необходимо приобретать новый полис. В случае с ОСАГО и КАСКО водитель может выбирать разные сроки, и купить полис на 3, 6 или 12 месяцев. В большинстве случаев имеет смысл покупать ОСАГО на год, однако если в ближайшее время автомобиль будет продан, то можно приобрести ОСАГО на 3 месяца – так можно застраховаться от потери денег. Все иначе

с полисом ДСАГО – он приобретает до даты, по которую действителен полис ОСАГО. То есть, если в один день покупать ОСАГО на полгода и полис ДСАГО, то и последний будет действовать шесть месяцев. Но если сначала купить полис обязательного страхования, а через некоторое время приобрести полис добровольного страхования, то последний будет действовать до даты окончания полиса ОСАГО независимо от его срока. Необходимо отметить, что сейчас Государственной Думой рассматриваются поправки в закон об ОСАГО, в числе которых – увеличение действия автострахования до 3 или 5 лет. Этого ожидают и страховщики, и владельцы автомобилей, однако будет ли закон изменен – пока неизвестно.

В России ведутся реестры, в которых собрана исчерпывающая информация обо всех страховых полисах, проданных всеми страховыми компаниями. Реестры – это электронные базы данных, доступные из любой точки России, где есть выход в интернет. Главная функция реестров – не просто хранение информации, а предоставление возможности подтвердить легальность страхового полиса.

При ДТП обязательно нужно выполнить несколько действий:

- включить аварийную сигнализацию;
- выставить знак аварийной остановки не ближе чем за 15 метров от ближайшего по ходу движения автомобиля участника ДТП.

Дальнейшие действия зависят от характера аварии и ущерба. Так, если в ДТП всего два участника, пострадавших нет, оба водителя согласны с обстоятельствами аварии и имеют полисы ОСАГО, а сумма ущерба не превышает 25 тысяч рублей, то нужно сделать следующее:

- заполнить бланк извещения о ДТП (два экземпляра бланка должны быть прикреплены к полису);
- в дальнейшем отправить бланк в страховую компанию.

Если же авария серьезная, то необходимо выполнить следующее:

- вызвать инспекторов ГИБДД;

- при необходимости – вызвать «Скорую помощь», пожарных или спасателей;
- также при необходимости – оказать первую помощь пострадавшим;
- заполнить бланк извещения о ДТП.

Большинство водителей имеют малое представление о порядке действий при ДТП, однако ни в коем случае нельзя паниковать – нужно просто позвонить в свою страховую, и специалист ответит на все вопросы. При наличии полисов КАСКО и ДСАГО порядок действий примерно такой же, хотя и может отличаться деталями. Как и в случае с ОСАГО, при возникновении страхового случая по КАСКО или ДСАГО необходимо позвонить в страховую компанию и далее следовать инструкциям специалиста.

Порядок расчета и выплат компенсаций

Если с оформлением ДТП все довольно-таки просто, то получение компенсаций – дело более сложное и долгое. Хотя это и неудивительно: страховщик должен убедиться, что пострадавший не подстроил аварию и честно требует компенсаций. Когда речь идет о деньгах, все хотят подстраховаться, даже страховщики.

В общем случае порядок получения компенсаций по любому из полисов (ОСАГО, КАСКО и ДСАГО) сводится к четырем основным шагам:

- собрать пакет документов;
- пройти автоэкспертизу (страховые часто сами проводят ее, однако имеет смысл обращаться за независимой экспертизой в сторонние компании – так есть шанс получить более высокие выплаты);
- подать документы в страховую компанию;
- в течение 30 дней (но обычно раньше) получить положенные выплаты.

Собрать документы и обратиться в страховую компанию нужно в течение 15 дней после ДТП, а лучше сделать это сразу же. Обращаться нужно, как легко догадаться, в страховую компанию виновника ДТП. Однако сейчас при незначительных авариях можно обращаться непосредственно в свою страховую.

Российский рынок автострахования ежегодно растет, на нем появляются все новые игроки, однако костяк лидеров рынка остается практически неизменным. Сегодня в России работает почти сто страховщиков, в Москве чуть меньше, однако мы выделим лишь страховые компании, ОСАГО и КАСКО от которых пользуется наибольшим спросом у автовладельцев.

2.2 Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как вид страхования

Одним из видов страхования является обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Под договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств согласно Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО) следует понимать «договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы)» (ст. 1 названного закона). Данный вид страхования характеризуется следующими признаками:

1) представляет собой разновидность страхования гражданской ответственности. Гражданская ответственность – это предусмотренная законом или договором мера государственного принуждения, применяемая для восстановления нарушенных прав потерпевшего (третьих лиц), удовлетворения его интересов за счет нарушителя.⁷

При наступлении страхового случая с причинителя вреда снимается бремя расходов по возмещению ущерба, за нанесение которого на него возлагается ответственность.⁸

⁷Рейтман Л.И. Страховое дело. М. : ЮНИТИ, 2013. С. 187

⁸Гульбин Ю.Т. Все об ОСАГО. М. : Современная литература, 2014. С. 47

Закон устанавливает гарантии возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в результате дорожно-транспортного происшествия;

2) является обязательным для владельцев транспортных средств. Обязательное страхование как юридическая категория обладает следующими признаками:

- является установлением государства; обязанность осуществлять страхование устанавливается федеральным законом; условия обязательного страхования в большей своей части определяются нормативными правовыми актами (а не договором, как это свойственно добровольному страхованию);

- носит для страхователя принудительный характер, является его обязанностью; сопровождается установлением особой защиты интересов как самого страховщика, так и лиц, которые выступают в качестве выгодоприобретателей;

- осуществляется путем заключения договора страхования. Особая роль обязательного страхования ответственности определена тем, что при осуществлении определенных видов деятельности лицо может нанести существенный ущерб обществу или неопределенному кругу лиц.

Размер ущерба может быть несоизмерим с возможностями лица, причинившего вред, или средства для возмещения вреда могут отсутствовать.

В соответствии с предписаниями Закона об ОСАГО, каждый владелец автотранспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность в срок не позднее чем через пять дней после того, как он получит право владения транспортным средством. Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельца транспортного средства, риск ответственности которого застрахован в соответствии с законом иным лицом (страхователем). Недопустимо использование на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

3) невозможность установления сторонами отношений страхования собственных условий страхования, так как такие условия установлены законом. Страхователь заключает со страховой организацией договор обязательного страхования ответственности на условиях, которые должны соответствовать типовым условиям договора обязательного страхования, содержащимся в изданных Банком России правилах обязательного страхования. Государство установило невозможность сторон договора обязательного страхования отойти от правил, условий договора, предусмотренных законом;

4) наступление юридической ответственности в случае нарушения обязанности владельца транспортного средства по страхованию своей ответственности. За отсутствие полиса обязательного страхования автогражданской ответственности согласно ч. 2 ст. 12.37 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации предусмотрен административный штраф в размере восьмисот рублей;

5) непосредственная связь с владением транспортным средством – источником повышенной опасности. В договорах обязательного страхования гражданской ответственности транспортных средств указываются транспортные средства, гражданская ответственность владельцев (водителей, собственников) которых застрахована. В заявлении о заключении договора обязательного страхования указываются технические характеристики автомобиля, которые имеются в паспорте транспортного средства. В полисе обязательного страхования указываются марка модель транспортного средства, его идентификационный номер и государственный регистрационный знак транспортного средства;

6) является элементом системы обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. С помощью страхования автогражданской ответственности достигается экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения, что закреплено в ст. 3 Закона об ОСАГО в качестве основополагающего принципа обязательного страхования.

