

Горбунов Михаил Борисович

магистрант

Институт права

ФГАОУ ВО «Волгоградский государственный университет»

г. Волгоград, Волгоградская область

НОВОВВЕДЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ОБ ОСАГО: НАТУРАЛЬНОЕ ВОЗМЕЩЕНИЕ ПРИЧИНЕННОГО ВРЕДА

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы, связанные с практической реализацией положений о приоритетном возмещении вреда в натуре по договору ОСАГО. Особое внимание уделяется проблеме ухудшения правового положения страхователя.

Ключевые слова: страхование, ОСАГО, транспортное средство, обязательное страхование, гражданская ответственность, владельцы транспортных средств, натуральное возмещение причиненного вреда, возмещение вреда в натуре, восстановительный ремонт.

С учетом ориентированности российского государства на развитие рыночных отношений, к вопросу правового регулирования института страхования следует проявлять повышенное внимание, поскольку механизм страхования направлен на стабилизацию экономических, гражданско-правовых отношений. Справедливо данное высказывание и в отношении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В институте ОСАГО недавно произошли весомые изменения. 28 апреля 2017 г. вступил в силу федеральный закон [3], устанавливающий приоритет возмещения причиненного в результате ДТП вреда в натуре. Теперь, у страховщика, сообразно положениям ФЗ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее ФЗ об ОСАГО), вместо обязательства по осуществлению страховой выплаты, предусмотрено обязательство осуществить страховое возмещение в форме страховой выплаты или путем орга-

низации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства [2]. Таким образом, в законодательство была введена новая категория – страховое возмещение, объединяющее в себе и страховую выплату и восстановительный ремонт. Новые положения ФЗ об ОСАГО могут применяться к правоотношениям по договорам

ОСАГО, заключенным с 29 апреля 2017 года включительно [4].

Анализ внесенных в ФЗ об ОСАГО изменений позволяет сделать вывод о том, что нововведения отвечают интересам прежде всего страховщиков, а не страхователей – рядовых владельцев транспортных средств.

Во-первых, «страховое возмещение вреда, причиненного легковому автомобилю, находящемуся в собственности гражданина и зарегистрированному в Российской Федерации, осуществляется путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта, поврежденного ТС потерпевшего» [2]. Непонятно, почему в указанном положении предусмотрена преференция в отношении юридических лиц? Они менее экономически уязвимы, да и получение отремонтированного ТС, отвечает их интересам в той же степени, что и интересам физических лиц. Если такое правовое регулирование направлено против «автоподставщиков» или «автомошенников», то тем более не следовало делать исключения в отношении юридических лиц – теперь подставные аварии будут происходить с участием автомобилей, зарегистрированных на юридические лица или грузовых автомобилей. Да, законодатель в интересах физических лиц устанавливает закрытый перечень обстоятельств, при которых возможно осуществление страховой выплаты, но это только те обстоятельства, при которых очевидна нецелесообразность восстановительного ремонта.

Во-вторых, существенно увеличивается возможный срок восстановления транспортного средства с момента ДТП. Если раньше страховщик был обязан осуществить страховую выплату в течение 20 календарных дней со дня принятия заявления, то теперь, помимо 20 дней на выдачу потерпевшему направления на ремонт ТС, предусмотрен 30 дневный срок, со дня предоставления ТС собственником, для осуществления восстановительного ремонта – итого 50 дней без ТС

в отсутствие возможности ускорения процесса. В случае со страховой выплатой, страхователь мог заранее приобрести необходимые для ремонта комплектующие, а также своими силами осуществить ремонт ТС или договориться с третьими лицами о таком ремонте. На лицо довольно-таки комическая ситуация, когда «сапожнику запрещается шить самому себе сапоги» – лицо, обладающее необходимыми навыками в целях экономии времени и средств не может само осуществить ремонт своего ТС.

В-третьих, вызывает вопросы критерий доступности для потерпевшего места проведения восстановительного ремонта – до 50 км и это если потерпевший своими силами доставляет ТС. Мало того, что у лица могут возникнуть трудности с перемещением на такое значительное расстояние в отсутствие своего ТС, особенно в реалиях сельской местности, так еще и законом не предусмотрена какая-либо компенсация таких транспортных расходов.

В-четвертых, ФЗ об ОСАГО устанавливает, что «при проведении восстановительного ремонта не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий» [2]. Хорошо, что хоть запрещено использование Б/У деталей, однако в законе не указано от какого производителя должна быть новая деталь. Данный пробел дает законную возможность станциям технического обслуживания использовать не оригинальные запчасти, вплоть до запчастей самого низкого качества. Однако разница по цене между оригинальными комплектующими и китайскими аналогами может достигать десятикратного значения.

В-пятых, установленное ФЗ об ОСАГО требование по сохранению гарантийных обязательств производителя транспортного средства – т.е. необходимость проведения восстановительного ремонта у «официалов», если с года выпуска ТС прошло менее двух лет. В указанном случае не учитывается возможность предоставления официальным дилером гарантии на срок более двух лет. А ведь обычной практикой является трех летняя гарантия на импортные автомобили, таким образом, собственник ТС может на вполне себе на законных основаниях лишиться года гарантии от дилера или производителя.

Подводя итог следует отметить, что видится объективная необходимость закрепления на законодательном уровне принципа диспозитивности выбора формы возмещения вреда. У страхователя должна быть свобода выбора: страховая выплата или восстановительный ремонт – в зависимости от того, что больше отвечает его экономическим интересам. На это обращалось внимание еще в экспертном заключении на проект указанного выше ФЗ: «Потерпевшие являются слабой стороной отношений, возникающих в сфере ОСАГО, и нуждаются в особой защите. Согласно пункту 1 статьи 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина или юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме. Положения Проекта не могут противоречить этим общим принципам. В частности, абсолютно неприемлемым является лишение потерпевшего права свободно выбирать способ возмещения вреда». Помимо этого, законодателью следует устранить пробелы и недостатки правового регулирования института ОСАГО, указанные нами в статье. Сохранение же законодательства в текущем виде будет неуклонно способствовать нарушению прав страхователей различными способами.

Список литературы

1. Экспертное заключение по проекту федерального закона О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации от 20.02.2017 №162–2/2017 // СПС «КонсультантПлюс».

2. Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Собрание законодательства РФ, 06.05.2002, №18, ст. 1720.

3. Федеральный закон от 28.03.2017 №49-ФЗ О внесении изменений в Федеральный закон Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Собрание законодательства РФ, 03.04.2017, №14, ст. 2008.

4. Письмо Банка России от 26.04.2017 №ИН-015–53/18 О порядке возмещения причиненного вреда в натуре в связи с вступлением в силу Федерального закона от 28.03.2017 №49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об

обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств // СПС «КонсультантПлюс».