

УДК 629.331

СОЦИАЛЬНЫЙ ФАКТОР АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С. Г. Зубрицкий, к. т. н., доц., П. А. Красавин, к. т. н., доц. / ФГУП «НАМИ»
И. И. Тупицын, магистрант / Московский политехнический университет

ВВЕДЕНИЕ

На сегодняшний день ОСАГО имеет серьёзные проблемы, связанные как с организацией восстановительного ремонта ТС после ДТП, так и с осуществлением страховыми компаниями (СК) выплат своим клиентам. В связи с этим в обществе формируются различные дополнительные аспекты, косвенно оказывающие влияние на ситуацию с ОСАГО. Этот социальный фактор подрывает основополагающие принципы автогражданской ответственности со стороны клиента по отношению к СК. Если не обратить на эту проблему должного внимания, то такой регресс системы как со стороны СК, так и со стороны потребителей приведёт к полной потере контроля за системой обязательной автогражданской ответственности и вынудит общество перейти на добровольную систему (ДСАГО). Поэтому рассмотрим вышеуказанные аспекты, сформированные современным ОСАГО в обществе.

АКТУАЛЬНЫЕ РЕАЛИИ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Например, к этому вопросу можно отнести участвовавшие случаи мошенничества со страховыми полисами. Дело в том, что в сложившейся непростой ситуации по согласованию стоимости восстановительного ремонта автовладельцы ищут способы обойти закон по обязательному страхованию автогражданской ответственности и тем самым значительно снизить свои затраты на эти услуги. Так, по данным Российского союза автостраховщиков (РСА), годовой убыток страховых компаний, связанный с кражей полисов, составил 25 миллиардов рублей.

Ещё одной похожей проблемой, имеющей отношение к ОСАГО, является продажа поддельных полисов даже при отсутствии диагностической карты и проведённого технического осмотра. Дело в том,

что на сегодняшний день РСА с поддержкой ЦБ РФ получил возможность осуществлять не только регулирование деятельности в сфере ОСАГО (введение единой методики оценки ущерба), но и функции контроля. По факту это привело к выдаче липовых полисов ОСАГО. Происходит это по-разному, начиная с продажи или утери электронных данных, идентифицирующих страхового эксперта, и заканчивая выдачей диагностических карт без проведения технического осмотра ТС. Осуществляется это следующим образом. При продаже поддельного полиса ОСАГО через подставных страховых агентов или некоторыми страховыми компаниями последние получают страховую премию, то есть денежную выгоду, а их клиенты — существенную скидку и безопасность при проверке документов сотрудниками ГИБДД. При ДТП владелец такого полиса, претендующий на получение страховой компенсации на восстановительный ремонт его ТС от СК, получает отказ в связи с установлением факта приобретения поддельного полиса. В такой ситуации выплаты СК не осуществляет, а клиенту грозит штраф в случае доказательства умышленного приобретения подобного полиса. В такой системе минимальных рисков и практически максимальной прибыли исчезает необходимость в проведении технического осмотра, а диагностическая карта становится приложением к полису ОСАГО. При осуществлении контроля за процессом со стороны РСА такая схема становится возможной, что подтверждается итогами IV конференции «Система технического осмотра транспортных средств и безопасность дорожного движения — 2015».

Однако страховые компании не ставят основной задачей получение штрафа за поддельный полис ОСАГО. Главным является предложенный ими механизм регресса, налагаемый на виновника ДТП.

Это означает, что последний будет обязан выплатить полную стоимость восстановительного ремонта транспортного средства потерпевшего в соответствии со статьями 1064 и 1079 Гражданского кодекса [2, 3], то есть в полном объёме, установленном техническим центром. В этой ситуации страховым компаниям выгодно иметь на дорогах потенциально неисправные транспортные средства с поддельной диагностической картой, чтобы в случае ДТП можно было без зазрения совести отказать в возмещении ущерба или оформить регресс. Таким образом, страховые компании получают законодательную, экономическую и социальную защищённость своих денежных премий, полученных от своих же клиентов, что формирует их гарантированную прибыль. Стоит отметить, что РСА осознанно не осуществляет возложенный на него законодательством контроль, объясняя это совместно с ЦБ РФ отсутствием его механизмов и изъянами в законах. Так, по статистике продаж поддельных полисов ОСАГО, компания «Росгосстрах» занимает половину рынка.