Таким образом, отношения по осуществлению обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств регулируются императивными нормами Закона об ОСАГО, в таких отношениях фактически отсутствует свобода договора, автономия воли сторон и равноправие участников данных отношений, что указывает на их административно-правовой характер.

Одним из основополагающих нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы страхования в целом и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является, в частности, Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. 2). Особо следует выделить гл. 48 кодекса – «Страхование» и гл. 59 – «Обязательства вследствие причинения вреда». Общая характеристика договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с положениями Гражданского кодекса позволяет определить данный договор как:

– двусторонний, так как договор обязательного страхования представляет собой соглашение, в котором каждая из участвующих сторон дает обещание принять на себя исполнение той или иной обязанности в пользу другой стороны;

– возмездный, так как страхователь вносит страховую премию;

– рисковый, так как на момент заключения договора стороны не могут оценить выгоду, которую они могут получить, если договор будет исполнен;

– реальный, ст. 957 Гражданского кодекса устанавливает: «договор страхования, если в нем не предусмотрено иное, вступает в силу в момент уплаты страховой премии или ее первого взноса»;

– срочный, т. е. заключаемый на определенный срок;

– публичный, что прямо определено в законе.

Договор страхования гражданской ответственности может с момента его заключения до момента прекращения его действия так и не пройти стадию исполнения, так как стадией исполнения договора будет считаться возмещение ущерба страховщиком по страховому случаю, возникшему по вине страховате-

ля. Следовательно, если за период действия договора страхования не произошло ни одного страхового случая, то стадия исполнения для него не наступает. Договор страхования при этом может быть прекращен досрочно, либо в него стороны могут внести изменения. Следует отметить, что решить вопросы возмещения вреда, причиненного при использовании транспортных средств, можно и в рамках общего гражданского законодательства, то есть в рамках ГК, не прибегая к специальным нормам законодательства об обязательном страховании автогражданской ответственности. Нормы ГК, регулирующие соответствующие вопросы, существовали и до введения обязательного автострахования, действуют они и сейчас. Под гражданской ответственностью в соответствии с гл. 59 ГК понимается обязанность физического или юридического лица, причинившего вред, возместить его потерпевшему(им) в полном объеме.

Согласно ст. 931 ГК, риск возникновения ответственности за причинение вреда может быть застрахован, при этом возмещение вреда потерпевшему будет производить страховая компания в размере и на условиях, предусмотренных в договоре страхования. Но в случае использования этих норм получение денежного возмещения вреда может стать очень затратным и долгосрочным процессом. Все процедуры установления виновника дорожно-транспортного происшествия, оценки причиненного ущерба потребуются в том же объеме, что и при использовании норм законодательства об обязательном страховании автогражданской ответственности. Вместе с тем, ожидание денежной компенсации с реального гражданина, виновного в дорожно-транспортном происшествии, возможно, займет многие годы, поскольку не каждый добропорядочный гражданин, даже желая произвести компенсацию причиненного им вреда, в состоянии это сделать быстро, особенно, если дело касается значительных сумм. То есть, право потерпевших на своевременное возмещение вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, во многих случаях будет нарушено.

Основной целью введения обязательного страхования является защита прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или

имуществу при использовании транспортных средств иными лицами. Обязательное страхование основано на следующих принципах, предусмотренных ст. 3 Закона об ОСАГО:

а) гарантированности возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в установленных законодательством пределах. Размеры возмещения ограничиваются страховой суммой, установленной ст. 7 Закона об ОСАГО;

б) всеобщности и обязательности страхования гражданской ответственности для владельцев транспортных средств;

в) недопустимости использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили обязанность по обязательному страхованию;

г) экономической заинтересованности владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является разновидностью страхования ответственности за причинение вреда - подвида имущественного страхования и относится к категории обязательного страхования (ст. 931, 935 ГК РФ, п. 2 ст. 4 Закона РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации"; далее - Закон о страховании).

Как установлено п. 2 ст. 927 ГК РФ, в случаях, когда законом на указанных в нем лиц возлагается обязанность страховать в качестве страхователей жизнь, здоровье или имущество других лиц либо свою гражданскую ответственность перед другими лицами за свой счет или за счет заинтересованных лиц (обязательное страхование), страхование осуществляется путем заключения договоров в соответствии с правилами гл. 48 ГК РФ.

До момента вступления Закона об ОСАГО в силу данный вид страхования являлся не обязательным, а добровольным. Однако возможность применения института добровольного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства остается и сегодня. В частности, владелец

транспортного средства может дополнительно в добровольном порядке достраховать свою гражданскую ответственность на случай недостаточности страховой выплаты по обязательному страхованию для полного возмещения вреда до любой страховой суммы в части, превышающей страховую сумму по обязательному страхованию. На это прямо указывает п. 5 ст. 4 Закона об ОСАГО. На российском страховом рынке подобные страховые продукты становятся все более распространенными.

Принципы построения российского института обязательного страхования соответствуют европейской модели аналогичных институтов обязательного страхования и отличаются от англо-американской модели. В частности, в европейской модели обязательное страхование осуществляется в отношении каждого из транспортных средств, имеющих у страхователя. Напротив, в англо-американской модели обязательного страхования страхователь страхует свою ответственность лишь один раз, независимо от числа имеющих у страхователя транспортных средств.

Обязательное страхование гражданской ответственности распространяется только на наземный транспорт, предназначенный для передвижения по автодорогам, и не распространяется на иные виды транспорта - морской, водный, железнодорожный, воздушный, космический.

