

Предложения по совершенствованию системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Абрамов Сергей Федорович

Студент (магистр)

Ульяновский государственный университет, Россия

E-mail: Sergey-66800@yandex.ru

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств представляет собой пример договорного регулирования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Вопрос напрямую касается огромного количества населения нашей страны, так как, например, число автомобилей продолжает увеличиваться и уже трудно найти семью, в которой нет автомашины у кого-нибудь из родственников.

Первая попытка введения обязательного страхования транспортных средств и, соответственно, гражданской ответственности их владельцев за вред, причиненный этим транспортным средством, была предпринята в рамках системы Госстраха в 1962-1963 годах. Разрабатывались соответствующие нормативные документы, но правительство СССР инициативу не поддержало. Страхование гражданской ответственности, как и раньше, существовало на добровольной основе.

Датой официального рождения системы обязательного страхования транспортных средств в Российской Федерации следует считать 1 июля 2003 года, именно с этого времени вступил в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [3]. Основная масса населения России привыкла воспринимать его как – закон об ОСАГО. На самом деле это не совсем соответствует действительности. Начнем с того, что термин «ОСАГО» расшифровывается, как обязательное страхование автогражданской ответственности. Таким образом, этот термин касается лишь страхования владельцев автомобилей, а это далеко не все виды транспортных средств. Согласно пункту 1.2 Постановления Правительства Российской Федерации «О правилах дорожного движения» (далее – ПДД РФ) [6] «"Транспортное средство" - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем».

Как сказано в его вступительной части, целью принятия указанного закона является защита прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств (четкое и понятное определение которых нам предоставлено в ПДД РФ – С.Ф. Абрамов).

На первый взгляд, ситуация с данным обязательным страхованием выглядит достаточно оптимистично: если вы пострадали при дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП), страховая компания, застраховавшая ответственность владельца транспортного средства – виновника, должна выплатить вам компенсацию.

На самом деле, в этой системе очень много, так сказать, «подводных камней».

Начнем с того, что, рассматриваемый нами закон содержит ряд исключений.

Не подлежат обязательному страхованию транспортные средства с максимальной конструктивной скоростью не более 20 километров в час. Сразу отпадает необходимость в

страховании владельцев, например гироскутеров и электроролликов. А почему мы их вообще упоминаем, как транспортные средства? Напоминаем, что последняя, как и впрочем, предпоследняя, редакции ПДД РФ ввели понятие «средство индивидуальной мобильности». «"Средство индивидуальной мобильности" - транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)» [6]. Часть средств индивидуальной мобильности вполне способна превысить скорость в 20 километров в час. А здесь уже приходится вспоминать школьные уроки физики о законе сохранения импульса, как произведения массы тела на его скорость. При столкновении с крупным ребенком или взрослым человеком, «спешащим» встретиться с вами, часть этого импульса неизбежно передастся вам. А если вспомнить положения Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) [1] об источниках повышенной опасности, то транспортные средства тоже входят в их число. Получается что, по крайней мере, согласно этого пункта закона, гражданская ответственность части владельцев средств индивидуальной мобильности должна быть застрахована.

Но в законе об обязательном страховании есть и ещё исключения. Следующий пункт закона заслуживает дословного цитирования: «Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельцев: ... транспортных средств, которые не предназначены для движения по автомобильным дорогам общего пользования и (или) не подлежат государственной регистрации». Если учесть требования пункта 24.1 ПДД РФ по допуску средств индивидуальной мобильности на проезжую часть: «средство индивидуальной мобильности оборудовано тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди» [6]. Разумеется, что за исключением электросамокатов и сигвеев, средства индивидуальной мобильности нельзя переоборудовать подобным образом. Получается, что страхованию они также не подлежат. Не подлежат обязательному страхованию в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации [5] также мопеды с максимальной конструктивной скоростью менее 50 километров в час, велосипеды и все перечисленные средства индивидуальной мобильности (хотя паспортная скорость электросамокатов, может достигать и 90 километров в час).

