

Министерство образования и науки Российской Федерации

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра конституционного и муниципального права

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ (НА ПРИМЕРЕ ПАО
«РОСГОССТРАХ»)

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

Студента 5 курса 512 группы
направления подготовки 40.03.01 «Юриспруденция» юридического
факультета

Красникова Сергея Алексеевича

Научный руководитель

доцент, к.ю.н.,

должность, уч. степень, уч. звание

(подпись)

Н.А. Мошкина

(инициалы, фамилия)

« ____ » _____ 20 ____ г.

Заведующий кафедрой

профессор, д.ю.н., заслуженный юрист РФ

должность, уч. степень, уч. звание

(подпись)(инициалы, фамилия)

Г.Н.Комкова

« ____ » _____ 20 ____ г.

Саратов 2017

Введение. В настоящее время страхование ответственности рассматривается как один из эффективных инструментов регулирования социально значимых сфер экономики и механизм обеспечения защиты имущественных интересов граждан.

Конституция Российской Федерации предоставила право гражданам свободно передвигаться. Основным средством передвижения и перевозки грузов на сегодняшний день выступает автомобильный транспорт. В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» допуск транспортных средств, предназначенных для участия в дорожном движении на территории Российской Федерации, осуществляется путем регистрации транспортных средств, которая выполняется субъектами государственных услуг в сфере безопасности дорожного движения (МРЭО ГИБДД). Обязательным условием является страхование автогражданской ответственности.

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.

Неисполнение обязанности по страхованию гражданской ответственности регулируется мерами государственного принуждения – запретом использования транспортных средств по их прямому назначению. Поэтому возможность зарегистрировать транспортное средство в МРЭО ГИБДД без полиса ОСАГО отсутствует (в исчерпывающий перечень документов, необходимых для предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств, входит страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства). Иными словами, приобретение полиса ОСАГО является одной из процедур в процессе регистрации транспортного средства наряду с такими административными процедурами, как прием заявления, осмотр

транспортного средства, оформление документов, подлежащих выдаче заявителю, и пр.

Актуальность темы определяется сложившейся экономической ситуацией в стране и в мире, которая оказывает большое влияние на отечественный рынок автострахования. Кроме влияния очевидных негативных факторов, характерных для экономики в целом, в самой отрасли накопилось немало проблем.

Объектом настоящей работы выступают общественные отношения, связанные с регулированием обязательного страхования автогражданской ответственности в Российской Федерации.

Предметом исследования выступают нормы действующего законодательства, регламентирующие вопросы обязательного страхования автогражданской ответственности.

Цель бакалаврской работы заключается в исследовании механизма правового регулирования обязательного страхования автогражданской ответственности, а также особенностей его осуществления в ПАО «Росгосстрах».

Для достижения указанной цели были решены следующие задачи:

- определить понятие и особенности правового регулирования автострахования в России;
- охарактеризовать содержание и функции ОСАГО;
- выявить особенности ответственности за несоблюдение требований об обязательном страховании автогражданской ответственности;
- проанализировать практику рассмотрения судами споров, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- выявить проблемы заключения договора обязательного страхования автогражданской ответственности;
- предложить пути совершенствования правового регулирования обязательного страхования автогражданской ответственности в России.

Теоретическую основу исследования составили труды таких известных ученых, как Матвеева И.Ю., Сокол П.В., Чурилов Ю. и др.

Нормативная и эмпирическая основа представлена Конституцией РФ, федеральными законами, регулирующими отношения в исследуемой сфере, материалами периодической печати, практикой деятельности ПАО «Росгосстрах» и т.д.

Структура работы обусловлена целями и задачами исследования и состоит из введения, трех глав, объединяющих шесть параграфов, заключения и списка использованных источников.

Основное содержание работы. Институт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств появился в Российской Федерации 1 июля 2003 г., когда вступил в силу одноименный Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее - Закон об ОСАГО). С этого момента в Российской Федерации стало обязательным заключение договоров об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее - договоров об обязательном страховании) при возникновении права владения транспортным средством.

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.

В системе нормативных правовых актов, регулирующих отношения по обязательному страхованию, можно выделить несколько уровней правового регулирования и сгруппировать нормативные акты, расположив их с учетом юридической силы. Первую группу нормативных актов составляют акты международного законодательства. Вторую группу составляют акты гражданского законодательства. Третья группа нормативных актов - Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Четвертую

группу нормативных актов составляют акты, регламентирующие непосредственно отношения по заключению и исполнению договоров об обязательном страховании.

Рассматривая обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, можно отметить, что однозначное мнение о его принадлежности к определенной отрасли страхования не формируется. По своим свойствам и функциям оно совмещает в себе черты имущественного и личного страхования, защищая интересы, связанные со страховой защитой имущества, здоровья и жизни.