Введение института обязательного страхования в Российской Федерации проходило постепенно, и законодатель посчитал недостаточным наличие установленных в гражданском законодательстве общих последствий нарушения правил об обязательном страховании. В ст. 937 ГК РФ предусмотрено три специальных последствия:

- во-первых, лицо, в пользу которого по закону должно быть осуществлено обязательное страхование, вправе, если ему известно, что страхование не осуществлено, потребовать в судебном порядке его осуществления лицом, на которое возложена обязанность страхования;

- во-вторых, лицо, на которое возложена обязанность страхования, не осуществило его или заключило договор страхования на условиях, ухудшаю-

щих положение выгодоприобретателя по сравнению с условиями, определенными законом, при наступлении страхового случая несет ответственность перед выгодоприобретателем на тех же условиях, на каких должно было быть выплачено страховое возмещение при надлежащем страховании;

- в-третьих, суммы, неосновательно сбереженные лицом, на которое возложена обязанность страхования, благодаря тому, что оно не выполнило эту обязанность либо выполнило ее ненадлежащим образом, взыскиваются по иску органов государственного страхового надзора в доход Российской Федерации с начислением на эти суммы процентов за пользование чужими денежными средствами в порядке, предусмотренном ст. 395 ГК РФ.

В практике осуществления обязательного страхования гражданской ответственности практически не было ни одного случая применения указанных специальных правовых последствий несоблюдения требований об обязательном страховании. Да и в этом отсутствует необходимость по следующим причинам:

- неизвестность до момента наступления страхового случая конкретного выгодоприобретателя в отношениях по обязательному страхованию гражданской ответственности. Им является любой потерпевший, которому будет причинен вред и который появится после факта причинения вреда и наступления в связи с этим гражданской ответственности застрахованного лица;

- урегулированность правовой ситуации, зафиксированной во втором правовом последствии в правовом регулировании обязательного страхования в ст. 14 и 18 Закона об ОСАГО, - когда страховая выплата потерпевшему осуществляется даже в случае невключения лица, ответственного за причиненный ущерб, в страховой полис, либо вообще при отсутствии договора ОСАГО и причинения вреда жизни или здоровью потерпевшего. Другое дело, что после осуществления страховой или компенсационной выплат у страховщика или профессионального объединения страховщиков возникнет право регрессного требования к лицу, ответственному за причинение вреда;

- отсутствие сведений у органа страхового надзора о фактах незаключения страхователями договоров обязательного страхования.

В отличие от этого, для обеспечения исполнения установленной законодательством обязанности по обязательному страхованию в административном законодательстве появились специальные нормы о последствиях его неисполнения.

В частности, с момента вступления в силу Закона об ОСАГО, т.е. с 1 июля 2003 г., перестали проводиться государственная регистрация транспортных средств и их технический осмотр при отсутствии у владельцев транспортного средства полиса обязательного страхования. Административная ответственность за отсутствие полиса обязательного страхования появилась чуть позже - с 1 января 2004 г., когда в законодательстве об административных правонарушениях появился ряд новых составов административных правонарушений:

Ст. 12.37, п.1 КоАП Управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, а равно управление транспортным средством с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в данном страховом полисе водителями -

влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

Ст. 12.37, п.2 КоАП 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 восьмисот рублей.

По мнению Конституционного Суда РФ, обязанность страхования риска гражданской ответственности применительно к каждому транспортному средству, независимо от их общего количества у одного владельца, не означает

умножение бремени содержания имущества собственника. Риск ответственности связывается законодателем не только с владельцем транспортного средства, но и с владением и пользованием каждым транспортным средством как самостоятельным источником повышенной опасности, обладающим собственными техническими характеристиками и отличающимся от других транспортных средств, что влияет на вероятность наступления страхового случая.

Конституционный Суд Российской Федерации признал не противоречащим Конституции РФ и наделение законодателем Правительства Российской Федерации полномочием по установлению страховых тарифов, что также оспаривалось заявителями.

По мнению Конституционного Суда РФ, соответствует Конституции РФ и правило об обязательном участии страховщиков в профессиональном объединении страховщиков как необходимое условие осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Как указал высший судебный орган, обязательность участия страховщиков в профессиональном объединении никоим образом не ограничивает права страхователей на выбор страховщиков и не является несоразмерным ограничением права каждого на объединение.

Конституционный Суд РФ признал противоречащими Конституции России положения действующей на тот момент редакции ст. 5 Закона об ОСАГО, согласно которой условия, на которых заключается договор обязательного страхования, должны соответствовать типовым условиям договора обязательного страхования, содержащимся в издаваемых Правительством Российской Федерации правилах обязательного страхования. Противоречие было установлено в части, допускающей произвольное определение Правительством Российской Федерации условий договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. (Следует отметить, что на тот момент содержание Правил обязательного страхования и Закона об ОСАГО во многих моментах различалось). Конституционный Суд РФ указал, что подобный подход противоречит п. 1 ст. 4 Закона об ОСАГО, согласно которому

владельцы транспортных средств обязаны за свой счет страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности на условиях и в порядке, которые установлены федеральным законом и в соответствии с ним.

2.3 Злоупотребление в сфере автострахования

Изменения, происходящие в экономической системе Российского государства в последние десятилетия, привели не только к позитивным переменам, но и породили некоторые негативные последствия, а именно, рост экономической преступности и появление новых ее видов. Сложное политическое и экономическое состояние, из которого российское общество выходит с массой нерешенных проблем, вызвано «переливом» финансов, перемещением материальных ресурсов, квалифицированных кадров из легального сектора в нелегальный, а в деловых отношениях все больше стал преобладать криминальный оттенок. В результате ослаблена экономика, произошла резкая поляризация уровней и условий жизни, затушевывание моральных норм, казавшихся незыблемыми, возникновение новых, порой диаметрально противоположных ценностей и жизненных ориентиров, дисбаланс в обществе в целом. Все это обострило сложную криминогенную обстановку. Особенно наглядно эти процессы проявляются в ходе совершения преступлений против собственности. В связи с введением обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) появился новый вид преступности – мошенничество в сфере обязательного автострахования.

Необходимо отметить, что во всех европейских странах страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является обязательным, поскольку в первую очередь защищает интересы пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Из числа европейских стран Дания была первой страной, которая ввела обязательное страхование ответственности автомобилистов. Это произошло в 1927 г., и вскоре подобные законы были приняты в Финляндии и Норвегии. В 1930 г. Их примеру последовала Великобритания, в 1932 г. – Люксембург, в 1934 г. – Ирландия, в 1939 г. –

Германия. Во Франции и Бельгии обязательное страхование гражданской ответственности было введено лишь в 50-х годах.⁹

До 1 июля 2003 г. в России страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществлялось в добровольном порядке, но со дня вступления в силу рассматриваемого Федерального закона страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало обязательным. Проблема злоупотребления в сфере страхования является одной из самых обсуждаемых на сегодняшний день, так как количество преступлений в этой сфере резко возросло. В 1993 г. правоохрнительными органами России было выявлено 167 страховых преступлений, в 2001 г. Их было уже 814, в 2007 г. – 2472. При этом рост числа страховых преступлений значительно превосходит аналогичную динамику по другим видам преступлений. Значительную часть преступлений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (около 70 %). Ущерб, наносимый мошенниками страховым компаниям, составляет около 10-15 млрд. рублей в год, то есть около 10 % всех производимых страховых выплат. Некоторые полагают, что фактический ущерб достигает 20-30 % выплат.

