

УДК 347.4

DOI: 10.34670/AR.2023.42.42.008

Проблемы законодательства в сфере ОСАГО и способы их решения

Коноваленко Ольга Леонидовна

Кандидат юридических наук, доцент кафедры права,
Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхема,
679015, Российская Федерация, Биробиджан, ул. Широкая, 70а;
e-mail: konovalenko_ol@mail.ru

Рейдель Леонид Бенценович

Кандидат юридических наук, доцент кафедры права,
Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхема,
679015, Российская Федерация, Биробиджан, ул. Широкая, 70а;
e-mail: reidel47@mail.ru

Ворожейкина Анна Андреевна

Юрисконсульт филиала СПАО «Ингосстрах»,
192071, Российская Федерация, Санкт-Петербург, пр. Славы, 52к1;
e-mail: pannika@bk.ru

Аннотация

Появление института ОСАГО главным образом обусловлено развитием гражданско-деликтных отношений в обществе. В условиях стремительного повышения интенсивности дорожного движения, увеличения количества дорожно-транспортных происшествий, которые приводят к большому количеству пострадавших и несчастных случаев, растет и потребность общества в своевременном и полном возмещении убытков пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Вышеописанные факторы позволяют отнести институт ОСАГО к категории наиболее социально значимых. Изучение российского законодательства, регулирующего институт ОСАГО, а также практики его применения выявило проблемы действия механизма правового регулирования, наличие которых обуславливают необходимость теоретического анализа, научного осмысления и обобщения юридической практики в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Социальная важность обязательного страхования автогражданской ответственности, актуальность указанных проблем, необходимость научного поиска путей их решения обусловили цель написания статьи. Предложенные способы решения ранее обозначенных проблем могут разбалансировать положение страховщика и страхователя, а также увеличить нагрузку на органы государственной власти и судебной системы. В этой связи, наряду с необходимостью внесения изменений в законодательство целесообразно совокупное реформирование институтов, осуществляющих правоприменительную деятельность. Большую роль в

вопросах совершенствования правоприменительной практики в сфере ОСАГО может иметь своевременное информирование и оперативная правовая консультация населения в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для цитирования в научных исследованиях

Коноваленко О.Л., Рейдель Л.Б., Ворожейкина А.А. Проблемы законодательства в сфере ОСАГО и способы их решения // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 8А. С. 69-74. DOI: 10.34670/AR.2023.42.42.008

Ключевые слова

ОСАГО, возмещение вреда, правовое регулирование института ОСАГО, транспортное средство, страховая компания.

Введение

Процесс формирования отечественной современной системы ОСАГО в стране происходил достаточно непросто. В настоящее время значительная часть ошибок, допущенных нормативными разработчиками и законодательными органами, все-таки, устранена. Закон об ОСАГО, по мере работы механизмов рынка автострахования, уточнялся много раз, инструменты страхования корректировались. В данной статье авторами будет проведен анализ существующих проблем правового регулирования института ОСАГО, а также предложены возможные способы их устранения.

Основная часть

Рассмотрим основные проблемы законодательства в сфере ОСАГО и способы их решения.

Первая проблема. Что касается возмещения вреда страховой компанией в случаях, когда вина ни одного из участников ДТП не определена, в силу прямого указания закона страховщики участников ДТП производят страховое возмещение в равных долях (последний абзац п. 22 ст. 12 ФЗ № 40).

При этом п. 46 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 8 ноября 2022 г. № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» устанавливает следующее разъяснение: «При несогласии с таким возмещением потерпевший вправе предъявить требование о взыскании страхового возмещения в недостающей части. При рассмотрении спора суд обязан установить степень вины лиц, признанных ответственными за причиненный вред, и взыскать страховое возмещение с учетом установленной судом степени вины лиц, гражданская ответственность которых застрахована».

К сожалению, указанное разъяснение касается только тех ДТП, в которых несколько причинителей вреда, а степень их вины не определена. Более подробного толкования последнего абзаца п. 22 ст. 12 ФЗ № 40 в законодательстве не содержится, что и приводит к разному применению нормы права судами. Вследствие неверного толкования образуется ситуация, когда страховая компания выплачивает 50% от полной суммы страхового возмещения обоим участникам ДТП при подаче заявления, а затем оставшиеся 50% в судебном порядке. Это приводит к нарушению баланса интересов страховщика и страхователя.

