

## **Исторические аспекты становления и современное реформирование системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России**

Начальным периодом зарождения системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в России, а точнее еще в советском союзе, являются 1970-е годы, прошлого столетия. Именно в этот период впервые ведущие специалисты в области страхования и ученые экономисты начали обсуждать необходимость внедрения такой системы страхования. Официально ОСАГО в России появилось в 1991 году, но его форма отличалась от нынешней, в частности, страхование было добровольным.

Сам же закон, как известно появился лишь 1 июля 2003 года. На наш взгляд, причиной такого долгого периода его формирования явилось, во – первых отсутствие реальной необходимости его внедрения в виду малого количества транспортных средств в 1970-1980 года, не учитывая города миллионеры, во – вторых отсутствие в плоть до начала 1990-х годов системы рыночных отношений, одного из важных факторов, влияющих на формирование и функционирования системы страхования ответственности владельцев автотранспортных средств. Ну и в – третьих, отсутствие самой нормативно – правовой базы в 90-е – начале 2000-х годов, для развития данной системы и наличие других наиболее значимых проблем политического, правового и экономического характера, нежели данной системы обязательного страхования.

В целом же, как отмечают многие эксперты, особенно в области экономики, предпосылкой внедрения данного закона в действие в 2003 году в целом, является повышение экономического благополучия населения.

Основной целью принятия в 2003 году Закона об ОСАГО, стало охрана прав потерпевших на возмещение имущественного вреда и вреда здоровью, при возникновении дорожно – транспортного происшествия. Именно с этого периода, на федеральном уровне было закреплено обязательное заключение договора ОСАГО со всеми владельцами автотранспортных средств.

Еще до вступления его в силу — с 1 июля 2003 года — текст закона подвергся основательным поправкам. Далее шло поэтапное реформирование закона об ОСАГО. Многие изменения носили технический характер, иные буквально ставили все «с ног на голову». Всего изменения в закон об ОСАГО с 2002 года были внесены 32 законодательными актами: федеральными законами и Постановлением Конституционного Суда РФ. Первые же изменения были внесены в декабре 2002 года - федеральным законом от 24.12.2002 № 176-ФЗ «О федеральном бюджете на 2003 год». Поправки приостанавливали обязанность владельцев транспортных средств по страхованию гражданской ответственности с 1 июля по 31 декабря 2003 года. Но эти положения касались только транспортных средств, состоящих на балансе органов государственной власти России, органов государственной власти субъектов, органов местного самоуправления, учреждений и организаций, финансирование которых осуществляется за счет средств бюджетов всех уровней бюджетной системы РФ, а также транспортных средств, полученных инвалидами через органы социальной защиты населения.

Следующие изменения были внесены федеральным законом № 77-ФЗ 23 июня 2003 года. В частности, изменения коснулись обязанностей по страхованию гражданской ответственности. Теперь они не распространяются на владельцев «транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, в которых предусмотрена военная служба, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов».

С 2004 года запрещена эксплуатация автомобиля, на который не оформлен полис ОСАГО, при прохождении государственного технического осмотра и при постановке автомобиля на учёт предъявление полиса ОСАГО стало обязательным с начала 2003 года.

В 2005 году в закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» поправки были внесены два

раза. Так, постановлением Конституционного Суда РФ от 31.05.2005 № 6-П статья 5 в части, допускающей произвольное определение Правительством России условий договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, признана не соответствующей Конституции Российской Федерации, ее статьям 19 и 45 (часть 1).

Но при этом положения пункта 1 статьи 4, закрепляющие обязанность страхования владельцами транспортных средств риска своей гражданской ответственности и недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили эту обязанность, признаны не противоречащими Конституции РФ.

Очень важные изменения были внесены федеральным законом от 21.07.2005 № 103-ФЗ в отношении компенсационных выплат. Ранее такая выплата осуществлялась только в счет возмещения вреда жизни или здоровью потерпевшего. В результате изменений компенсационная выплата осуществляется не только в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, но и в счет возмещения вреда, причиненного имуществу потерпевшего.