Закон об ОСАГО необходим как элемент правового регулирования гражданского оборота собственности, гарантирующего защиту экономических и социальных интересов участников дорожного движения от рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий. Добровольное или имущественное страхование не может обеспечить такое регулирование из-за неполноты охвата участников, случаев регистрации ДТП, высокой затратности и длительности альтернативных судебных процедур установления вины и размера ущерба.

В настоящее время одним из актуальных вопросов, возникающих у владельцев транспортных средств, является соблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности при владении автомобилем.

Анализ правоприменительной деятельности сотрудников подразделений ГИБДД МВД России, судебной практики показывает, что ошибки, связанные с применением мер административной ответственности за данные правонарушения, допускают не только должностные лица подразделений ГИБДД МВД России, но и судьи.

Анализ положений КоАП РФ, Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», документов судебных органов позволяет утверждать, что транспортное средство должно быть застраховано не позднее чем через

десять дней после возникновения права владения им. При этом должностные лица подразделений ГИБДД МВД России при выявлении факта управления транспортным средством до истечения указанного срока не вправе возбуждать дело о данном административном правонарушении и применять меры административной ответственности.

Изучение судебной практики по гражданским делам по спорам, связанным с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств, показало, что стороны гражданско-правовых отношений стали чаще прибегать к судебной защите нарушенных прав, свобод и охраняемых законом интересов и значительное число вопросов, относящихся к таким спорам, продолжают оставаться актуальными.

Проблемы, с которыми сталкиваются владельцы транспортных средств, касаются навязывания им дополнительных услуг страховщиками при заключении договора обязательного страхования.

Но, к сожалению, большинство граждан, как показывает практика, выбирают несудебное решение проблемы. Может быть, это и оправданно. Во-первых, ни один орган не может приостановить продажу полисов обязательного страхования на период судебного разбирательства. Во-вторых, о том, что владельцу транспортного средства навязывают услугу, будет доказывать он сам. А как доказать, что ему навязали услугу, если в договоре добровольного страхования стоит его подпись? Очень трудно доказать, где доверием клиента злоупотребляют, а где он не заметил свою подпись в договоре.

Сегодня практика возмещения по ОСАГО денежными средствами создает почву для работы посредников, так называемых автоюристов, в результате активной деятельности которых значительная доля страховых случаев урегулируется через суд. Такие посредники, как правило, выкупают право требования к страховщику у пострадавших в ДТП и потом взыскивают из страховых компаний через суды штрафы и пени. По данным РСА, в 2015

году более 40 процентов всех выплат по суду составили нестраховые выплаты - штрафы, расходы на экспертизу, которые не дошли до автовладельцев и достались автоюристам. Деятельность таких субъектов негативно отражается и на деятельности страховых компаний.

По автотранспортному страхованию наибольшая доля (50%) приходится на ложные заявления о страховой выплате. Наибольший удельный вес (по 15%) предоставляемых неверных данных при заключении договоров страхования приходится на страхование имущества физических и юридических лиц. При страховании от несчастных случаев к страховому мошенничеству прибегают в виде ложных претензий (40%), завышения суммы убытков (30%). Мошеннические действия, совершаемые с целью незаконного получения страховой выплаты довольно разнообразны, поэтому они могут быть охарактеризованы с различных сторон и позиций.

Страховое мошенничество негативно влияет не только на деятельность страховых компаний, но и больно «бьет по карманам» добросовестных участников страхового рынка, в частности страхователей. Ведь именно на плечи страхователей ложится все бремя потерь страховщиков от мошенничества, которое выражается в увеличении стоимости страховых полисов.

с начала действия Закона об ОСАГО существенно улучшилась, т.е. стала намного эффективней, защита прав потерпевших на возмещение причиненного вреда. Тем самым цели, изложенные в преамбуле данного Закона, в основном были достигнуты. У многих потерпевших, обратившихся к страховщику причинителя вреда в досудебном порядке, появилась реальная возможность получить страховые выплаты в счет возмещения вреда в установленные законом сроки и таким образом восстановить свое нарушенное право, не прибегая к судебной защите.

Однако споры о возмещении вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортных средств иными лицами, конечно, не были полностью исключены из судебной практики.

Самый распространенный вид спора между потерпевшими и страховщиками ранее возникал из-за отсутствия в документах ГИБДД сведений, определяющих виновного в причинении вреда в результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия (ДТП). В нашей стране в последние годы складывалась именно такая ситуация, что и сейчас остается актуальным.

Также между сторонами достаточно часто возникал вопрос о стоимости восстановительного ремонта поврежденного имущества, в частности транспортного средства, т.е. по поводу правильности и справедливости определения данной стоимости при проведении автотовароведческого (автотехнического) исследования.