Вызывают продолжающиеся споры и другие участники дорожного движения – мотоблоки. Продолжительное время эти устройства, как впрочем, и средства индивидуальной мобильности, вообще отказывались считать транспортными средствами. Получалось, что человек, передвигающийся на мотоблоке или электросамокате, просто очень быстро перемещающийся пешеход. Соответственно ДТП с их участием считалось, как ДТП с пешеходом. Как уже упоминалось в последних редакциях ПДД РФ эту абсурдность в отношении средств индивидуальной мобильности удалось преодолеть. Мотоблоки в настоящее время относятся к тракторам [9] и также не подлежат обязательному страхованию в силу небольшой скорости передвижения.

В настоящее время мы имеем ряд транспортных средств, являющихся источниками повышенной опасности, но не подлежащих по тем или иным причинам обязательному страхованию гражданской ответственности их владельцев.

Как мы уже понимаем, в основной массе обязательное страхование транспортных средств сводится к страхованию именно автомобилей.

Компаний по страхованию автогражданской ответственности очень много, все они являются частными, и владелец автомобиля выбирает их по своему усмотрению. Как правило, договор страхования заключается на срок в один год. Владелец автомобиля при заклю-

чении договора получает на руки (или в электронном виде) страховой полис и в случае ДТП с его участием необходимо уведомление о случившемся страховой компании. Статьей 14.1 Федерального закона №40-ФЗ [2] предусмотрено даже прямое возмещение убытков потерпевшему со стороны страховщика, застраховавшего его гражданскую ответственность, правда, при соблюдении двух условий: вред причинен только транспортным средствам и действующий страховой полис ОСАГО есть у всех участников происшествия. Согласно положений Федерального закона №40 [2] создан Российский Союз Автостраховщиков (далее – РСА), основанный «на принципе обязательного членства страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств...» [14]. РСА осуществляет координацию взаимодействия страховых компаний между собой, обеспечивает осуществление компенсационных выплат пострадавшему в случае банкротства страховщика.

Теперь попробуем проанализировать действия пострадавшего при ДТП. Специально представим ситуацию таким образом, чтобы наиболее полно проявились недостатки закона о страховании, поставившего в качестве цели, напомним, защиту прав потерпевших на возмещение вреда.

Представьте такую ситуацию: вы едете по своей полосе дороги, не нарушая требования ПДД РФ. Вдруг в вас на полном ходу со встречной полосы через сплошную линию разметки врывается другой автомобиль и, не остановившись, уезжает в неизвестном направлении. Произошло все очень быстро, к сожалению, вы не успели даже заметить регистрационный знак виновника ДТП. Ваш автомобиль в результате полученных повреждений двигаться не может, вы, к счастью (хотя, как вы дальше поймете, не всегда это хорошо в данной ситуации), не пострадали. Продолжая действовать в соответствии с ПДД РФ, вы, обозначив место ДТП, должны начать оформление материалов по происшествию. И тут начинаются проблемы. В настоящее время согласно приказа Министерства внутренних дел РФ (далее – МВД РФ) от 02.05.2023 года № 264 [7] полиция не обязана выезжать на место ДТП, если не причинен вред жизни и здоровью людей (вспомните предыдущее замечание о счастье). Согласно действующих правил [13] вы могли бы оформить так называемый «европротокол», но для этого необходимо не только присутствие другого водителя, но и наличие у него действующего полиса ОСАГО. Возможно, что у виновника в ДТП полис есть, но, как мы уже определили, место происшествия данный гражданин покинул. В этой ситуации согласно приказа МВД РФ № 264 вы имеете возможность «... оформить документы о ДТП... на ближайшем стационарном посту...» [7]. Предварительно вам придется сфотографировать или записать на видео место происшествия и, по возможности, составить схему ДТП. Ваш автомобиль разбит и не может двигаться, в подобной ситуации полиция может пойти вам на встречу и все-таки выехать на место происшествия, но, напоминаем, делать это они не обязаны. Фактически вы стоите перед выбором: бросить автомобиль на дороге без присмотра и поехать на пост дорожно-патрульной службы или отложить оформление материалов на какой-то срок и остаться на месте. Надо помнить, что любая допущенная вами или незамеченная вами при оформлении документов о ДТП сотрудниками полиции (такое тоже возможно) ошибка даст повод страховой компании уменьшить сумму выплаты либо вообще отказаться принимать документы (страхование – это бизнес, а цель бизнеса, как правило, в зарабатывании денег, а не в желании их потратить).