В 2006 году изменения вновь вносились два раза и их можно назвать, скорее, техническими. Так, ФЗ № 192 от 25.11.2006 перефразировал третий пункта 2 статьи 9 (наличие или отсутствие страховых выплат), а ФЗ № 266 от 30.12.2006 признал утратившим силу пункт 2 статьи 32 (контроль за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию).

В 2008 году в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» изменения были внесены уже четыре раза: федеральный закон от № 73 от 16.05.2008 приостановил действие абзаца второго пункта 1 статьи 32 до 31 декабря 2008 года. Изменения от 23.07.2008 № 160-ФЗ были связаны с перераспределением ряда полномочий внутри правительства, когда президент закрепил значительную часть нормотворческих функций непосредственно за федеральными органами исполнительной власти. 27 декабря 2009 года в закон об ОСАГО были внесены изменения сразу двумя федеральными законами № 344 и № 362. Изменения затронули статьи 8, 26 и 27

закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Автовладельцев защитили от рисков, связанных с состоянием страховой компании.

Изменения позволяли Российскому союзу автостраховщиков (РСА) привлекать средства фонда, предназначенного для выплат по жизни и здоровью, если участник ДТП скрылся или не застрахован по ОСАГО, чтобы расплатиться по долгам недобросовестных компаний, ушедших с рынка.

В 2010 году закон об ОСАГО также претерпевал изменения три раза. Так, благодаря поправкам ФЗ № 3 от 01.02.2010 года изменен порядок определения размера подлежащих возмещению убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего, учитывая (при восстановительном ремонте) износ заменяемых комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов). При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) износ не может начисляться свыше 80% их стоимости. Кроме того, уточняется понятие «прямое возмещение убытков».

Поправки, вносимые ФЗ № 65 от 22.04.2010 года связаны с тем, что власть усиливает надзор за страховым рынком. В страховое законодательство внесены серьезные изменения, которые касаются величины уставного капитала страховых компаний и порядка их банкротства.

В период с 2011 по 2015 году изменения в Законе об ОСАГО коснулись в основном таких аспектов как: изменение формальных понятий (полиция); изменения в области конфиденциальности получаемой информации страховыми компаниями, а так же в области внедрения диагностической карты технического осмотра и особенностями его прохождения.

Что касается тарифов ОСАГО, то изначально они были установлены в 2003 году, именно тогда когда вступил в силу закон об ОСАГО. Корректировка тарифов ОСАГО проводилась в период с 2003 по 2015 год несколько раз, но не существенно. Разработчики закона изначально полагали, что регулирование тарифов в рыночных условиях должно обязательно складываться из сложившейся практики по выплатам страхового возмещения. Но, лишь в 2015 году, исходя из опыта страховых

возмещений, Правительством были разработаны и внедрены новые тарифы ОСАГО. Если до 2015 года базовый тариф имел конкретную величину, то с 2015 года ОСАГО для водителей повысились с 2440–2574 руб. до 3432–4418, т.е. Правительство вместе с главой ЦБ РФ, открыли эти границы.

В настоящее время в России создана и действует Единая автоматизированная информационная система российского союза автостраховщиков (АИС РСА), введенная в действие в 2013 году. В базе содержится вся информация об автовладельцах и страховых случаях. Страховщики используют ее для воссоздания полной картины при заключении договора, чтобы высчитать стоимость ОСАГО для конкретного автомобилиста.