Исследование преступных злоупотреблений в предмет нашего исследования не входит. Ограничимся лишь упоминанием об этой проблеме.

Анализ практики судебного преследования страховых мошенников показал, что практически ежемесячно в разных регионах страны выносятся судебные приговоры страховым мошенникам. Большая часть мошенников – 54,3 % были осуждены по ст. 30, 159 УК РФ за покушение на мошенничество.

Злоупотребление в сфере автострахования стало популярным средством незаконного обогащения.

Распространённые преступные злоупотребления в сфере автострахования разделяют на следующие разновидности:

⁹Шушпанов С.В. Страхование // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями в сфере автострахования. 2016. № 14. С. 137.

- правонарушение, которое осуществляется сотрудниками страховой компании;
- мошенничество со стороны клиентов страховой компании;
- нарушение закона со стороны лиц, выполняющих посреднические функции.

Чаще всего мошенники совершают следующие действия:

- похищение средств клиентов, которые заплатили за полис. Такое мошенничество возможно только со стороны страховщика;
- введение в заблуждение при оформлении полиса. Например, указание в договоре неверных сведений. В результате этого выплата может сильно измениться;
- открытие фирм на короткий срок. Изначально они выплачивают своим клиентам средства по страховке, но через некоторое время организация признаётся банкротом и закрывается. При этом деньги гражданам, естественно, никто не возвращает.

К основным способам обмана относят следующее:

- многократное страхование. Такой вид мошенничества заключается в страховании одного автомобиля сразу во многих компаниях, чтобы затем получить страховые выплаты от нескольких страховщиков в результате подстроенного ДТП.
- страхование изначально битого автомобиля. Этот способ является одним из самых популярных видов мошенничества. При нём автолюбитель по договорённости с работником компании осуществляет страхование своего неисправного транспорта. Сразу после этого подстраивается авария, и водитель получает средства от страховой за замену или ремонт повреждённой части, которая уже была неисправна до момента страхования двойная выплата. При таком виде мошенничества преступник получает выплату сначала от виновника ДТП, а затем и от страховщика.

- подстроенные аварии. После попадания автомобиля в дорожно-транспортное происшествие, которое не входит в страховой случай, водитель

устраивает повторную аварию для получения страховой выплаты. Для этого всего лишь нужно договориться о вознаграждении с человеком, который будет готов участвовать в этом спектакле, а затем оформить ДТП в соответствии с законом.

- самоугон. Для этого вида мошенничества преступник сначала приобретает автомобиль и оформляет КАСКО на случай угона. Затем автомобиль отдаётся перекупщикам или же разбирается на запчасти. Помимо выгоды от продажи, мошенник оформляет у страховщика акт угона. После проверки страховая компания выплачивает указанную в договоре сумму.

- злоупотребление с которым связано здоровье. Нечасто используемая, но тем не менее довольно эффективная схема. Для этого водитель сначала оформляет обязательный для всех автомобилистов полис ОСАГО, а затем подстраивает аварийную ситуацию, которая является страховым случаем, и по ней предусмотрены страховые выплаты. Далее потерпевший пишет заявление о том, что в результате аварии ему была нанесена травма, на самом деле травма может быть получена до момента аварии.

Далее, нужно всего лишь пройти медицинское освидетельствование, которое подтвердит наличие травм и забрать положенные по закону деньги.

Уголовная ответственность за преступления, совершенных в сфере автострахования предусмотрена в УК РФ и представляется в следующей таблице 2.

Таблица 2 - Уголовная ответственность за преступления, совершенных в сфере автострахования предусмотрена в УК РФ

Номер статьи, пункта правового акта	О чем идет речь в законодательной статье	Мера ответственности согласно закону РФ: штраф, руб./лишение свободы	Мера ответственности согласно закону РФ: арест/обязательные работы, часов
ст. 159.5 УК РФ	мошенничество	120 000 — 500 000/1-4 года	4 мес./360 — 480
ст. 1064 ГК РФ	Ответственность за то, что компании был причинен имущественный вред.	Полное возмещение вреда и компенсации.	Полное возмещение вреда и компенсации.
ст. 327 УК РФ	Подделка документов или реализация на рынке фальшивой документации.	500 000 — 1 млн./3 года	-/3 года

ст. 325.1 УК РФ	Незаконное завладение номеров на машину.	200 000/1 год	-/360
ст. 325.1 УК РФ	Незаконное завладение номеров на машину.	200 000/1 год	-/360
ст. 201 УК РФ	Злоупотребление служебным положением.	200 000 – 1 млн./2-5 лет	6 мес./480
Ст. 204 УК РФ	Подкуп должностных лиц (сотрудников ГИБДД, экспертных оценщиков, аварийных комиссаров).	10-50, 70-кратный размер суммы подкупа/2-3 года	6 мес./-

Законодательные нормы приведены выборочно потому, что на самом деле их очень много. В Уголовном кодексе, например, есть еще статьи о подлоге (ст. 292), взятках (ст. 291) или незаконная растрата имущества компании (ст. 160).

Чтобы понимать, как в реальности могут сработать механизмы обмана мошенников и реакции на их преступления судебных органов, можно в деталях рассмотреть два случая.

Так, в начале 2016 года (17 января) в городской черте автодороги гражданин Парий И.Г. попал в ДТП не по своей вине. У виновника не оказалось при себе страхового полиса ОСАГО. Понимая, что страховых сумм он лишается, потерпевший гражданин Парий И.Г. захотел предложить виновнику следующую схему: ¹⁰

Обойтись без полицейских или автокомиссаров.

Самим сфотографировать все детали последствий.

Виновник идет заключать договор ОСАГО.

Вновь имитируется авария с повреждением сфотографированных повреждений.

Вызвать ГИБДД.

Показаниями подтвердить, что авария произошла в рамках действующего договора страхования ОСАГО.

Деньги, полученные от компании, поделить.

¹⁰ Решение Благовещенского районного суда Амурской области от 18.05.2015 по делу № 2-4792/15 // Архив Благовещенского районного суда Амурской области, 2015.

При расследовании этого дела страховая компания обнаружила такой план действий мошенников и подала в суд на обоих участников ДТП. Суд рассмотрел дело на основании ч. 2 ст. 159.5 и осудил не виновника аварии, а потерпевшего, которого признал инициатором аферы. Мерой наказания был назначен штраф в 70 000 рублей.

Рассмотрим еще один пример, одна преступная группировка была оштрафована через суд в размере 170 000 рублей. Она состояла из рядов полицейских структуры ГИБДД в г. Благовещенске. Их деятельность заключалась в следующем: Преступники находили страхователей по продуктам ОСАГО, являющихся автовладельцами иномарок с уже имеющимися повреждениями. Главное для мошенников – это убедиться в согласии таких владельцев сотрудничать в обмане. Затем они, скооперировавшись, имитируют аварию и все оформляли надлежащим образом. На основании всех протоколов, схем и других документов подаются документы страховщику на получение страховки. Сумма распределялась между участниками аферы.¹¹

2.4 Основные проблемы и споры в автостраховании

Один из самых распространенных способов – страхование автомобиля сразу в нескольких компаниях (т. е. возможность получить страховую выплату от нескольких страховых компаний). Однако два года назад ввели единую базу по ОСАГО, после чего интенсивность этого способа мошенничества резко упала, что подтверждается Российским Союзом Автостраховщиков. Однако и здесь есть свои подводные камни в плане полноты и достоверности данных – база историй страхования по ОСАГО до сих пор содержит некоторые технические ошибки, причем как в пользу страхователей, так и в пользу страховщиков.

С 1 августа 2015 г. начало действовать бюро страховых историй, в него страховщики будут передавать данные владельцев полисов автоКАСКО и ДСАГО (расширенное ОСАГО).

¹¹Решение Благовещенского районного суда Амурской области от 15.04.2015 по делу № 5-5893/15 //Архив Благовещенского районного суда Амурской области, 2015.

На наш взгляд, такой способ финансового контроля автострахования будет эффективен. Ведение базы еще никогда негативно не влияло на государственный контроль, а напротив облегчило контроль, хотя сейчас, опять же говорить об эффективности еще рано, так как создания бюро страховых историй является нормой.

По мнению А.В. Филиппова, более 10 % всех страховых выплат, осуществляемых в России, приходится на долю мошенников. В качестве основных причин сложившегося положения дел можно выделить недостаточный опыт выявления мошеннических действий со стороны правоохранительных органов, а также низкий уровень правовой культуры населения. Порядка 37 % россиян полагают, что обман страховой компании с целью незаконного получения страховой выплаты не является преступлением». ¹²

В качестве примера можно привести судебное разбирательство Райчихинского городского суда Амурской области от 06 дек. 2013 г., где Г. И. Шакирова, используя свое служебное положение в страховой компании, осуществляя в соответствии с должностной инструкцией свои обязанности, вступила в предварительный сговор с ранее знакомым ей И. И. Пупкиным. Путем обмана относительно наступления страхового случая, совершила покушение на хищение чужого имущества. Суть дела состоит в следующем: Пупкин попал в ДТП без наличия страховки, обратился к ранее знакомой Шакировой с предложением оформить на данный автомобиль страховой полис по программе «Комплексное автострахование кроме ответственности», поставив дату, предшествующую факту дорожно-транспортного происшествия. Шакирова, после обещания Пупкина ей доли из похищенных денежных средств, согласилась и тем самым вступила в сговор с Пупкиным. Исходя из этой практики, можно сделать вывод, что страхование «задним числом» имеет место быть.

Рассмотрим еще один пример из судебной практики. Шимановский городской суд Амурской области рассмотрел дело 11 июня 2015 г. № 1-61/2015,

¹²Филиппов А. В. Уголовная ответственность за мошенничество в сфере страхования автотранспортных средств: сборник материалов международной научно-практической конференции. Тула, 2015. С. 101–105.

где Егоров – оперуполномоченный оперативно-розыскной части (уголовного розыска) подразделения полиции по оперативной работе МО МВД России, получил сообщение от своего начальника – подполковника полиции начальника отделения уголовного розыска МО МВД России Пупкина, что он, управляя автомобилем «Тойота Камри», фактически принадлежащим В. С. Егорову, но зарегистрированным на его мать, двигаясь по зоне действия знака 1.27 «дикие животные», совершил наезд на дикое животное – лося. В ходе телефонного разговора В. С. Егоров и Пупкин договорились, что тот в нарушении ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ оставит место дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП), а В. С. Егоров самостоятельно решит вопрос оформления документов о ДТП с целью получения страхового возмещения. После чего В. С. Егоров прибыл на место ДТП, где вызвал на место происшествия инспекторов дорожно-патрульной службы для составления административного материала по факту дорожно-транспортного происшествия.¹³

Систематическое реформирование системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автомобильного транспорта, увы, не исключает появления лазеек, для совершения мошеннических действий. Некоторые из них давно известны работникам правоохранительных органов и страховых компаний. Для того чтобы не допускать в сфере ОСАГО такие негативные явления, не достаточно вводить поправки исключительно в уголовное законодательство. Центральному Банку РФ необходимо уделять много внимания автострахованию, иначе либо страховые компании и дальше будут признаны банкротами, либо цена страхового полиса ОСАГО и дальше будет возрастать, что приведет к недовольству общества. Сейчас тариф на ОСАГО устанавливает Центральный Банк России.

За последний год тариф повышался дважды, последний раз – в апреле – на 40 %. Одновременно тарифный коридор, в рамках которого страховщики могут устанавливать цены на ОСАГО, вырос с 5 % до 20 %. А. Моисеев, заместитель министра Минфина, прогнозирует: «отказ в 2020 г. от тарифного регу-

¹³Виноградов А. Н. Темная сторона автострахования. М., 2014. – 499 с.

лирования и вообще перейти от обязательных видов страхования к добровольным вмененным видам страхования». ¹⁴

Нарушение принципа наивысшего доверия в области автострахования уже вышло за рамки проблем страховых компаний. Для решения вышеизложенной проблемы, на наш взгляд, необходимо:

1) не переходить от обязательного страхования к добровольному, а реформировать ОСАГО.

2) переходить от оценки риска и расчета тарифов на базе транспортного средства к оценке рисков конкретного водителя, установить более справедливое ценообразование с учетом риска.

3) учитывать страховую историю, прежде чем заключать договор ОСАГО или КАСКО, а также количество нарушений Правил дорожного движения и их характер.

4) вести базу недобросовестных сотрудников ГИБДД ДПС и выделять дела с их участием в отдельную категорию.

5) накапливать и систематизировать данные об участниках ДТП и обмениваться полученной информацией с другими страховыми компаниями, банками, правоохранителями и приставами.

6) судебным органам учитывать условия договора, а не придумывать «слабую сторону» договора и присуждать огромные суммы откровенным жуликам.

Рассмотрим большинство изменений в Закон об ОСАГО вступивших в силу уже с 1 сентября 2014 года, приведем основные из них:

Во-первых, до 2 августа 2014 года законодательство предусматривало два варианта обращения потерпевшего за возмещением:

- Обращение в страховую компанию виновника ДТП — для этого страхователь должен узнать в какой компании застрахован виновник и где находится ближайший центр урегулирования указанной компании.

¹⁴Страхование сегодня [Электронный ресурс]. – <http://www.insur-info.ru> (дата обращения 16.10.2016 г.).

