

Курсы валют

16.06.2018

USD	62.7
CNY	9.8
JPY	0.57
GBP	83.1
BYR	0
UAH	2.38
KZT	0.19

Статистика

	3 083
31 ДЕНЬ	2 246
07 ДНЕЙ	740
24 ЧАСА	518
	93
	70
СЕГОДНЯ	81
	59
НА ПИНИ	2
	2

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОСАГО

Реклама

[Главная страница](#)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОСАГО

Зульфугарзаде Теймур Эльдарович,
к.ю.н., доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин
юридического факультета
Российского Нового университета (РосНОУ), г. Москва,
Романов Антон Алексеевич,
аспирант РосНОУ, г. Москва

Программа обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств дважды попадала под выборы, но устояла - и перед думскими, и перед президентскими. Минуло более полутора лет, как Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" вступил в силу и, по одним оценкам, успешно, по другим - безуспешно, действует в пространстве, времени и по кругу лиц. При всех огромных плюсах и, несомненно, громадных минусах рассматриваемого нормативного правового акта практически всем сегодня стало ясно одно - обязательному автострахованию - ОСАГО - забвение грозит не скоро, не смотря на несовершенство законодательной базы этого правового института. С указанным положением дел согласно и федеральное правительство; при этом, правда, не торопясь вносить изменения в тарифы. По прогнозам Федеральной службы страхового надзора (Росстрахнадзора) существенной коррекции ФЗ об ОСАГО стоит ожидать не скоро.

Вопреки первоначальным ожиданиям автовладельцев и сотрудников ГИБДД, ОСАГО привело к значительному росту числа ДТП, подлежащего оформлению в установленном порядке, что, не редко, снижает пропускную способность автотрасс, на которых произошли ДТП, повышает аварийность в местах оформления произошедшего ДТП, существенным образом увеличивает время ожидания сотрудников ДПС, оформляющих все возрастающее число автоаварий, что существенно снижает роль органов ГИБДД в сфере профилактики нарушений правил дорожного движения.

Наблюдается определенный диссонанс, с одной стороны, полис ОСАГО приобрести достаточно не сложно, с другой - получение страховых выплат, как правило, затягивается на несколько месяцев. Наблюдаются и другие нестыковки в данной сфере правоотношений, например, страховая компания, как правило, требует предоставить документы из ГИБДД в течение пяти дней с момента ДТП, но ГИБДД, в свою очередь, производит оформление соответствующих документов в течение десяти дней, что повышает коррупционность данного процесса, приводит к ситуациям, при которых возникает возможность нарушения прав и охраняемых законом интересов граждан и юридических лиц.

Существующие базовые тарифы по ОСАГО, к сожалению, не во всех случаях позволяют полностью погасить гражданскую ответственность владельца транспортного средства, признанного виновным в совершении ДТП, что на практике приводит к необходимости возмещать ущерб, превышающий страховое покрытие по ОСАГО за счет собственных средств виновного лица.

Подобная ситуация приводит к увеличению числа судебных процессов по ДТП, порождает массу негативных явлений при разрешении спорных и, особенно, конфликтных ситуаций, что, в свою очередь, нередко, приводит к наступлению уже не гражданско-правовой, но уголовно-правовой ответственности.

На сегодняшний день, в целом, уже известно, какие положения об

ОСАНО будут подвергнуты изменению. Подавляющее большинство, в первую очередь, интересуется снижением размера базовых ставок, но вопрос по изменению базового тарифа в планах правительства, увы, не стоит, но вот отдельные поправочные коэффициенты должны быть скорректированы.

В частности, планируется снизить территориальные коэффициенты. Например, для Москвы его предложено снизить с 2 до 1,8, а для Петербурга и прилегающих к Москве районов Московской области - на 11%. Еще более щедрый подарок - снижение на 20-30% - подготовили для городов с населением от 50 тыс. до полумиллиона человек.

Ожидается и снижение коэффициента возраста и стажа водителя. Для начинающих (со стажем менее двух лет) водителей до 22 лет коэффициент понизится с 1,3 до 1,2. Изменится и коэффициент "бонусмалус", учитывающий количество аварий, произошедших в течение первого срока страхования. Повышающий коэффициент за одну аварию предлагается уменьшить с 1,55 до 1,4, а скидку за безаварийную езду увеличить с 5 до 10%. Правительство обещает пересмотреть коэффициенты мощности и возраста автомобилей, а также ввести 3-месячный период для сезонного использования машин.

В результате всего этого стоимость полиса должна снизиться в среднем на 20%. Отметим, что новые тарифы ОСАГО будут действовать только при заключении новых договоров. Стоимость ранее оформленных полисов пересчитываться не будет.

Полагаем важным отметить, что страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является социально значимой сферой, важной для государства. Эта важность заключается в том, что в связи с увеличивающимся с каждым годом числом транспортных средств и, как следствие, увеличением числа дорожно-транспортных происшествий, количество пострадавших в них растет.