Как в дальнейшем будет развиваться законодательство, регулирующее правоотношения в рассматриваемой сфере, и как на него повлияют новейшая судебная практика и складывающаяся в нашей стране социально-экономическая ситуация, покажет время, однако само существование правового института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является безусловной необходимостью для защиты прав потерпевших при возмещении вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу в процессе использования транспортных средств иными лицами.

Заключение. В настоящее время страхование ответственности рассматривается как один из эффективных инструментов регулирования социально значимых сфер экономики и механизм обеспечения защиты имущественных интересов граждан.

В результате проведенного исследования были выявлены основные проблемы, возникающие в процессе выявления мошенничества в сфере страхования автогражданской ответственности:

1. Ознакомление большего числа лиц с особенностями страховых правоотношений привело к всеобщему осознанию возможности обмануть страховую компанию с отсутствием, каких-либо серьезных последствий.

2. Сегодня страховое мошенничество является массовым видом правонарушения, не расцениваемое обществом в качестве преступления.

3. Всеобщая тенденция правового нигилизма, нежелания и неумения поступать «по закону» приводит к тому, что фальсификация документов по ДТП или получение поддельных медицинских справок стало нормальным явлением.

4. Увеличение объема денежных средств страховщиков не могли пройти незаметно для организованных преступных формирований, которые стали применять в отношении страховых компаний приемы, отработанные на банковском секторе.

5. Коррупция правоохранительных органов и судебной системы привела к возникновению «законных» схем страхового мошенничества, подкрепленных «нужными» официальными документами и судебными решениями.

6. Отсутствие законодательной регламентации деятельности страховщиков по предупреждению фактов страховых преступлений приводит к несогласованности действий руководителей страховых организаций и работников правоохранительной сферы, одной из задач которых является предупреждение преступлений.

7. Попытки страховщиков доказать случаи страховых преступлений в судах общей юрисдикции и арбитражных судах приводят к искусственному вуалированию противоправного поведения гражданско-правовыми отношениями, росту латентности данных преступлений.

8. Отсутствие специализированных государственных и коммерческих организаций по борьбе с преступлениями в сфере страхования является причиной роста числа совершенных преступлений в страховой сфере.

С целью решения обозначенных в работе проблем следует предпринять ряд мер со стороны всех участников страхового процесса: страховщиков, их объединений, страхователей и государства. К таким мерам можно отнести:

- законодательное определение порядка урегулирования убытков, причинённых потерпевшим в результате ДТП на основании однозначного толкования норм законодательства относительно учета неполученных доходов потерпевших и их расходов, связанных с преодолением последствий страхового события;

- введение процедуры прямого урегулирования убытков, что позволит упростить и ускорить получение страхового возмещения застрахованным лицом, а также очистит рынок от недостаточно устойчивых страховых компаний;

- создание единой базы дорожно-транспортных происшествий на основе данных Государственной автомобильной инспекции, что позволит компаниям защититься от мошенничества со стороны страхователей;

- информирование страхователей относительно имеющихся страховых продуктов;

- активизация внедрения информационных технологий, совершенствование системы Интернет-продаж, повышение уровня маркетинга и рекламы;

- диверсификация страховых портфелей компаний с целью снижения зависимости от автотранспортного страхования, а также расширение каналов продаж страховых услуг.

Реализация указанных предложений позволит использовать значительный потенциал рассматриваемого сегмента страхового рынка, а также улучшить качество предоставляемых страховыми компаниями услуг в сфере ОСАГО.

Наиболее перспективный способ справиться с проблемой - это создание единой системы, основанной на всероссийской базе данных и оперативном обмене данными между страховыми компаниями, органами внутренних дел и другими заинтересованными организациями. Такая работа уже ведется в автостраховании. Уже сейчас подобные махинации могут привести к тому, что ни одна достойная страховая компания, ни один брокер, не будут

работать с такими организациями, т.е. путь к страховым продуктам будет закрыт.

В завершение следует отметить, что ситуация в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств достигла своего апогея в накоплении различных проблем. Разъяснения различных государственных регуляторов в этой сфере не решают их. Граждане, не обладающие знанием юридических процедур, связанных с обжалованием неправомерных действий страховых компаний, терпят убытки из-за затрат на приобретение навязанных им страховых продуктов. Те же, кто знаком с юриспруденцией, могут реализовать свои права в гражданско-правовых отношениях тратя при этом немало времени на подчас безрезультативную переписку как со страховыми компаниями, так и с регуляторами данной сферы. В настоящее время остро назрела необходимость в принятии кардинальных мер, таких как отказ от обязательного страхования или же сохранение ОСАГО, но придание ей статуса административной процедуры в порядке предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств.