Герштейн Станислав Евгеньевич. Административно-правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Герштейн Станислав Евгеньевич;[Место защиты: Южно-Уральский государственный университет].- Челябинск, 2015.- 184 с.

Введение

**Глава 1. Теоретические основы административно-правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 17**

1. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: понятие, правовые основы, базовые характеристики 17

2. Административно-правовые отношения сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 35

3. Разграничение компетенции государственных органов и иных организаций и осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 63

**Глава 2. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как специфическое средство административно-правового обеспечения безопасности сфере дорожного движения 80**

1. Система обеспечения безопасности дорожного движения 80

2. Зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных редств на безопасность в сфере дорожного движения 104

3. Совершенствование института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения 137

Библиографический список

* [Административно-правовые отношения сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств](http://www.dslib.net/admin-pravo/administrativno-pravovoe-regulirovanie-objazatelnogo-strahovanija-grazhdanskoj.html#6170731)
* [Разграничение компетенции государственных органов и иных организаций и осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств](http://www.dslib.net/admin-pravo/administrativno-pravovoe-regulirovanie-objazatelnogo-strahovanija-grazhdanskoj.html#6170732)
* [Зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных редств на безопасность в сфере дорожного движения](http://www.dslib.net/admin-pravo/administrativno-pravovoe-regulirovanie-objazatelnogo-strahovanija-grazhdanskoj.html#6170733)
* [Совершенствование института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения](http://www.dslib.net/admin-pravo/administrativno-pravovoe-regulirovanie-objazatelnogo-strahovanija-grazhdanskoj.html#6170734)

## Административно-правовые отношения сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Жизнедеятельность человека происходит в определенных природных и социальных условиях, при этом он неизбежно сталкивается с природной стихией, с заранее не предусмотренными социальными явлениями. В ходе этого процесса человек приобретает знания о природных стихиях и их последствиях, а также о возможных рисках, однако, с другой стороны, сам формирует новые риски. Риски неизбежно сопутствуют развитию каждого общества, в связи с этим важной задачей общества является своевременное обнаружение и осознание рисков, объяснение их сущности, особенностей их возникновения, оценки и минимизации последствий нежелательных явлений.

Важное место в борьбе с последствиями стихийных бедствий и противоречиями, возникающими внутри общества, занимает страхование как способ защиты имущественных интересов лиц, угроза которым существует всегда, но носит вероятностный (необязательный) характер.

Существует множество определений понятия «страхование»: как системы общественных отношений, возникающих вследствие наступления страховых рисков ; как особого вида экономической деятельности, связанной с перераспределением риска1; как системы распределительных денежных отношений2. Законодательное определение страхования содержится в Законе Российской Федерации от 27 ноября 1992 г . № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»3, который в п. 1 ст. 2 закрепляет, что страхование – это отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков.

Обобщая точки зрения ученых и практических работников, можно выделить следующие функции страхования как экономической категории: – формирование специализированного страхового фонда денежных средств. Функция формирования специализированного страхового фонда реализуется в системе запасных и резервных фондов, обеспечивающих стабильность страхования, гарантию выплат и возмещений. Страхование через функцию формирования специализированного страхового фонда несет сберегательно-рисковое начало1; – возмещение ущерба, а также личное материальное обеспечение граждан. Право на возмещение ущерба имеют только физические и юридические лица, которые являются участниками формирования страхового фонда2. Возмещение ущерба физическим и юридическим лицам осуществляется в рамках заключенных договоров страхования. Порядок возмещения ущерба определяется страховыми организациями, исходя из условий заключенного договора страхования, и регулируется государством через лицензирование страховой деятельности 3. Благодаря данной функции реализуется полнота страховой защиты; – предупреждение и минимизация ущерба. Данная функция предполагает определенный комплекс мер, в том числе финансирование мероприятий по недопущению или уменьшению негативных последствий от несчастных случаев и стихийных бедствий, правовое воздействие на страхователя, закрепленное в условиях заключенного договора страхования и мотивация на бережное отношение к застрахованному имуществу4.

Рассматривая страхование как особую сферу распределительных отношений, можно выделить четыре основных его функции: – противорисковая – выражает основное общественное назначение страхования: возмещение ущерба пострадавшим лицам в целях защиты их интересов при наступлении рисковых обязательств; – предупредительная – отражает экономическую заинтересованность всех участников страховых отношений (страхователя и страховщика) в ненаступлении рисков, влекущих негативные последствия одинаково для всех; – сберегательная – выражается в потребности страховой защиты имущества, доходов и личных интересов страхователей с целью экономии собственных средств и их сохранения в случае наступления неблагоприятных событий; – контрольная – страхование реализуется в процессе формирования и расходования средств страхового фонда, включая и стадию осмысления финансовых результатов страховой деятельности.

