

# СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВА И ПРОЦЕССА

---

УДК 342.9

*Л. Б. Антонова*

## ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1 июля 2003 года в Российской Федерации вступил в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». В дальнейшем положения закона об обязательном страховании гражданской ответственности (далее – ОСАГО) неоднократно изменялись и дополнялись, и в настоящее время он действует в редакции от 4 ноября 2014 года. Согласно преамбуле данного закона, ОСАГО введено «в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами», и в основном эта задача законом решается.

Однако, покупая полис ОСАГО, многие владельцы транспортных средств не один раз задавались вопросом, почему они, неукоснительно соблюдая правила дорожного движения, должны, по сути, оплачивать «шалости» правонарушителей. Повысив уверенность участников дорожного движения в том, что в случае дорожно-транспортного происшествия причиненный им вред будет гарантированно (пусть даже не полностью) возмещен в установленном законом порядке, ОСАГО одновременно подстегнуло любителей «полихачить» к неоправданному риску, а зачастую и к откровенно хамскому поведению на дороге, поскольку в большинстве случаев даже неоднократных дорожно-транспортных происшествий по их вине причиненный потерпевшим вред будет возмещен страховой компанией, а фактически – добросовестными водителями, вынужденными приобретать полис ОСАГО под угрозой соответствующих административных санкций.

Кроме этого значительный ущерб имиджу ОСАГО в России наносят действия страховщиков, которые в погоне за прибылью, используя угрозу административного наказания водителей, зачастую создают искусственные препятствия для приобретения полисов ОСАГО. В течение всего 2014 года во многих регионах Российской Федерации было крайне сложно приобрести полис. Основной причиной при этом называлось якобы отсутствие необходимого количества бланков полисов. Но при этом при заключении владельцем транспортно-

го средства каких-либо дополнительных договоров добровольного страхования, например жизни, бланки полисов ОСАГО чудесным образом появлялись. Помимо этого в практику страховых компаний были введены попытки отказа применить соответствующий понижающий коэффициент за безаварийную езду. Все это, безусловно, направляет часть владельцев транспортных средств к отказу от исполнения своей обязанности по страхованию гражданской ответственности.

Поэтому законодательство об ОСАГО требует дальнейшего совершенствования. И в первую очередь представляется необходимым введение нормы об обязанности владельца транспортного средства, по вине которого причинен возмещенный в рамках ОСАГО вред, вернуть страховщику соответствующие суммы. Это позволит в значительной степени дисциплинировать участников дорожного движения, а также существенно снизить финансовую нагрузку на добросовестных водителей, а самое главное, укрепить у них чувство справедливости.

Одновременно с введением на территории России ОСАГО Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях был дополнен тремя составами административных правонарушений, направленными на обеспечение исполнения участниками дорожного движения требований законодательства об ОСАГО:

- управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом ОСАГО владельцев транспортного средства, а равно управление транспортным средством с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в данном страховом полисе водителями (ч. 1 ст. 12.37);

- неисполнение владельцем транспортного средства установленной Федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно и управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует (ч. 2 ст. 12.37);

- управление транспортным средством водителем-владельцем, не имеющим при себе страхового полиса ОСАГО владельцев транспортного средства, за исключением случая, предусмотренного ч. 2 ст. 12.37 (ч. 2 ст. 12.3).

За все время действия данные нормы претерпели изменения лишь в размерах установленных за указанные нарушения штрафов, которые никогда не были значительными (в настоящее время максимальный штраф предусмотрен в размере 800 рублей ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ). Большую часть времени их действия более действенной, чем штраф для нарушителей требований законодательства об ОСАГО, являлась мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, применявшаяся в соответствии с п. 7 ст. 27.1. – запрещение эксплуатации транспортного средства, выразившееся в снятии с него государственных регистрационных знаков. Однако с 15 ноября 2014 года

такая мера законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях больше не предусмотрена.

С учетом того, что в ходе реформы МВД России значительно сокращен личный состав строевых подразделений дорожно-патрульной службы, упразднены многие стационарные посты ДПС, вероятность встречи водителя, не имеющего полиса ОСАГО, с сотрудниками этой службы сильно сократилась, а в условиях чрезвычайно плотного городского и пригородного транспортного трафика любая проверка документов даже на стационарных постах может проводиться лишь выборочно, т. к. иное неминуемо вызовет локальный транспортный коллапс. В этих условиях многие владельцы и водители транспортных средств предпочитают «экономить» на приобретении полиса ОСАГО, не без оснований полагая, что рискуют быть оштрафованы не более одного-двух раз в год. Еще больше такая позиция может укрепиться в сознании водителей с 1 января 2016 года, когда вступят в силу положения Федерального закона от 22 декабря 2014 года № 437-ФЗ о возможности уплаты лишь половины суммы наложенного административного штрафа не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о его наложении.

Выходом из сложившейся ситуации во многом могло бы стать многократное увеличение штрафов за указанные правонарушения. Однако в этом случае признание уровня их общественной опасности значительно приблизится к реальным, более опасным правонарушениям в области дорожного движения, что, на наш взгляд, не совсем верно. Поэтому правильнее было бы расширить применение для выявления незастрахованного транспорта технических средств контроля дорожного движения, количество которых в последнее время значительно выросло. Однако для этого требуется разработка соответствующего программного обеспечения и применение новых технических решений для быстрой идентификации транспортных средств и их водителей, например, с помощью «защитных» в государственные регистрационные знаки и водительские удостоверения микрочипы, позволяющих считывать на расстоянии помещенные на них идентификационные данные стационарными или передвижными (переносными) средствами контроля за дорожным движением и дальнейшим сравнением их с базой данных зарегистрированных, но не застрахованных транспортных средств.