По смыслу указанной нормы является целесообразным определить пределы страхового возмещения для каждого из участников ДТП. Необходимо изменить норму права и установить предел в 50% от полной суммы возмещения в случаях, когда вина в ДТП не установлена. При этом потерпевший сохраняет право оспорить степень своей вины и получить страховое возмещение с учетом установленной судом степени.

Предложением по решению проблемы является изменение последнего абзаца п. 22 ст. 12 ФЗ № 40 и его изложение в следующей редакции: «В случае, если степень вины участников дорожно-транспортного происшествия судом не установлена, застраховавшие их гражданскую ответственность страховщики несут установленную настоящим Федеральным законом обязанность по возмещению вреда в пределах 50 % от полной суммы страхового возмещения».

Вторая проблема. По мнению Трошкина В.И., пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 содержит в себе правовую коллизию, которая состоит в двусмысленности того, к чему относится термин «транспортное средство»: к перечислению транспортных средств или характеристике диагностической карты [Трошкин, 2020].

В связи с недавним принятием Федерального закона № 494, который упразднил обязательное прохождение техосмотра для частных автовладельцев, Банк России 10.02.2022 выпустил информационное письмо № ИН-018-53/9, в котором проинформировал, что предъявление страховщиком регрессных требований к виновнику ДТП, произошедшего из-за неисправности его автомобиля, теперь возможно только в случаях, когда транспортное средство виновника дорожно-транспортного происшествия подлежит техническому осмотру в соответствии с законодательством. То есть, подпункт «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 остается актуален только для владельцев тех автомобилей, за которыми законодательно закреплена соответствующая обязанность.

Законодательные изменения только усложнили существующую правовую коллизию, так как подпункт «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 теперь необходимо применять с учетом вышеуказанных обстоятельств.

Исходя из вышесказанного, предлагается внести изменения в пп. «и» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40 и изложить текст подпункта в следующей редакции: «на момент наступления страхового случая истек срок действия диагностической карты транспортного средства, которое подлежит техническому осмотру, в случаях, установленных законодательством».

Третья проблема вытекает из защиты прав страховой компании при установлении подлинности заявленных обстоятельств ДТП и установления факта страхового случая.

П. 3 ст. 11.1 ФЗ № 40 устанавливает обязанность причинителя вреда предоставить ТС на осмотр в свою страховую компанию, а также не производить ремонт ТС до момента его осмотра. Закрепление указанной нормы направлено на обеспечение интересов страховой компании. В связи с тем, что страховая компания не имеет властных полномочий по проверке подлинности заявленных обстоятельств ДТП (например, доступ к камерам на дорогах общего пользования), оформленных без участия уполномоченных на то сотрудников ГИБДД. Единственным способом установить истинность заявленных обстоятельств ДТП выступает проведение автотехнической трасологической экспертизы, которая возможна только при анализе повреждений всех участвующих в ДТП транспортных средств. Законодательством установлено право регрессного требования страховой компании к виновнику ДТП, но суды не всегда принимают решение в пользу страховщика, что приводит к созданию благоприятной среды для развития мошенничества в сфере автострахования, а также создает у правонарушителей ложное представление о безнаказанности своих действий и возможности избежать ответственности.

Законодателям также следует обратить внимание на тот факт, что отсутствие фактической ответственности за непредставление ТС на осмотр по требованию страховщика является отступлением от принципа защиты страховой компании от недобросовестных поступков владельцев транспортных средств, желающих получить денежное вознаграждение путем обмана страховщика.

Распространенными способами мошенничества в случаях оформления документов без участия уполномоченных на то сотрудников ГИБДД являются фальсификация обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, завышение стоимости убытков, имитация повреждений и инсценировка ДТП. Часто лжепотерпевшие обращаются в страховые компании за выплатами по повреждениям, которые образовались в результате ранее произошедшего ДТП, не относящегося к заявленному страховому случаю. Помимо этого, известны случаи бытового мошенничества, когда по общей договоренности потерпевший, получивший меньшие повреждения ТС, соглашается взять на себя роль виновника.