Сложившиеся реалии формируют ответные мошеннические действия со стороны клиентов таких страховых компаний. В последнее время стал популярен следующий вид махинаций. Группа физических лиц, имеющих в пользовании некоторое количество автомобилей, незаконно получает страховые выплаты по ОСАГО через постановочные ДТП. Стоит отметить, что в отсутствие должного контроля от РСА за системой технического осмотра, системой осмотра автомобиля на месте ДТП, перед выдачей полиса ОСАГО, системой выдачи документов страховыми компаниями этот метод успешно проработал уже достаточно долго. Так, подобное деяние, выявленное службой безопасности Росгосстраха в Краснодарском крае, по предварительным оценкам, причинило компании ущерб в размере более 20 миллионов рублей. Механизм мошенничества тривиален: в собственности злоумышленников находилось несколько дорогостоящих иномарок и комплекты повреждённых кузовных элементов. При необходимости доказательства совершения ДТП целые кузовные элементы менялись на повреждённые и автомобиль принимал необходимый вид участника ДТП. После получения компенсации от страховой компании операция повторялась многократно. Стоит отметить, что при должной технической квалификации автоэксперта, осматривающего ТС, а также при надлежащем выполнении им своей работы мошенничество подобного рода можно было бы выявить и пресечь.

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ

Так, одним из решений вышеназванных проблем может стать возможность проведения надлежащих дефектовок повреждённых в ДТП транспортных средств. Согласно Федеральному закону «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 18, ст. 1720; 2003, № 26, ст. 2566; 2005, № 30, ст. 3114; 2007, № 1, ст. 29; № 49, ст. 6067; 2008, № 30, ст. 3616; 2010, № 17, ст. 1988; 2011, № 1, ст. 4; № 7, ст. 901) вносятся следующие изменения [1]:

1. В пункте 1 статьи 24 слова «а также в целях обеспечения проведения технического осмотра транспортных средств в соответствии с законодательством в области технического осмотра транспортных средств» исключить.

2. Пункт 4 статьи 24; подпункт «г1» пункта 1 и абзац 8 пункта 2 статьи 25; абзац 5 пункта 1 статьи 28 исключить.

В таком случае технический осмотр транспортного средства становится независимым от страховых компаний, а деятельность пункта ТО начинает регулироваться законодательством и рыночными отношениями. На всей территории Российской Федерации зарегистрировано около 3 700 операторов технического осмотра, что облегчит доступность услуги по проведению дефектовок. Грамотные технически квалифицированные кадры смогут взаимодействовать с ГИБДД для получения дополнительных данных с места ДТП и тем самым проводить компетентный анализ повреждений таких транспортных средств. В данном случае мы получаем третью сторону, являющуюся косвенным элементом в проблеме ОСАГО и не заинтересованную в получении сверхприбыли от заведомо ангажированной дефектовки под воздействием одной из сторон. Стоит отметить, что выданные экспертные заключения должны стать юридически тождественными подобным документам, выдаваемым ГИБДД, и являться их расширением.

Кроме того, к задачам по урегулированию проблем ОСАГО можно отнести проведение обязательного технического осмотра после крупных ДТП. Дело в том, что после восстановления автомобиля существует немалый риск частичной (в той или иной мере) потери характеристик его узлов, агрегатов, силовых элементов кузова, влияющих на пассивную безопасность, что может повлечь за собой ДТП, вызванные технической неисправностью ТС. Поэтому

встаёт вопрос о включении дополнительного звена в механизм взаимодействия по ОСАГО. Стоит отметить, что такое направление на прохождение ТО должно стать обязательным, с фиксацией факта прохождения в диагностической карте и сервисной книжке автомобиля. При указанном ранее разъединении ТО и страхования, а также при выводе этой деятельности из-под контроля РСА можно существенно снизить количество повторных ДТП, вызванных необнаруженными скрытыми дефектами.

Этот метод также позволит осуществлять технический, эргономический и эстетический надзор за работами, проводимыми сервисами. Если же надзор за официальными дилерами не столь актуальная проблема на сегодняшний день, то надзор за гаражными сервисами — напротив. В случае выявления несоответствия автомобиля требованиям технического регламента Таможенного союза (ТР ТС 018/11) по заключению, выданному пунктом ТО, потерпевшему будет проще взыскать с сервисного центра компенсацию в денежной или натуральной форме.

ВЫВОДЫ

Таким образом, необходимо обратить внимание на возможность более широкого привлечения системы технического осмотра на различных этапах оценки соответствия автомобиля как в техническом, так и в экономическом плане. Ведь, как видно из вышесказанного, тематика затрагивает как вопросы экономической сферы жизнедеятельности граждан, так и вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, связанные с технической исправностью транспортных средств на дорогах страны. Именно поэтому важно найти пути выхода из сложившейся ситуации в сфере ОСАГО и разработать комплекс мер по поддержанию организации восстановительного ремонта автомобилей на современном мировом уровне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ (действующая редакция, 2016) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/ (дата обращения: 01.09.2016).
2. Общие основания ответственности за причинение вреда: статья 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 года № 14-ФЗ (ред. от 28 марта 2017 года) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/c511835e25e63740cf185038b1ad056526f814e9/ (дата обращения: 01.09.2016).
3. Ответственность за вред, причинённый деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих: статья 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 года № 14-ФЗ (ред. от 28 марта 2017 года) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/27fb9de9d0fa6adb1f00e22c245b99251d5bd23f/ (дата обращения: 01.09.2016).