Следующая задача, стоящая перед вами – это эвакуация вашего автомобиля. Мало кто знает, но, в соответствии с правилами обязательного страхования [13] расходы на оплату услуг эвакуатора вам могут быть возмещены в рамках страхового возмещения за счёт виновника ДТП, но вы пока не знаете, если ли она вообще. Данные расходы относятся к категории непредвиденных, порядок их оформления законодательство не устанавливает, соответственно, каждая страховая компания разрабатывает их самостоятельно [15].

В частности, вы имеете право попробовать оформить эвакуацию вашего автомобиля в рамках прямого возмещения убытков при ОСАГО через вашу страховую компанию, но для этого нужно наличие действующего полиса ОСАГО у другого участника ДТП, а этого мы, как договаривались, не знаем. Оформить эвакуацию по правилам страховой компании виновника не получится по тем же причинам. Даже если чуть облегчить рассматриваемую ситуацию и допустить, что правила оформления вам известны, а это, естественно, официальный договор в письменной форме, нужно ещё найти компанию, занимающуюся услугами эвакуации и готовую работать по требуемой схеме.

Следующая проблема, с которой нам предстоит столкнуться – это предоставление вашего транспортного средства на осмотр страховщика виновника ДТП. Как улаживались, мы не знаем о его наличии, то есть осмотр автомобиля следует отложить до установления личности нарушителя правил дорожного движения. Ситуация похожа на решение вопроса с эвакуацией: ваш автомобиль может осмотреть и представитель вашего страховщика, но только в рамках прямого возмещения убытков, то есть вновь необходимо наличие информации о действующем полисе ОСАГО причинителя вреда. Сколько пострадавшая техника будет ждать ремонта, который нужно делать после осмотра, неизвестно. Конечно, никто не может заставить вас отказаться от проведения независимой экспертизы и осуществления ремонта за ваш счёт, но это даст повод страховой компании в дальнейшем оспорить результаты вашей экспертизы, и не известны результаты судебных тяжб по этому вопросу, которые, в свою очередь, могут длиться достаточно долго и потребуют дополнительных финансовых расходов с вашей стороны.

Вновь упростим ситуацию и представим, что вам удалось добиться проведения экспертизы, устраивающей обе стороны. Теперь необходимо заниматься непосредственно ремонтом. В настоящее время предпочтение отдается не денежным выплатам, с последующим ремонтом автомобиля в мастерской по вашему выбору, а оплатой восстановительного ремонта на станции технического обслуживания, заключившей договор со страховщиком. Это связано с тем, что при осуществлении денежных выплат на ремонт появилось большое количество мошенников, оформлявших ложные ДТП с предоставлением поддельных данных о поврежденных транспортных средствах. Оплата восстановительного ремонта производится в соответствии с единой методикой определения расходов по справочнику средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ [11]. Данные справочника обновляются ежемесячно РСА, и, конечно же, не успевают за ростом стоимости. Разницу в оплате потерпевшему автомобилисту зачастую нужно доказывать в ходе судебных заседаний. Введение алгоритма с единой методикой расчетов связано также с борьбой с мошенничеством уже со стороны страховых компаний.

Теперь попробуем разобрать ситуацию, когда пострадавший – это пешеход.

Разумеется, в этом случае сотрудники ГИБДД должны выехать на место происшествия и оформить материалы по всем установленным правилам. Но, если нарушитель скроется с места ДТП то, вновь, пострадавшему следует ожидать его розыска и надеяться что виновник застраховал свою гражданскую ответственность или у виновника есть денежные средства для оплаты лечения пострадавшего в результате его действий пешехода.