Вообще тенденция реформирования системы обязательного страхования владельцев транспортных средств будет осуществляться в течении 5 лет по замыслу Правительства, некоторые изменения уже вступили в силу, а некоторым предстоит вступить вплоть до 2019 года. Так с 2014 года из нововведений, в законе об ОСАГО можно отметить следующие положительные стороны, а именно:

1. Повышение сумм денежного возмещения вреда здоровью и имуществу. Обязательное страхование автогражданской ответственности дает возможность находить решение в вопросе возмещения вреда потерпевшим. Изменения в Закон коснулись выплат по страховым случаям. Размер компенсаций по жизни и здоровью пострадавших в ДТП составляет не 160 тысяч рублей, а 500 тыс. рублей с 1 апреля 2015 г. Также в случае смерти пострадавшего право на возмещение имеют: супруг, дети, родители потерпевшего. Сумма возмещения составит 475 тысяч рублей. По имуществу каждого потерпевшего величина компенсации составляет 400 тысяч рублей с 1 октября 2014 г.

Также, увеличился предельный размер выплат по евро-протоколу. Евро-протокол - это такая схема оформления ДТП, которая проходит без вызова сотрудников ГИБДД, допустимая при соблюдении следующих обстоятельств:

- вследствие ДТП вред был причинен только имуществу, вред жизни и здоровью людей причинен не был;
- ДТП случилось с участием двух транспортных средств;

- отсутствуют разногласия между участниками аварии.

Сейчас, согласно евро- протоколу, можно получить выплату до 50 тысяч рублей. Ранее предельный размер выплат был ограничен 25 тысяч рублей.

2. Последним нововведением, которое произошло с 1 января 2017 года, является то, что страховщики внедряют ряд поправок в закон об ОСАГО, после которых вместо получения денежных выплат большинству автовладельцев придется отправлять свои машины в ремонт.

Выплата страхового возмещения путем направления транспортного средства на ремонт, натуральная форма возмещения или «выплата ремонтом» - схема восстановления имущества, в результате которой страхователь вместо денег получает автомобиль в том состоянии, в котором он был до ДТП. Первые шаги по получению возмещения одинаковы: произошел страховой случай, пострадавший заявляет в свою компанию, демонстрирует машину, но вот только после оценки экспертом получает не калькуляцию, а направление на ремонт.

Как отмечает С.И. Дементьев «как и прежде, рассчитывать на получение страховки может владелец транспортного средства, признанный потерпевшим в аварии и у которого есть действующий полис ОСАГО». Виновник будет ремонтировать машину за свой счет, так же, как и водитель с поддельным, просроченным полисом или вообще без него. С этой точки зрения для страховых компаний ничего не меняется. Но после принятия поправок о приоритете натуральной формы возмещения над денежной отдавать автомобиль в сервис придется всем владельцам легковушек. Возможны исключения для юридических лиц и, может быть, таксистов, а вот индивидуальным предпринимателям скорее всего нужно будет ожидать ремонта на общих основаниях.

Получить деньги могут потерпевшие, у которых автомобиль после аварии не подлежит восстановлению, ремонт будет превышать лимит (400 000 рублей при обычном оформлении, 50 000 рублей по евро-протоколу), или страховая компания просто не сможет его осуществить. Также деньги получают представители погибшего или получившего сильные увечья автовладельца. Обсуждается еще одна категория лиц, которые смогут отказаться от ремонта - это автомобилисты, оказавшиеся в

«тяжелых жизненных обстоятельствах». По задумке Центробанка, оценку этих обстоятельств должна будет проводить специальная комиссия при Российском союзе автостраховщиков (РСА), но, на наш взгляд создание подобной структуры нецелесообразно.

У компании есть 20 дней после получения заявления от потерпевшего о страховом случае, в течение которых она должна решить - выплатить деньги, отправить на ремонт либо отказать. При натуральном возмещении начинается новый отсчет: 30 календарных дней, за исключением нерабочих и праздничных дней, в случае если автомобиль направляется потерпевшим на ремонт в течение пяти дней с даты выдачи направления. Если они пропущены, то дается не 30 дней, а 35. То есть максимальный срок ремонта - 35 рабочих дней.

Экспертам такой срок проведения ремонта кажется сомнительным, особенно в отношении редких моделей. Ведь исполнение зависит не только от работ, но и от наличия деталей. И тут большую роль будет играть то, применение каких запчастей определит ЦБ: только оригинальные, просто новые или любые, в том числе и восстановленные. Скорее всего, будет использоваться второй вариант, ведь именно на основе показателей афтермаркета составляются справочники единой методики расчета РСА. Но даже если не нужно ждать оригинала, новой детали может просто не оказаться на складе сервиса, и на доставку уйдет время, что нарушит сроки ремонта.

На сайте Центробанка есть разъяснение, согласно которому «При несоблюдении срока осуществления страховой выплаты или возмещения причиненного вреда в натуре страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему неустойку (пени) в размере 1% от размера страховой выплаты по виду причиненного вреда каждому потерпевшему». Однако в новых поправках от того же ЦБ при нарушении сроков ремонта заложена неустойка в размере 0,1% от полной стоимости ремонта, которые начинают исчисляться с первого дня просрочки. Но в любом случае штрафы кажутся недостаточными, ведь при средней выплате около 70 000 рублей пени составят 700 или 70 рублей в день соответственно.

Единственное, что реально могло бы затормозить принятие поправок - это приведение проекта в соответствие с другими действующими федеральными законами: Гражданским кодексом, Законами о страховании и защите прав потребителей. На несоответствие с ГК было указано в отзыве Правительства: «Ограничение права потерпевшего получить по договору ОСАГО возмещение вреда в денежной форме не в полной мере согласуется с пунктом 1 статьи 929 Гражданского кодекса Российской Федерации». Другое несоответствие - с законом «Об организации страхового дела в Российской Федерации», статьей 10 п. 3, которой установлено, что «страховая выплата - это денежная сумма, установленная федеральным законом и (или) договором страхования, и выплачиваемая страховщиком страхователю».

3. Повышение пени за просроченную выплату со стороны страховой компании. В случае несоблюдения срока исполнения страховой выплаты или компенсации причиненного вреда в натуре страховщик за каждый день просрочки оплачивает потерпевшему неустойку в размере 1 % от установленного в соответствии с Законом размера страховой выплаты по виду причиненного вреда каждому потерпевшему. В случае нарушения срока направления потерпевшему обоснованного отказа в страховом возмещении страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему денежные средства в виде финансовой санкции в размере 0,05 % от определенной Законом страховой суммы по виду причиненного вреда каждому потерпевшему.

4. С 1 июля 2015 года введен электронный полис ОСАГО. Положительной стороной данного нововведения можно считать исключение возможности его фальсификации, а так же ограничение возможностей страховой компании навязывания дополнительных услуг.

В судебной практике имеются пробелы законодательства, касаемые оформления электронных страховых полисов, так рассмотрим пример Решения Центрального районного суда г. Оренбурга № 2-1117/2016 от 18.05.2016 г. [12].

Краткая суть фабулы дела: Истец обратился в ООО «Росгосстрах» с заявлением о страховой выплате с приложением документов, предусмотренных п.



3.10 Правил ОСАГО, предоставив поврежденное транспортное средство для осмотра. По итогам рассмотрения представленных документов страховщик признал произошедшее событие страховым случаем, но при этом выплата страхового возмещения не была произведена. Письмом от 30.11.2015 г., исх. № 000 «Росгосстрах» сообщило, что факт заключения договора и оплаты страховой премии по договору ХХХ № страховщиком не подтвержден, поэтому ООО «Росгосстрах» не имеет правовых оснований для осуществления страховой выплаты по делу.