Материальные требования к владельцу транспортного средства, который причинил вред, могут быть значительными, а материальное положение причинителя вреда не всегда позволяет возместить причиненные убытки в полном объеме. Отсюда - пострадавший не всегда получает полное возмещение причиненного ему вреда. Виновное лицо, часто само оказывается в затруднительном материальном положении при выплате материального возмещения. Страхование гражданской ответственности позволяет избежать подобных проблем, а обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, позволяет в принудительном порядке обеспечить и защитить интересы, как виновника, так и потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии.

В связи с развитием страхования в России, Правительством РФ была принята Концепция развития страхования в Российской Федерации.

Основными задачами по развитию страхования в России концепция указала:

- формирование законодательной базы рынка страховых услуг;
- развитие обязательного и добровольного видов страхования;
- создание эффективного механизма государственного регулирования и надзора за страховой деятельностью;
- стимулирование перевода сбережений населения в долгосрочные инвестиции с использованием механизмов долгосрочного страхования жизни;
- поэтапная интеграция национальной системы страхования с международным страховым рынком.

Говоря о пробелах в законодательном регулировании обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств необходимо еще раз вспомнить о том, что не выработаны четкие критерии определения причиненного вреда имуществу потерпевшего при проведении независимой оценки стоимости восстановительного ремонта, так разные эксперты могут дать совершенно разные заключения по стоимости восстановительного ремонта. В подобных ситуациях не редко возникают споры между потерпевшим и страховщиком. Для избежания подобных ситуаций необходимо установить четкие критерии определения причиненного вреда потерпевшему.

Так же урегулирования требует вопрос о расторжении договора обязательного страхования гражданской ответственности и возврата страховой премии. При заключении договора страхования так же могут возникнуть проблемы, например, связанные с определением территории преимущественного использования транспортного средства, - все это наглядно продемонстрировано примерами из судебной практики.

Следует полагать, что многие проблемы возникают из-за того, что данный институт является новым для российского законодательства. Но, так или иначе, пока еще рано говорить о том, удался закон или нет, так, чтобы сделать подобный вывод, необходим более длительный срок реализации столь "многострадального" и не менее спорного ФЗ об ОСАГО.

Несмотря на все существующие проблемы и недовольство со стороны

некоторых страхователей, Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" является неотъемлемой частью развитого государства, в котором большое внимание уделяется защите прав и интересов граждан.

Весьма важным представляется вопрос о сроке действия договора ОСАГО, который, на сегодняшний день, составляет 1 год. Представляется необходимым поддержать инициативу о внедрении концепции действия такого договора на весь срок "жизни" автотранспортного средства (ТС), т.е. до момента утилизации ТС, что может сделать договор ОСАГО, как это может показаться странным, практически бессрочным. Особенно данная проблема актуальна для коллекционных ТС, которые, с одной стороны, могут являться предметами искусства, но с другой, не смотря на год выпуска "предмета старины", продолжают оставаться ТС как таковыми, вне зависимости от того, "на ходу" ли они или нет, ведь, формально, пока ТС не списан официально в утиль, он также продолжает оставаться ТС.

Также представляется необходимым как для страховой защиты имущественных интересов юридических и физических лиц, так и для дальнейшего развития страхового рынка не только дальнейшее совершенствование Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств", но и принятие ряда других законов, регулирующих страхование ответственности. В частности, сейчас неоправданно сужена возможность страхования ответственности за нарушение договора ст. 932 ГК РФ, которая допускает страхование риска ответственности за нарушение договора только в случаях, предусмотренных законом. А таких случаев обнаруживается всего два (норма ч. 2 ст. 27 Закона РФ "Об организации страхового дела в РФ" нами в расчет не принимается в силу так называемого "нестрахового" характера отношений субъектов договора перестрахования).

Намечавшееся субъектами правотворчества построение стройной системы страхового законодательства на основе важнейших положений Закона РФ "О страховании" не было достигнуто в связи с принятием ГК РФ и его гл. 48 "Страхование". Глава 48 ГК РФ содержит более полный и конкретизированный (в некоторой степени) по отраслям, подотраслям страхования перечень правовых норм по заключению и исполнению договоров обязательного и добровольного страхования. Поэтому гл. 2 "Договор страхования" из Закона РФ "Об организации страхового дела в РФ", как отмечалось выше, была исключена. Правы В.С. Белых и

И.В. КРИВОШЕЕВ, СЧИТАЮЩИЕ, ЧТО ДЛЯ СИСТЕМАТИЗАЦИИ СТРАХОВОГО законодательства необходимо принятие соответствующего кодифицированного акта.

Комплексный характер большинства нормативных актов страхового законодательства не противоречит, как отмечается выше, теоретикометодологическим основам создания страхового кодекса.

Также, полагаем важным в самое короткое время законодательно конкретизировать и синхронизировать порядок взаимоотношений лиц, пострадавших в ДТП, независимо от степени вины, с органами ГИБДД и страховыми организациями, реализующими программы ОСАГО.

Указанные предложения, на наш взгляд, позволят существенно модернизировать страховое законодательство, позволив, тем самым, обеспечить наиболее оптимальную защиту интересов физических и юридических лиц.

ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ

[Главная страница](#)