В связи с тем, что правовая норма, закрепленная пп. «з» п. 1 ст. 14 ФЗ № 40, устанавливающая ответственность в качестве регрессного требования страховщика к лицу, не предоставившему по требованию ТС на осмотр, изложена корректно и исчерпывающе, представляется возможным дополнить п. 20 ст. 12 ФЗ № 40 новым абзацем: «В случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции страховщик вправе отказать в страховой выплате, если на момент подачи заявления потерпевшим, не было предоставлено ТС второго участника ДТП».

Такой подход приведет к повышению явки виновников ДТП в страховую компанию, так как в указанных обстоятельствах потерпевший имеет личную заинтересованность в предоставлении ТС вторым участником ДТП.

Помимо этого, целесообразно законодательно закрепить обязанность страхователя после получения страховой выплаты предоставить на осмотр страховщику отремонтированный автомобиль, для фиксации проведения ремонтных работ. Указанное дополнение необходимо внести в виде нового пункта 16.2 ст. 12 ФЗ № 40. Это так же позволит в какой-то мере избежать такого рода фальсификаций.

Заключение

Предложенные способы решения ранее обозначенных проблем могут разбалансировать положение страховщика и страхователя, а также увеличить нагрузку на органы государственной власти и судебной системы. В этой связи, наряду с необходимостью внесения изменений в законодательство целесообразно совокупное реформирование институтов, осуществляющих правоприменительную деятельность.

Большую роль в вопросах совершенствования правоприменительной практики в сфере ОСАГО может иметь своевременное информирование и оперативная правовая консультация населения в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Библиография

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: официальный текст ФЗ № 40-ФЗ от 25.04.2002 г.
2. Об отдельных вопросах, связанных с правом регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред

- в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: официальный текст Информационного Письма Банка России № ИН-018-53/9 от 10.02.2022 г.
3. О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: официальный текст Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 31 от 08.11.2022 г.
 4. Система «Консультант Плюс». URL: <https://www.consultant.ru>
 5. Трошкин В.И. Проблемы правового регулирования страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Молодой ученый. 2020. № 52 (324). С. 252-254.
 6. Atkinson K. Autonomous cars: A driving force for change in motor liability and insurance //Scripted. – 2020. – Т. 17. – С. 125.
 7. Bugra A. Room for compulsory product liability insurance in the European Union for smart robots? Reflections on the compelling challenges //InsurTech: A Legal and Regulatory View. – Cham : Springer International Publishing, 2019. – С. 167-197.
 8. Esfandabadi Z. S., Ranjbari M., Scagnelli S. D. Prioritizing risk-level factors in comprehensive automobile insurance management: A hybrid multi-criteria decision-making Model //Global Business Review. – 2020. – С. 0972150920932287.
 9. Geistfeld M. A. A roadmap for autonomous vehicles: State tort liability, automobile insurance, and federal safety regulation //Calif. L. Rev. – 2017. – Т. 105. – С. 1611.
 10. Boeglin J. The costs of self-driving cars: Reconciling freedom and privacy with tort liability in autonomous vehicle regulation //Yale JL & Tech. – 2015. – Т. 17. – С. 171.

Problems of legislation in the field of compulsory motor liability insurance and ways to solve them

Ol'ga L. Konovalenko

PhD in Law, Associate Professor of the Department of Law,
Sholom-Aleichem Priamursky State University,
679015, 70A, Shirokaya str., Birobidzhan, Russian Federation;
e-mail: konovalenko_ol@mail.ru

Leonid B. Reidel'

PhD in Law, Associate Professor of the Department of Law,
Sholom-Aleichem Priamursky State University,
679015, 70A, Shirokaya str., Birobidzhan, Russian Federation;
e-mail: reidel47@mal.ru

Anna A. Vorozheikina

Legal Advisor of Ingosstrakh Branch,
192071, 1, 52, Slavy ave., St. Petersburg, Russian Federation;
e-mail: pannika@bk.ru