Представитель ответчика ПАО СК «Росгосстрах» Максимова Л.Г. в судебном заседании поддержала встречные требования, просила их удовлетворить, ссылаясь на несоблюдение Липатовой Л.В. порядка заключения договора ОСАГО в виде электронного документа. В удовлетворении первоначального иска Дубинина Ю.В. к ответчику ПАО СК «Росгосстрах» просила отказать. Полагает, что надлежащим ответчиком по исковым требованиям Дубинина Ю.В. является Задков Е.Н. От ответчика Липатовой Л.В. имеется письменное заявление, в котором она просит рассмотреть дела в ее отсутствие с участием ее представителя – адвоката Лисица Ю.Н. Представитель ответчика Липатовой Л.В. – Лисица Ю.Н. в судебном заседании исковые требования Дубинина Ю.В. и ПАО СК «Росгосстрах» не признал и пояснил, что страховой полис серии ХХХ № на имя Липатовой Л.В. был оформлен через сеть «Интернет» и составлен в виде электронного документа. Доказательствами, подтверждающими оплату страховой премии по данному договору, не располагает. Поскольку на момент ДТП Задков Е.Н. был застрахован по договору ОСАГО, полагает, что ответственность перед потерпевшим Дубининым Ю.В. должен нести страховщик ПАО СК «Росгосстрах». Оснований для удовлетворения встречного иска ПАО СК «Росгосстрах» не усматривает. В прениях заявил о том, что не имеется доказательств того, что Задков Е.Н. на момент ДТП являлся владельцем источника повышенной опасности.

В судебном заседании Лисица Ю.Н. утверждал, что полис страхования Липатовой Л.В. был заключен путем направления заявления в ПАО «Росгосстрах» электронной почтой, в полисе Липатовой имеются все необходимые реквизиты,

имеется подпись страховщика. Отсутствие квитанции об оплате полиса само по себе не свидетельствует о его недействительности.

При наличии официального ответа РСА и не предоставлении ответчиками Липатовой Л.В., либо Задковым Е.Н. доказательств внесения страховой премии страховщику «Росгострах» по предъявленному бланку договора ОСАГО в виде электронного документа, суд приходит к выводу, что исковые требования ПАО СК «Росгострах» о признании договора страхования незаконным подлежат удовлетворению в отношении ответчика Липатовой Л.В., как лица, указанного в качестве страхователя в предъявленном суду бланке полиса ОСАГО.

Удовлетворение исковых требований ПАО СК «Росгострах» исключает удовлетворение исковых требований Дубинина Ю.В. к ПАО СК «Росгострах».

Поскольку иных доказательств страхования в момент происшествия Задкова Е.Н. по договору ОСАГО в дело не предоставлено, суд приходит к выводу, что Задков Е.Н. должен нести ответственность в полном объеме причиненного ущерба перед потерпевшим Дубининым Ю.В.

Оснований для освобождения Задкова Е.Н. от ответственности за неправомерные действия судом не установлено. Ссылка в судебных прениях представителя Липатовой Л.В. на отсутствие доказательств допуска Задкова Е.Н. к управлению автомобилем LEXUS-LS 460, суд находит не обоснованной, так как такое утверждение противоречит позиции ответчиков по делу: полагают, что договор ОСАГО заключен надлежаще и Задков Е.Н. указан в бланке, как лицо, допущенное к управлению транспортным средством LEXUS-LS 460. В случае, если бы Липатова Л.В. не доверила Задкову Е.Н. право управления транспортным средством LEXUS-LS 460, Задков Е.Н. не был бы вписан в полис, который он предъявил на месте происшествия инспекторам ГИБДД, как оригинальный.

Таким образом, собранными по делу доказательствами подтверждено, что на день происшествия ответственность Задкова Е.Н. не была застрахована по договору ОСАГО, соответственно обязанность по возмещению вреда причиненного потерпевшему закон возлагает на него.

5. За прямым возмещением убытков теперь нужно обращаться только в ту страховую компанию, с которой заключен договор. Страховщик теперь не сможет отправить потерпевшего к другой страховой компании, как это было раньше, когда обращаться можно было, в том числе, и в компанию виновника ДТП.

В целом же все выше перечисленные изменения выгодны в основном владельцам, за исключением «натуральной» формы возмещения, принцип действия которой еще не совсем понятен.