Страхование как юридическая категория представляет собой правовые

отношения между страховщиком и страхователем (выгодоприобретателем), обязательство, целью которого является получение страхователем возмещения (страховой выплаты), при наступлении страхового случая. Одним из видов страхования является обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств . Под договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств согласно Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» 1 (далее – Закон об ОСАГО) следует понимать «договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая ) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы)» (ст. 1 названного закона).

## Разграничение компетенции государственных органов и иных организаций и осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Если виновное лицо не включено в договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного редства олько казанными в договоре обязательного страхования водителями), страховая компания производит страховые выплаты потерпевшим и в порядке регресса взыскивает ущерб с лица, причинившего вред, но управление транспортным средством виновным водителем признается законным.

Кассационное определение Санкт-Петербургского городского суда от 11 июля 2012 . № 33-9191/12: удовлетворяя требования истцов, суд обоснованно исходил из ого, то поскольку стороной ответчика не представлено допустимых доказательств, подтверждающих, что в отношении Кузьмина была оформлена доверенность на право управления транспортным средством, в связи с чем невозможно установить действительный характер правоотношений между Кузьминым ООО ... , то обязанность о возмещению причиненного истцам ущерба должна быть возложена на ООО ... как на лицо, которое владело источником повышенной опасности на праве собственности . Апелляционное определение Костромского облсуда № 33-1270/2012 от 27 августа 2012 г.: страховщик отказал в выплате страхового возмещения, сославшись на то, что Я., не имея доверенности на право управления автомашиной, не может являться законным владельцем транспортного средства, а следовательно, страховщик не обязан производить страховую выплату /л.д. 19-21/. Разрешая заявленные требования, суд правильно не принял во внимание, как противоречащие материалам дела, объяснения ответчицы Шустовой Г.С, утверждавшей в судебном заседании, что машина передавалась Я. только для ремонта, и обоснованно исходил из того, что, передавая Я. ключи от машины и документы на нее, она доверила ему транспортное средство для его эксплуатации, на что и указывала при даче объяснений в рамках дела об административном правонарушении. Эти объяснения ответчицы и были взяты судом за основу. При этом, суд правильно указал в решении, что доказательств противоправного завладения автомашиной, ответчиками представлено не было, Я. владел автомашиной на законном основании - по устному разрешению собственника автомобиля .

Данные условия пересекаются между собой и в зависимости от доказательной базы могут быть отнесены или к одному условию или к другому.

Отметим, что отношения, послужившие основанием для возмещения ущерба о оговору страхования автогражданской ответственности, складывающиеся между субъектами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по поводу совершения ДТП (связанные с фиксацией ДТП, оформлением документов и т.п.) с участием уполномоченных сотрудников иции, являются административно-правовыми.

Отдельную группу административно-правовых отношений в данной сфере составляют складывающиеся в случае совершения владельцем транспортного средства правонарушения по несоблюдению требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных редств и рименения нему мер административной ответственности. КоАП РФ содержит незначительное количество норм, предусматривающих административную ответственность за нарушение обязанностей сфере обязательного страхования автогражданской ответственности. Так, ч. 2 ст. 12.3 КоАП устанавливает ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства (мера наказания – предупреждение или административный штраф); ч. 1 и 2 ст. 12.37 устанавливают ответственность за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (мера наказания – административный штраф). Указанные нормы предусматривают административную ответственность только для водителей транспортного средства, т.е. для физических лиц.

Исследование вопросов привлечения к административной ответственности за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности позволило автору сделать вывод о необходимости привлечения к административной ответственности за указанное административное правонарушение не только физических, но и юридических лиц.

Следует иметь в виду, что договор обязательного страхования является публичным. Ст. 426 Гражданского кодекса определяет публичный договор как договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится. Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичн ого договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами. Это означает, что страховщик, имеющий лицензию на осуществление страхования, обязан заключить этот договор с любым лицом. Однако а дминистративная ответственность за отказ в заключении договора обязательного страхования или за уклонение от заключения такого договора в КоАП отсутствует.

## Зарубежный опыт влияния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных редств на безопасность в сфере дорожного движения

По мнению некоторых специалистов, причиной тяжких последствий ДТП примерно в половине случаев является игнорирование пассажирами и водителями ремней безопасности1. В России ими пользуется около 20% водителей и пассажиров – самый низкий в Европе показатель, при том что, по оценкам специалистов, использование ремней безопасности является лучшим из существующих методов защиты при лобовом столкновении, особенно если автомобиль оборудован подушками безопасности. Суммарный эффект применения ремней и подушек безопасности позволяет на 65% снизить риск получения серьезных ранений2.