Как видим, потерпевшую в результате ДТП сторону ждет много проблем на пути возмещения полученного вреда, хотя, Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ имеет своей целью именно защиту прав потерпевших. Фактически в выигрыше только страховые компании. Если вы – законопослушный автомобилист, ежегодно страхующий свою гражданскую ответственность и не попадающий в ДТП, то тратите деньги, не получая ничего взамен (такой своего рода еще один транспортный налог). Если вы – тот же законопослушный, но попали в ДТП, то уже примерно представляете, что вас, возможно, ждет. Если вы застраховались и нарушаете, то в случае ДТП страховщик выплатит за вас

требуемую сумму (не выходя за пределы), а остальное возмещение – за ваш счет. Правда при этом, страховщик имеет право путем регресса вернуть свои потраченные денежные средства, получив их с вас. Если вы – нарушитель и не застраховались, но вы просто возмещаете причиненный вами ущерб.

Думается, что декларация о защите прав должна сопровождаться созданием большего удобства в их осуществлении для потерпевшего.

Возможными изменениями в законодательстве могли бы стать:

- введение института представителей РСА не в каждом федеральном округе, а в каждом регионе;

- внесение изменений в пункт 1 статьи 14.1 Федерального закона № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» добавив возможность потерпевшему при ДТП обратиться к представителю РСА при отсутствии информации о наличии страхования у виновной стороны с возмещением ущерба за счет компенсационного фонда РСА в рамках соглашения о прямом возмещении убытков; в дальнейшем уже РСА предъявляет требования о регрессном возмещении либо страховой компании застраховавшей ответственность лица, виновного в происшествии, либо непосредственно указанному лицу;

- для улучшения финансового положения предыдущего изменения обеспечение постоянного сравнения государственных регистрационных номеров проезжающих мимо дорожных камер фиксации нарушений транспортных средств с базой действующих страховых полисов и направление полученных в результате применения штрафных санкций к нерадивым собственникам денежных средств в компенсационный фонд РСА;

- возложение на РСА обязанности заключить в каждом регионе Российской Федерации договоры с компаниями, обеспечивающими, при необходимости, эвакуацию с места ДТП для проведения осмотра или ремонта автомобиля пострадавшего лица, с оформлением документов единого образца, обязательных для приема страховщиком в целях включения в общую сумму причиненного ущерба;

- проведение осмотра автомобиля пострадавшего лица на станции технического обслуживания, имеющей соответствующий договор с РСА, с определением стоимости ремонта на момент осмотра с учетом действующих на этот день средних цен на запасные части и материалы.

Что касается средств индивидуальной мобильности, мотоблоков, велосипедов, мопедов с максимальной конструктивной скоростью менее 50 километров в час, то, несмотря на отсутствие обязательного страхования гражданской ответственности их владельцев, они тоже попадают в ДТП, более того, большое количество происшествий со средствами индивидуальной мобильности и послужило причиной признания их транспортными средствами. Отсутствие обязательного страхования ответственности этой категории владельцев, фактически создает ещё бо́льшие проблемы для лиц, пострадавших после ДТП с участием средств индивидуальной мобильности. Создает трудности и отсутствие средств идентификации, то есть государственных регистрационных знаков. Даже при наличии, например, на месте происшествия, брошенного средства индивидуальной мобильности, очень трудно установить его владельца, а соответственно, и привлечь его при необходимости к ответственности.

Возможным решением могла бы стать обязательная регистрация этих транспортных средств по примеру беспилотных летательных аппаратов.

Ситуация с мотоблоками, как участниками дорожного движения, вызывает недоумение. Они подлежат регистрации в соответствии с Правилами государственной регистрации самоходных машин и других видов техники [4], трудности размещение регистрационного знака установленного образца также не вызывает (например, на кузове, с которым мото-

блок передвигается по дороге и спереди на специальном держателе, обязательную установку которого можно предусмотреть). Правда, для того, чтобы на мотоблок установить два знака, а это нужно, в частности, для корректной работы дорожных камер фиксации нарушений, придется внести изменения в ГОСТ Р 50577-2018 [12], но, пока, не видно, что ГИБДД РФ озадачилась требованием установки на мотоблок хотя бы одного, предусмотренного нормативно-правовыми актами, государственного регистрационного знака. К сожалению, не предусмотрена до настоящего времени и установка переднего регистрационного знака на мотоциклах, владельцы которых этим успешно пользуются, избегая части штрафов от камер контроля дорожного движения, которые установлены навстречу транспортному потоку. Нарушение мотоциклом скоростного режима при этом зачастую соотносится с проезжающим рядом автомобилем, у которого спереди есть государственный знак.