- Обращение в собственную страховую компанию по прямому возмещению убытков (ПВУ) — ПВУ действует, только если в ДТП участвовали только два ТС и никому не причинен вред жизни и здоровью. Такой дуализм порой приводил к злоупотреблениям со стороны страховых компаний, которые под разными предлогами старались перенаправить потерпевшего в другую страховую компанию или всячески затруднить ему подачу документов на выплату. Со стороны водителей также периодически возникали различные злоупотребления — например, попытки подачи заявлений на выплату сразу в две страховые компании и т.п. Чтобы пресечь все эти нарушения и создать стройную систему урегулирования убытков по ОСАГО было введено безальтернативное ПВУ, т. е. потерпевший имеет право обратиться за выплатой только в свою страховую компанию (которую он сам выбрал при покупке полиса), а страховая компания не будет иметь возможности отказать ему в рассмотрении его убытка. Ст. 14.1 Закона об ОСАГО получила следующую редакцию:

Потерпевший предъявляет требование о возмещении вреда, причиненного его имуществу, страховщику, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, в случае наличия одновременно следующих обстоятельств:

а) в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только транспортным средствам, указанным в подпункте «б» настоящего пункта;

б) дорожно-транспортное происшествие произошло в результате взаимодействия (столкновения) двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним), гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с настоящим Федеральным законом.

Это позволит повысить:

- заинтересованность страховых компаний в повышении качества урегулирования убытков собственных клиентов;

- упростить технологии урегулирования убытков, в том числе одновременного урегулирования по КАСКО и ОСАГО;

- сократить сроки урегулирования за счет работы по единой технологии урегулирования;

- а также приведет к сокращению случаев мошенничества. Во-вторых, так как ранее установленные лимиты выплат по ОСАГО в России были самые маленькие среди всех европейских стран, наиболее ожидаемой поправкой в Закон об ОСАГО является повышение страховых сумм (лимитов выплат по каждому страховому случаю/потерпевшему).

Утверждено следующее повышение страховых сумм по ОСАГО (ст.7 Закона):

а) в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, 500 тысяч рублей; (абзац вступил в силу с 1 апреля 2015 года)

б) в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей (абзац вступил в силу с 1 октября 2014 года).

В результате повышения страховых сумм ожидается — повышение защищенности потерпевших и обеспечения более полных выплат по ОСАГО; сокращение суброгационных требований по КАСКО к виновникам ДТП при недостаточности страховой суммы по ОСАГО, а также общее сокращение количества недовольных системой ОСАГО как со стороны потерпевших, так и со стороны застрахованных. Однако, данное изменение приведет к неизбежному росту тарифов на ОСАГО из-за увеличения количества крупных выплат и, следовательно, роста среднего размера выплаты по ОСАГО. По требованию Федеральной антимонопольной службы (ФАС) поправками в Закон об ОСАГО предусмотрена частичная либерализация тарифов или так называемый «ценовой коридор».

Тарифы не будут полностью свободными, т. е. все равно страховые компании не смогут полностью самостоятельно определять тариф для каждого клиента. Впервые государство планирует отойти от жесткого регулирования тарифов и дать возможность страховщикам и страхователям самим договариваться о стоимости полисов ОСАГО. Будет установлен «тарифный коридор» с указанием минимально и максимально возможных тарифов.

Законодателю необходимо обратить внимание на сложившуюся ситуацию и регламентировать рамки возмещения ущерба, дабы исключить неосновательное обогащение потерпевшего, а именно: внести дополнения в ст.15 ГК РФ и законодательно закрепить положение о том, что возмещение убытков может быть осуществлено в части не превышающей рыночной стоимости поврежденного или уничтоженного имущества потерпевшего.

Еще одной проблемой в части обязательного страхования автовладельцев являются регулярные нарушения со стороны некоторых страховых компаний при продаже полисов ОСАГО:

В ряде регионов стало очень сложно купить полис ОСАГО, т. к. страховщики под различными предлогами отказываются продавать такие полисы.

Повсеместно встречаются случаи навязывания дополнительных услуг при продаже полисов ОСАГО — страховщики продают полисы ОСАГО только при условии покупки у них добровольного полиса (от несчастного случая, страхования имущества и т.п.).

Причина таких действий страховых компаний проста: страховать ОСАГО стало просто невыгодно, оно стало убыточным. Полностью решить проблему можно только повысив тарифы по ОСАГО.

С 1 сентября 2014 года вступила в силу поправка в Закон об ОСАГО, обязывающая страховую компанию осуществлять продажи полисов ОСАГО во всех своих точках продаж. Вместе с этим вводятся штрафы для сотрудников страховых компаний в отказе в продаже полисов ОСАГО. Эти меры должны существенно снизить напряженность в данном вопросе, но причину данной проблемы они не устранят. Заставлять страховые компании все время работать себе в убыток не получится чисто экономически — страховщикам просто неоткуда будет взять деньги для выплат пострадавшим в ДТП, что приведет к банкротству страховщиков или их полному уходу с рынка ОСАГО. 4 июля 2014 года в третьем чтении Госдумой приняты поправки в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, призванные положить конец нарушениям при оформлении полисов ОСАГО со стороны отдельных страхо-

вых организаций. Пока правоприменительная практика по таким нарушениям еще не сформировалась, но очевидно, что главной проблемой станет доказательство самого факта нарушения со стороны страховой компании.

На наш взгляд, необходимо закрепление получения водительского удостоверения и страхования обязательной гражданской ответственности для управления скутером и мопедом.

Для управления таким транспортным средством в настоящее время требуется водительское удостоверение, однако пока обучающие программы полностью не разработаны, водительские удостоверения не выдаются, следовательно, не оформляются полисы страхования гражданской ответственности. Получается, что водитель мопеда/скутера, являясь полноценным участником дорожного движения, становясь участником ДТП, может нести ответственность лишь по статье 1079 Гражданского кодекса «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» и 1064 Гражданского кодекса «Общие основания ответственности за причинение вреда». При таких обстоятельствах потерпевшему, в случае причинения вреда имуществу или вреда жизни и здоровью, необходимо требовать возмещения от виновника ДТП. Если же он отказывается возмещать причиненный ущерб, то необходимо обращаться в суд для восстановления нарушенных прав

Введение водительского удостоверения для данной категории водителей установит их большую ответственность на дороге. Водители скутера/мопеда будут нести ответственность наравне с другими участниками дорожного движения, а повышение возраста получения водительских удостоверений позволит устранить с дорог водителей-подростков. В большинстве стран мира для управления скутером необходимо получить водительское удостоверение. В Великобритании сдать экзамен можно в 16-летнем возрасте, в Испании – в 15-летнем. В Дании мопеды делятся на категории – «малый» и «большой». Минимальный возраст, соответственно, 16 и 18 лет. В соседних с Россией странах данный вопрос уже давно решен.