Ситуация начала меняться в январе 2008 г ., когда вступили в силу изменения в КоАП РФ: за управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозку пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, ответственность несет водитель (ст. 12.6 КоАП РФ). В настоящее время штраф для водителя за непристегнутый ремень – 1000 руб. Согласно ст. 12.29 КоАП на пассажира, не пристегнутого ремнем безопасности, может быть составлен отдельный протокол об административном правонарушении и наложен штраф 500 рублей уже пассажиру.

Высокий уровень детского транспортного травматизма среди пассажиров в России во многом обусловлен отказом либо неправильным использованием детских удерживающих устройств. Между тем их применение снижает вероятность тяжелых травм при аварии на 88% для детей в возрасте от девяти месяцев, на 71% – для тех, кому от девяти месяцев до 4 лет и на 30% – для детей постарше (от 4 до 10 лет). Ситуация начала меняться с 2009 г., когда были увеличены штрафы за перевозку детей без специальных кресел для детей в автомобилях со 100 до 500 рублей. В настоящее время сумма штрафа составляет 3000 рублей. Наряду с отсутствием начальной транспортной культуры, одной из главных причин высокого уровня детского травматизма среди пассажиров является неукомплектованность большей части транспортных средств в России современными средствами защиты водителей и пассажиров, способными снизить тяжесть последствий ДТП.

К категории пассажиров относятся пассажиры общественного транспорта. Государство понимало, что для защиты данной категории лиц обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств не достаточно. Для дополнительной защиты пассажиров на транспорте с 1 января 2013 г . вступил в силу Федеральный закон Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»1. Согласно этому закону, право на денежную компенсацию имеет любой пассажир общественного транспорта, получивший травму или повредивший имущество при перевозке. Причем пострадавший пассажир имеет право на компенсацию вне зависимости от того, кто виноват в происшествии.

Причинами высокой аварийности из-за пешеходов являются: – отсутствие знаний Правил дорожного движения, хотя каждый должен их знать, так как является полноправным участником дорожного движения; – несоблюдение или даже пренебрежение пешеходами Правилами дорожного движения. Безнаказанность пешеходов за нарушение Правил дорожного движения в свою очередь порождает еще большее пренебрежение Правилами, что и повышает вероятность аварий по их вине. Даже если вина пешехода в ДТП признана и доказана, то закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязывает страховую компанию произвести возмещение вреда здоровью со ссылкой на статью 1079 Гражданского кодекса. А у невиновной стороны – водителя – возникает необоснованное удорожание страхового полиса при продлении за счет изменения коэффициента «бонус-малус», так как выплата была произведена; – низкие штрафы для пешеходов – нарушителей правил дорожного движения. Сотрудникам ГИБДД быстрее провести беседу с нарушителем и вынести предупреждение, чем устанавливать его личность, составлять протокол и налагать незначительный штраф.

4) Прочие причины аварийности: наряду с уже упоминавшейся низкой транспортной культурой и отсутствием понимания участниками дорожного движения возможных последствий ДТП важными причинами сложившейся высокой аварийности в России являются: – техническое состояние транспортных средств; – недостатки в организации движения транспортных средств; – недостатки в сфере грузовых и пассажирских перевозок; – недостатки в организации движения пешеходов; - неудовлетворительное эксплуатационное состояние пешеходных переходов и прилегающих к ним участков улиц и дорог; - отсутствие необходимых условий удобного перехода пешеходами проезжей части (удаленность переходов, неудовлетворительный режим работы светофора); - недостатки в работе по профилактике аварийности; - недостатки при обучении и подготовки водителей в автошколах; - недостатки в работе и деятельности ГИБДД и других органов исполнительной власти, в том числе в работе по профилактике аварийности.

Аварийность наносит обществу большой социально-экономический ущерб. В России на протяжении последних лет наблюдается устойчивая тенденция роста размеров социально-экономического ущерба вследствие ежегодного увеличения количества ДТП. Наиболее значительную чсть составляет ущерб от гибели или ранения людей, в результате которых из-за частичного или полного исключения трудоспособного населения из сферы производства страдает экономика. Ущерб от ДТП сопоставим с вкладом в ВВП целых отраслей экономики страны .

## Совершенствование института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения

Первая мера по снижению аварийности – введение государственной системы штрафных баллов. За каждое нарушение водителю присваивается определенное количество штрафных баллов. Когда количество штрафных баллов превысит установленный уровень, к водителю применяются санкции вплоть до лишения прав. Подобная система существовала в СССР в виде талона-предупреждения1.

Согласно оценкам специалистов Ирландского союза страховщиков введение системы штрафных очков позволило снизить количество ДТП на 15%.

Способом снижения аварийности, а соответственно и убыточности, стала борьба со страховым мошенничеством. По оценкам специалистов, мошеннические действия обходятся страховщикам в 60 млн евро ежегодно. При этом борьба осуществляется с «бытовым» мошенничеством, когда потерпевший завышает размер ущерба. Для реализации мер по борьбе со страховым мошенничеством при Ирландском союзе страховщиков открыта «горячая линия», позвонив на которую, население, на условиях анонимности, может сообщать о ставших им известными мошеннических действиях.