Существующая на сегодняшний момент система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств несомненно нуждается в предложенных изменениях в целях улучшения реализации прав лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на возмещение причиненного им вреда.

Источники и литература

- 1) 1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Российская газета от 10.02.1996 г.; Официальный интернет-портал правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения : 08.12.2023). 2. Федеральный закон от 03.10.2014 № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, №40, ст. 5310 (Часть I); Официальный интернет-портал правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения : 16.01.2024). 3. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.07.2023) // Собрание законодательства Российской Федерации от 2002 г., №18, ст. 1720; Официальный интернет-портал правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения :19.12.2023). 4. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.09.2020 № 1507 «Об утверждении Правил государственной регистрации самоходных машин и других видов техники» // Собрание законодательства Российской Федерации от 2020 г., №40, ст. 6253; Официальный интернет-портал правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения :16.01.2024). 5. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2019 № 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 2019 г., №52, ст. 7999 (Часть II); Официальный интернет-портал правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения :16.01.2024). 6. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 02.06.2023) «О правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации от 1993 г., №47, ст. 4531; Официальный интернет-портал правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения :26.12.2023). 7. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 02.05.2023 № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» // Официальный интернет-портал правовой информации от 30.06.2023 г., ст. 0001202306300035 URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения :26.12.2023).

8. «Договор о Евразийском экономическом союзе» (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 24.03.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.04.2023) // ЭБС «Консультант плюс»: [сайт] URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/8e3543f8dc9861d6acfa6a0c6678b972da1d07d0/, (дата обращения :16.01.2024). 9. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12.02.2019 № 25 «О классификации мотоблока (мотокультиватора) в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» // Правовой портал Евразийского экономического союза URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01421023/clcd_15022019_25, (дата обращения :16.01.2024). 10. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // Правовой портал Евразийского экономического союза URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01430209/err_06102021_80, (дата обращения :16.01.2024). 11. Положение Банка России от 04.03.2021 № 755-П (ред. от 31.05.2022) «О Единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (Зарегистрировано в Минюсте России 10.06.2021 № 63845) // ЭБС «Консультант плюс»: [сайт] URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_387941/eb5679e3c5ccae487c71b3bcf35b0463a558df9/#dst100004, (дата обращения :16.01.2024). 12. ГОСТ Р 50577-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования (утв. Приказом Росстандарта от 04.09.2018 № 555-ст) (ред. от 26.06.2020) // Судебные и нормативные акты РФ; Официальный интернет-портал правовой информации URL: <https://sudact.ru/law/gost-r-50577-2018-natsionalnyi-standart-rossiiskoi-federatsii/> (дата обращения: 19.01.2024). 13. Положение Банка России от 19.09.2014 № 431-П (ред. от 06.04.2023) «О правилах обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.10.2014 № 34204) // ЭБС «Консультант плюс»: [сайт] URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_169343/, (дата обращения :16.01.2024). 14. Устав Российского Союза Автостраховщиков (в ред. от 23.06.2020) (утв. Учредительным собранием 08.08.2002 Протокол № 1) // Официальный сайт Российского Союза Автостраховщиков URL: <https://autoins.ru/ob-rsa/ustav-rsa/>, (дата обращения :17.01.2024). 15. Правила № 172.2 страхования непредвиденных расходов владельцев транспортных средств // Официальный сайт Страховой Дом ВСК URL: <https://www.vsk.ru/cms/assets/83cedd3e-b064-4685-bb2d-1eae9b8b6109>, (дата обращения :17.01.2024).