Необходимо перенимать опыт наших соседей и ужесточать требования к водителям мопедов и скутеров, которые являются полноценными участниками дорожного движения. Нужно не только увеличение возраста для получения водительского удостоверения, но и обязательное обучение для получения водительского удостоверения. Также в связи с получением водительских удостоверений необходимо обязать владельцев скутеров и мопедов страховать свою гражданскую ответственность. Тем самым повысится ответственность водителей, а потерпевшие в случае получения повреждений смогут получать возмещение через страховую компанию.¹⁵

Все это повысит дисциплинированность водителей, закон ОСАГО станет более действенным. Страховые компании смогут получать дополнительные страховые премии, отсюда увеличение налоговых отчислений в бюджет государству. Государство получая дополнительный доход сможет расходовать его на развитие безопасности дорожного движения.

В соответствии с п. 9 ст. 10 Закона РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» франшиза представляет из себя часть убытков, которая определена федеральным законом и (или) договором страхования, не подлежащая возмещению страховщиком страхователю или иному лицу, интерес которого застрахован в соответствии с условиями договора страхования, и устанавливаемая в виде определенного процента от страховой суммы или в фиксированном размере. При анализе законодательного определения можно выделить некоторые проблемы его применения.

Во-первых, в правоприменительной практике установился подход, согласно которому франшиза рассчитывалась либо в процентах от размера страховой суммы либо вычиталась из страхового возмещения, исчисленного без учёта франшизы.

Из легального определения видно, что франшиза должна вычитаться именно из величины убытков, а не из размера страхового возмещения. Пробле-

¹⁵Герштейн С.Е. ОСАГО для мопеда и скутера // Предупреждение правонарушений среди несовершеннолетних : сборник трудов межвузовской научно-практической конференции. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2012. С. 28-31.

ма заключается в том, что закон допускает случаи, когда размер страховой выплаты может быть меньше размера причинённых убытков. Такие ситуации предусмотрены в неполном имущественном страховании или в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В частности, страховая сумма в соответствии со ст. 7 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в настоящее время составляет: в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, не более 160 тысяч рублей; в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, не более 160 тысяч рублей; в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, не более 120 тысяч рублей.

В то же время размер убытков выгодоприобретателя зачастую намного выше страховой суммы. К тому же размер страховой суммы не менялся с момента принятия Закона об ОСАГО и уже пересмотрен законодателем в сторону увеличения. При превышении размера убытков над страховой суммой применение франшизы фактически лишено смысла.

Учитывая изложенное, следует обратить внимание на корректировку определения франшизы, представленную С.В. Дедиковым. В частности, этот автор предлагает изложить статью о франшизе в следующей редакции: «Франшиза – это полное или частичное освобождение страховщика от выплаты страхового возмещения в пределах величины, предусмотренной федеральным законом и (или) договором страхования.

Франшиза, установленная в процентах, исчисляется в соответствии с условиями страхования от страховой суммы (размера, убытков, размера подлежащего выплате страхового возмещения)». Представленный подход позволит разрешить указанные сложности в применении института франшизы в страховании.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств (обязательное и добровольное) осуществляется в случае нанесения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц (пешеходов, водителей, пассажиров другого транспортного средства), лицом, которое управляет транспортным средством. Другими словами, если по вине страхователя поврежден чужой автомобиль или пострадали люди, то страховая компания возместит потерпевшему причиненные автомобилем страхователя убытки и оплатит пострадавшим расходы на восстановление здоровья. Основным нормативно-правовым актом, регламентирующим данную деятельность, является Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств регламентируются Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Как показывает практика, систематическое реформирование системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автомобильного транспорта все равно не исключает появления лазеек, а в некоторых случаях и «больших дыр», для совершения мошеннических действий. Некоторые из таких нюансов давно известны работникам правоохранительных органов и страховых компаний. По-видимому, для того, чтобы очистить ОСАГО от таких негативных явлений, необходимо реформировать гражданское законодательство, в том числе и в целях пресечения самой возможности совершения правонарушений при страховании. Одними поправками в Уголовный кодекс Российской Федерации данную проблему не решить .

Таким образом, важнейшими проблемами, которые наиболее распространены в области автострахования по ОСАГО, являются:

- несовершенство правовой базы при исполнении Закона;
- большой процент убыточности;

- недочеты тарифной политики;
- нехватка представительств страховщика в том или ином субъекте РФ и как следствие удаленность центров урегулирования убытков;
- проблемы в оценке как самого ущерба причиненного транспортному средству, так и выплат за вред жизни и здоровью потерпевших.

Проведенный в работе анализ действующего российского законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также учет зарубежного опыта правового регулирования общественных отношений в данной сфере позволил выделить основные направления совершенствования данного института. В качестве основных направлений совершенствования правового регулирования отношений в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности предложено следующее.

1 Законодательное закрепление двух видов договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: для конкретного водителя и для конкретного транспортного средства.

2 Формирование единой базы данных, аккумулирующей сведения о страховых историях владельцев транспортных средств, и обеспечение доступа страховых организаций к указанным сведениям.

3 Закрепление необходимости получения водительского удостоверения и страхования обязательной гражданской ответственности для управления скутером и мопедом.

4 Создание государством условий для широкого взаимодействия уполномоченных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и страховых организаций, расширение возможностей для их сотрудничества в целях обеспечения безопасности в сфере дорожного движения.

Все эти проблемы требуют решения, так как затрагивают не только область страхования, но и целый ряд экономически важных областей российской экономики. Подводя итоги, можно сказать, что развитие рынка ОСАГО требует

быстрейших изменений, но расчет новых тарифов является не простой задачей для Банка России. Может несколько ускорить этот процесс требование ЦБ РФ предоставить страховщикам «дорожные карты» по развитию рынка и согласованию тарифов. В любом случае, очевидно, что изменения на рынке ОСАГО назрели и решать их надо быстро.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации : офиц. текст. – М. : Приор, 2016. – 32 с.

2 Уголовный кодекс Российской Федерации. – М. : Эксмо, 2016. – 123 с.

3 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. – М. : Эксмо, 2016. – 324 с.

4 Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая: текст с изменениями и дополнениями на 15 декабря 2015 года. – Москва: Эксмо, 2015. – 688 с.

5 Закон о защите прав потребителей с комментариями [сост. В. Пустовойтов]. – Москва: Издательство АСТ: Омега-Л, 2016. – 96 с.

6 Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/ (16.10.2016).

II Специальная литература

7 Аксютин, С.В. Страхование / С.В. Аксютин. – Вологда: ВоГТУ, 2013. – 155 с

8 Безлепкин, Б.Т. Автострахование в России / Б.Т. Безлепкин.- М.: КноРус, 2010. – 356 с.

9 Булатова, Б.Т. Страхование / Б.Т. Булатова. - М.: Юрайт, 2015. – 457 с.

