

УДК 342.9

С.Е. Герштейн
S. Gershtein

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК МЕРА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье анализируется возможность привязки полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств к количеству нарушений Правил дорожного движения. Предполагаемые меры направлены на повышение безопасности дорожного движения путем усиления административной ответственности для нарушителей Правил дорожного движения. Появляется возможность при создании «коэффициента соблюдения ПДД» увеличить собираемость штрафов, размеры страховых премий за счет нарушителей Правил дорожного движения, уменьшить количество нарушений ПДД и уменьшить аварийность на дорогах.

Ключевые слова: обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, безопасность дорожного движения, единая база нарушителей Правил дорожного движения.

ADMINISTRATIVE-LEGAL REGULATION OF VEHICLE OWNERS' COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY AS A TRAFFIC SECURITY MEASURE

The article analyzes the problem of binding the compulsory insurance policy of liability to a driver. The proposed measures are aimed at improving road safety by tracking emergency or accident-free driving. There is an opportunity through the creation of the policy of compulsory third party liability insurance to enter the path of the civilized method of work of insurance companies and to create the foundation for the establishment of a unified database of drivers insured.

Keywords: compulsory motor liability insurance, road safety, unified basis of policyholders.

Известно, что за нарушения Правил дорожного движения, в зависимости от тяжести последствий, предусматривается административная или уголовная ответственность. Часто нарушения Правил дорожного движения приводят к дорожно-транспортным происшествиям.

Принимая Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», государство ставило одной из целей повысить безопасность дорожного движения. С принятием закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств автовладельцы стали меньше переживать за последствия дорожно-транспортных происшествий, так как обладают полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, который покроет ущерб при дорожно-транспортных происшествиях. Осознание этой относительной безнаказанности привело к тому, что многие водители стали небрежнее относиться к самому факту дорожно-транспортного происшествия. Психологическая уверенность в компенсации

чужого ущерба не из собственных средств ослабляет водителя. Понимая, что за причиненный в дорожно-транспортном происшествии ущерб другому лицу материальную ответственность несет не виновник происшествия, а страховая компания, водители стали проявлять халатность в поведении на дороге. При этом административная ответственность не сильно влияет на поведение водителей.

Институт административной ответственности в основном специализируется на осуществлении штрафной функции и направлен на общее и частное предупреждение правонарушений. Когда существует система норм, запрещающих определенное поведение, возникает общее правоотношение ответственности. Административная санкция как часть нормы административного права предусматривает возможность применения мер государственного принуждения в случае ее нарушения. Несоблюдение требований норм влечет возникновение конкретного отношения ответственности.

Строгое соблюдение Правил дорожного движения его участниками в значительной степени

зависит от эффективности применяемых к нарушителям мер воздействия, среди которых наиболее распространенные – административные санкции [2, с. 88]. Однако одних административных санкций недостаточно. Нарушение правил дорожного движения и дорожно-транспортные происшествия (далее ДТП) происходят ежедневно. В случае ДТП, если участники обращаются в ГИБДД, то на виновника ДТП может быть наложен штраф за нарушение Правил дорожного движения. Бывают ситуации, когда при ДТП соблюдено несколько условий:

в ДТП принимало участие не более двух автомобилей;

не был причинен вред жизни и здоровью водителей, пешеходов, пассажиров;

не был нанесен ущерб другому имуществу, кроме автомобилей участников ДТП;

ответственность каждого из водителей на момент ДТП была застрахована по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, заключенному в отношении именно того ТС, при использовании которого произошло ДТП;

у участников ДТП нет разногласий относительно его обстоятельств, а также перечня и характера повреждений автомобилей.

размер ущерба (при условии, что договоры обоих участников заключены не ранее 2 августа 2014 г.) не превышает 50 000 руб. (25 000 руб., если хотя бы один из договоров заключен ранее 2 августа 2014 г.) [4].

При соблюдении вышеназванных условий участники ДТП могут воспользоваться «Евро-протоколом» (Европейский протокол) – самостоятельное фиксирование факта ДТП и оформление документов о ДТП для страховой компании без участников сотрудников ГИБДД.