Abstract

The emergence of the MTPL institution is mainly due to the development of civil-tort relations in society. In the context of a rapid increase in traffic intensity, an increase in the number of road accidents, which lead to a large number of victims and accidents, the need of society for timely and full compensation for losses to victims of road accidents is growing. The factors described above allow us to classify the OSAGO Institute as one of the most socially significant. The study of Russian

legislation regulating the institution of compulsory motor liability insurance, as well as the practice of its application, revealed problems in the operation of the legal regulation mechanism, the presence of which necessitates theoretical analysis, scientific understanding and generalization of legal practice in the field of compulsory civil liability insurance of vehicle owners. The social importance of compulsory motor third party liability insurance, the relevance of these problems, and the need for a scientific search for ways to solve them determined the purpose of writing the article. It is advisable to collectively reform the institutions that carry out law enforcement activities. Timely information and prompt legal advice to the population in the field of civil liability insurance for vehicle owners can play a major role in improving law enforcement practice in the field of compulsory motor liability insurance.

For citation

Konovalenko O.L., Reidel' L.B., Vorozheikina A.A. (2023) Problemy zakonodatel'stva v sfere OSAGO i sposoby ikh resheniya [Problems of legislation in the field of compulsory motor liability insurance and ways to solve them]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (8A), pp. 69-74. DOI: 10.34670/AR.2023.42.42.008

Keywords

OSAGO, compensation for harm, legal regulation of the OSAGO institute, vehicle, insurance company.

References

1. O primeneniі sudami zakonodatel'stva ob obyazatel'nom strakhovaniі grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv: ofitsial'nyi tekst Postanovleniya Plenuma Verkhovnogo Suda RF № 31 ot 08.11.2022 g. [On the application by courts of legislation on compulsory civil liability insurance of vehicle owners: official text of the Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 31 of November 8, 2022].
2. Ob obyazatel'nom strakhovaniі grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv: ofitsial'nyi tekst FZ № 40-FZ ot 25.04.2002 g. [On compulsory civil liability insurance of vehicle owners: official text of Federal Law No. 40-FZ of April 25, 2002].
3. Ob otdel'nykh voprosakh, svyazannykh s pravom regressnogo trebovaniya strakhovshchika k litsu, prichinivshemu vred v ramkakh obyazatel'nogo strakhovaniya grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv: ofitsial'nyi tekst Informatsionnogo Pis'ma Banka Rossii № IN-018-53/9 ot 10.02.2022 g. [On certain issues related to the right of recourse of the insurer to the person who caused harm within the framework of compulsory civil liability insurance of vehicle owners: official text of the Bank of Russia Information Letter No. IN-018-53/9 dated 02/10/2022].
4. Sistema «Konsul'tant Plyus» [“Consultant Plus” system]. Available at: <https://www.consultant.ru> [Accessed 09/09/2023]
5. Troshkin V.I. (2020) Problemy pravovogo regulirovaniya strakhovaniya grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv [Problems of legal regulation of civil liability insurance of vehicle owners]. *Molodoi uchenyi* [Young scientist], 52 (324), pp. 252-254.
6. Atkinson, K. (2020). Autonomous cars: A driving force for change in motor liability and insurance. *Scripted*, 17, 125.
7. Bugra, A. (2019). Room for compulsory product liability insurance in the European Union for smart robots? Reflections on the compelling challenges. In *InsurTech: A Legal and Regulatory View* (pp. 167-197). Cham: Springer International Publishing.
8. Esfandabadi, Z. S., Ranjbari, M., & Scagnelli, S. D. (2020). Prioritizing risk-level factors in comprehensive automobile insurance management: A hybrid multi-criteria decision-making Model. *Global Business Review*, 0972150920932287.
9. Geistfeld, M. A. (2017). A roadmap for autonomous vehicles: State tort liability, automobile insurance, and federal safety regulation. *Calif. L. Rev.*, 105, 1611.
10. Boeglin, J. (2015). The costs of self-driving cars: Reconciling freedom and privacy with tort liability in autonomous vehicle regulation. *Yale JL & Tech.*, 17, 171.