10 Воронин, О.В. О функциональном содержании деятельности адвоката осужденного в стадии исполнения приговора / О.В. Воронин // Адвокатская практика. - 2012. - № 2. – С.89

11 Васяев, А.А. Пытливость - обязанность адвоката / А.А. Васяев // Адвокатская практика. - 2015. - № 1. - С.21 – 22.

12 Власов, А.А. Судебная адвокатура / А.А. Власов. - М.: «Юристъ», 2012. – 381 с.

13 Галушкин, А.А. Уголовная ответственность за мошенничество в сфере страхования автотранспортных средств/ А.А. Галушкин // Право и управление. XXI век. 2014. - № 3. - С. 13-18.

14 Голодок, А.А. Форма реализации права в теории права / А.А. Голодок// Роль инноваций в трансформации современной науки. - 2016. - С. 189-191

15 Давлетов, А.А. Третий статус адвоката в уголовном процессе / А.А. Давлетов // Адвокатская практика. - 2015. - № 4. - С. 9 - 13.

16 Кашепов, В.П. Расширение прав потерпевшего в уголовном судопроизводстве / В.П. Кашепов//Комментарий судебной практики. - М.: КОНТРАКТ, - 2015. - № 20.- С. 197 - 218.

17 Скорюкова, М.А. Формирование системы показателей для оценки финансового состояния страховщиков / М.А. Скорюкова, С.В. Аксютин // Академическая наука – проблемы и достижения: Материалы V международной научно - практической конференции. - 2014. - №4. - С. 188 - 192.

18 Русецкий, М.Г. К вопросу об актуальности автотранспортного страхования в системе обеспечения экономической безопасности субъектов дорожного движения / М.Г. Русецкий // Страховое дело. - 2012. - № 1. С. - 33 - 36.

19 Филиппов, А. В. Уголовная ответственность за мошенничество в сфере страхования автотранспортных средств / А.В. Филиппов. - Тула, 2015. - 257 с.

20 Виноградов, А. Н. Темная сторона автострахования / А.Н. Виноградов. М., 2014. – 379 с.

21 Васин, П.Н. Страхование транспорта (КАСКО) и автогражданской ответственности: учебное пособие / П.Н. Васин. – Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2014. – 171с.

22 Шапошникова, Л.В. Автострахование в России. Основные проблемы / Л.В. Шапошникова. – М.: Лаборатория Книги, 2010. – 141 с.

23 Забоев, Р.А. Нормативно-правовые основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России // Молодежный научный форум. — 2016 — № 4. – с.42

- 24 Абрамов, В.Ю. Страхование: теория и практика / В.Ю. Абрамов. – М.: ВолтерсКлувер, 2007. – 512 с.
- 25 Тихомиров, Ю.А. Административное право и процесс: полный курс. / Ю.А. Тихомиров. – М.: Изд. Тихомирова М.Ю., 2015. – 697 с.
- 26 Куракин, А.В. Актуальные проблемы административного права : учебник / М. В. Костенников, А. В. Куракин, А. М. Кононов, П. И. Кононов. - М.: Юнити-Дана, 2013. – 383 с.
- 27 Асадов, А.М. Косвенные (опосредованные) правовые отношения: вопросы методологии и значение в финансовой деятельности государства : монография / А.М. Асадов. – М.: Норма, 2013. – 320 с.
- 28 Бахрах, Д. Н., Ренов Э.Н. Административная ответственность по российскому законодательству : Краткий учебный курс. - М.: Норма, 2014. – 304 с.
- 29 Бахрах, Д.Н. Административное право России: учебник для вузов. – М.: НОРМА-ИНФРА М., 2011. – 640 с.
- 30 Брызгалов, Д.В., Павлов М.В. Страхование автогражданской ответственности: обязательное и необходимое. – М.: ЗАО «КЖИ «За рулем», 2015. – 32 с.
- 31 Головкин, В.В. Основы безопасности дорожного движения: Учебное пособие / В.В. Головкин, В.И. Майоров. – М., 2013. – 176 с. 5
- 32 Грудцына, Л.Ю. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (постатейный) / Л. Ю. Грудцына, А. А. Спектор. – М.: Юркомпани, 2013. – 130 с.
- 33 Гульбин, Ю.Т. Все об ОСАГО / Ю.Т. Гульбин. – М.: Современная литература, 2012. – 224 с.
- 34 Дедиков, С.В. Обязательное страхование автогражданской ответственности. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2013. – 436 с.
- 35 Ермасов, С.В. Страхование : учебник / С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Высшее образование : Юрайт-Издат, 2012. – 613 с. 176

36 Клебельсберг, Д. Транспортная психология: пер. с нем. / Д. Клебельсберг ; под ред. В. Б. Мазуркевича. – М. : Транспорт, 1989. – 367 с.

37 Коноплянко, В.И. Организация и безопасность дорожного движения. – М. : Высшая школа, 2007. – 383 с.

38 Королев, А.Н. Правила дорожного движения Российской Федерации: Комментарий и нормативные акты о безопасности дорожного движения. – М., 2006. – 412 с.

39 Коренев, А.П. Административное право России: Учеб.: В 3 ч. — М., 1996. Ч. 1. – 268 с. 66. Лемер Ж. Системы бонус-малус в автомобильном страховании : пер. с англ. В. К. Малиновского. – М. : Янус-К, 1998. – 267 с.

40 Майоров, В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико- прикладные проблемы: Монография. – М.: Юрлитинформ, 2010. – 208 с.

41 Мигачев, Ю.И., Попов Л.Л., Тихомиров С.В. Административное право Российской Федерации / под ред. Л.Л. Попова. – М. :Юрайт-Издат, 2009. – 467 с.

42 Плешков, А.П. Очерки зарубежного страхования / А. П. Плешков, И. В. Орлова. – М. :Анкил, 1997. – 200 с.

43 Плешков, А.П.. Обязательное страхование автогражданской ответственности. Каким ему быть / А. П. Плешков, О. Л. Алексеев. – М. :Изд- во «Русские коммандос», 2000. – 60 с.

44 Рассолова, Т.М. Обязательное страхование автогражданской ответственности: гражданско-правовой аспект : учебное пособие / Т. М. Рассолова. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 159 с.

45 Рейтман, Л.И. Страхование дело / Л. И. Рейтман. – М. : РОСТ, 2007. – 377 с.

III Судебная практика

46 Решение Благовещенского районного суда Амурской области от 18.05.2015 по делу № 2-4792/15 // Архив Благовещенского районного суда Амурской области, 2015.

47 Решение Благовещенского районного суда Амурской области от 15.04.2015 по делу № 5-5893/15 // Архив Благовещенского районного суда Амурской области, 2015.

48 Решение Благовещенского районного суда Амурской области от 10.12.2015 по делу № 2-9284/15 // Архив Благовещенского районного суда, 2015.