В России в 2010 г . затраты страховщиков на мошенников составили приблизительно 27 000 000 000 рублей. Хотя еще в 2009 г . составляли 20 000 000 000 рублей. Сотрудники страховых компаний отмечают, что среди мошенников популярны такие схемы мошенничества, как инсценировки аварий.

В Ирландии мероприятия, направленные на снижение выплат, сопровождаются агрессивными рекламными кампаниями. Рекламные ролики, транслируемые по телевидению, ставят своей целью стимулировать водителей к безаварийной езде. Рекламные кампании финансируется за счет средств страховых компаний.

В России подобные рекламные ролики можно наблюдать только в отделах ГИБДД при оформлении ДТП. В основном подобная реклама представлена на плакатах вдоль дорог.

Некоторые страховщики применяют собственные разработки для снижения убытков. Например, компания «АХА» дает значительную скидку (20-50%) молодым водителям, устанавливающим на свои машины систему слежения «Traksure». Устройство позволяет вести контроль за скоростью машины и ее местоположением. Скорость автомобиля и его месторасположение фиксируются каждые 15 секунд спутниковой системой глобального позиционирования (GPS). Специальное устройство системы «Traksure» записывает всю получаемую и нформацию. Все данные с определенной периодичностью загружаются в информационную систему компании и сравниваются с базой данных ограничения скорости. В случае нарушений компания начисляет водителю собственные штрафные баллы, и при перезаключении договора ОСАГО на следующий год страховая премия будет увеличена. Переход в другую компанию для такого водителя невыгоден, поскольку другие компании не представляют такой услуги (систему «Traksure» можно установить только в «АХА») и стоимость страховки там гораздо в ыше. Кроме того, система «Traksure» успешно используется для поиска угнанных автомобилей.

Благодаря применяемой системе компания «АХА» уверенно заняла сегмент молодых водителей, сделав его для себя прибыльным.

Итогом масштабной кампании по снижению убыточности стало достижение в 2002 г. положительного финансового результата по автострахованию после четырех лет убыточности данного вида страхования. Получение прибыли страховыми компаниями позволило им снизить тарифы по автострахованию в среднем на 10%. Надо о тметить, что Ирландия – 131 страна-участница международной системы «Зеленая карта». Зеленая карта это международный договор (полис) страхования автогражданской ответственности, а также соглашение о взаимном признании странами членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта. Система «Зеленая карта» была создана 1 января 1953 г. На данный момент в нее входят 45 стран - все страны Европы, а также Турция, Израиль, Марокко, Тунис и Иран. Российская Федерация последней из 45 стран вступила в систему, несмотря на то, что все необходимые условия для вступления в систему были выполнены еще в 2002 г. Однако после вступления в силу Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» возникли новые сложности в виде финансовых средств, которые должны быть депонированы в иностранном банке, и являться гарантией платежеспособности наших страховщиков о убыткам, причиненным российскими автовладельцами за границей. Проблемы удалось устранить через шесть лет - в 2008 г. Российский Союз Автостраховщиков заключил договор перестрахования автогражданской ответственности «зеленая карта» на базе эксцедента убытка с брокером Willis Limited a Lloyd s broker. Главными задачами мждународной системы «Зеленая карта» являются беспрепятственное передвижение дств автотранспорта ез государственные границы стран - участниц системы, а при наступлении дорожных аварий, совершенных въехавшими страну иностранными автомобилистами, - максимально быстрое урегулирование претензий пострадавших получение ми возмещения причиненного ущерба соответствии с требованиями национального законодательства и т. д.

Высокая убыточность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств характерна ля

Википедия : интернет-энциклопедия [Электронный ресурс]. - http://ru.wikipedia.org (дата обращения: 12.12.2014 г.) многих европейских стран, включая Ирландию. До последнего времени страховщики справлялись с растущими выплатами исключительно путем повышения страховых тарифов. Однако опыт Ирландии показал, что проблема высоких бытков имеет решение и в целенаправленных превентивных мероприятиях по их снижению. В реализации таких программ должны принимать участие не олько страховые компании, но и государственные структуры.

В России этот процесс только начинается. Государственные структуры допускают к участию в обсуждениях программ по снижению убыточности страховые организации. Таким шагом можно расценивать «привязку» технического осмотра полису страхования автогражданской ответственности.

Если ранее ДТП произошло из-за неисправности в автомобиле, то отвечала страховая компания, в которой была застрахована ответственность водителя, управляющего данным транспортном средством. Теперь же в случае неисправности автомобиля ответственность будет солидарно возложена на страховую компанию и технический центр, проводивший осмотр 1 транспортного средства .