К основным отрицательным моментам в области введенных изменений в Закон об ОСАГО с 2014 года по настоящее время можно отметить:

1. Значительный рост стоимости страхового полиса ОСАГО, увеличение страховых взносов возросло примерно на 45-60%

2. Возможный рост отказов от возмещения ДТП при неправильном оформлении евро – протокола.

3. Отсутствие необходимого контроля за системой формирования тарифов для автовладельцев в области предоставления им скидки за безаварийную езду, установления территориальных льгот, а так же наличием и дальнейшего навязывания дополнительных услуг.

В настоящее время дороговизна страхового полиса стала причиной не выполнения этой обязанности отдельными участниками дорожного движения. В случае совершения ДТП, такие водители или собственники вынуждены оплачивать ремонт потерпевшей стороне за свой счет. Так, рассмотрим пример из судебной практики, а именно Решение Советского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан по делу 2-10882/2016 от 28.11.2016г.

Краткая суть фабулы дела: Горбунова Т.А. обратилась в суд с иском к Асадуллиной О.И. о взыскании суммы материального ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, в обоснование иска истец указала, что < дата > на 1384 км. автодороги Самара -Уфа- Челябинск (РБ, ...) произошло дорожно-транспортное происшествие с участием автомобилей:

- марки ЗАЗ Chance ... государственный регистрационный знак ... принадлежащий на праве собственности и под управлением Асадуллиной О.Н.,

- марки Хундай Solaris государственный регистрационный знак ..., принадлежащий на праве собственности и под управлением Нигаматьянова А.Р.,

- марки Лада 217030 государственный регистрационный знак ..., принадлежащий на праве собственности истцу ФИО1 и под управлением водителя ФИО4

В результате ДТП автомашине истца марки Лада 217030 государственный регистрационный знак ... причинены механические повреждения.

Виновником данного ДТП является водитель автомобиля марки ЗАЗ Chance ... государственный регистрационный знак ... ФИО5, нарушившая п.9.10 ПДД РФ.

На момент ДТП гражданская ответственность ответчика Асадуллиной О.И., как следует из базы данных Российского Союза Автостраховщиков, по полису ОСАГО на момент ДТП не застрахована.

В соответствии с экспертным заключением ИП ФИО6 ... от < дата > стоимость восстановительного ремонта поврежденного автомобиля Лада 217030 государственный регистрационный знак ..., составляет 193 106,97 руб.

В судебном заседании истец Горбунова Т.А не присутствовала, извещена о дате, времени и месте ff8 судебного заседания своевременно и надлежащим образом, представила заявление о рассмотрении дела в ее отсутствие.

Ответчик Асадуллина О.И. в судебном заседании исковые требования не признала, суду пояснила, что не отрицает факта совершения ДТП и отсутствие полиса ОСАГО на момент дорожно-транспортного происшествия.

Выслушав ответчика Асадуллину О.И., изучив и оценив материалы дела, проверив все юридически значимые обстоятельства по делу, суд решил:

Исковые требования Горбуновой Т.А. к Асадуллиной О.И. о взыскании суммы материального ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия - удовлетворить частично.

Взыскать с Асадуллиной О.И. в пользу Горбуновой Т.А. материальный ущерб в виде стоимости восстановительного ремонта автомобиля в размере 182 287,71 руб., расходы по оплате заключения эксперта 3 000 руб., расходы по оплате услуг

представителя в размере 10 000 руб., почтовые расходы в размере 282,10 руб., расходы по составлению нотариальной доверенности в размере 1 100 руб.

В остальной части иска (часть материального ущерба, часть расходов по оплате услуг представителя) – отказать.

Таким образом, подводя итог выше представленному материалу, можно заметить, что на протяжении последних четырнадцати лет система обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств претерпела существенные изменения, но и на сегодняшний день законодательство в данной сфере не является совершенным.