Получается, что при «Европротоколе» участие сотрудников ГИБДД не нужно, а ДТП почти всегда происходит из-за нарушения Правил дорожного движения, значит виновник аварии, он же нарушитель ПДД, не несет заслуженную административную ответственность. Хотя при этом он все-таки является виновником и ему будет присвоен повышающий коэффициент «бонус-малус», который увеличит стоимость полиса обязательного страхования при продлении на следующий год.

Получается, при участии сотрудников ГИБДД виновник ДТП может быть наказан штрафом за нарушение ПДД, а при их отсутствии он избегает такого наказания. Однако нарушение ПДД при действующей системе административной ответственности остается по-прежнему основной проблемой.

Решением данной проблемы может стать экономический метод воздействия на безопасность дорожного движения – увеличение стоимости полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для водителей, не соблюдающих Правила дорожного движения [1, с. 164-166].

В таком случае, нарушать Правила дорожного движения будет не только небезопасно, но и экономически невыгодно. Полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств должен стоить дороже не только для виновников аварий, но и для автолюбителей, грубо нарушающих Правила дорожного движения. Даже если их действия не приводят к ДТП, максимально повышается риск наступления такого события, так как нарушение Правил дорожного движения – нарушение закона, а нарушение закона всегда есть покушение на правопорядок. Охрана правопорядка – одна из основных функций государства, ибо без правопорядка исчезает само государство как организация общества [3, с. 209].

По мнению автора, страховые компании были бы готовы поддержать данную идею, так как обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является убыточным видом страхования, при том, что базовые ставки были повышены [4], а повышение стоимости полиса для нарушителей Правил дорожного движения может привести не только к снижению убыточности, но и к увеличению размеров страховых премий за счет нарушителей Правил дорожного движения, которые частично покроют высокую убыточность из-за аварийности, связанной как раз с нарушениями Правил дорожного движения.

Однако данный коэффициент сами страховщики ввести не могут, эта норма должна быть прописана законодательно.

Даже если бы данная норма была введена, страховые компании столкнулись бы еще с одной проблемой: у ГИБДД нет единой по стране базы данных о нарушениях ПДД. Для статистики они регистрируют только ДТП, повлекшие вред для жизни и здоровья людей, а также ДТП, которые были зарегистрированы по инициативе сторон ДТП. У страховых компаний нет возможности узнать, часто ли клиента штрафуют. Страховые компании сами фиксируют аварии, случившиеся с их клиентами, в случае обращения клиента в страховую компанию.

Применительно к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения под эффективностью санкций следует

понимать достижение посредством их применения определенных положительных результатов – сокращения числа правонарушений и связанных с ними дорожно-транспортных происшествий. Степень же достижения этих результатов и их соотношение с целями санкций характеризуют уровень эффективности административного воздействия [2, с. 89]. Дополнительный коэффициент под названием «коэффициент соблюдения ПДД» привел бы к тому, что нарушители Правил дорожного движения стали бы платить за полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств больше, нежели чем те люди, которые соблюдают ПДД. Этот коэффициент должен иметь очень высокий предел. Каждое зафиксированное нарушение должно увеличивать стоимость полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В этом случае сотрудникам ГИБДД будет иметь смысл выписывать даже самые незначительные штрафы, так как эффект от такого штрафа нарушитель Правил дорожного движения ощутит не только оплачивая его, но и оплачивая повышенную страховую премию за полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Также нужно учесть, что любая мера должна не только наказывать за неправомерное поведение, но и поощрять и стимулировать. В связи

с этим «коэффициент соблюдения ПДД» должен быть не только повышающим, но и понижающим.

Создание единой базы нарушений Правил дорожного движения ГИБДД и страховых компаний и введение дополнительных требований могут увеличить собираемость штрафов, поскольку и ГИБДД и страховые компании будут иметь информацию о неоплаченных штрафах. При наличии таковой страховая компания может отказать в выдаче полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В современном мире нет проблемы оплатить штраф, когда на каждом шагу есть терминалы оплаты, банкоматы, офисы банков, которые могут принять оплату штрафа. А при предоставлении квитанций сотрудники страховых компаний могут внести в базу номер квитанции или иного платежного документа, подтверждающего оплату штрафа и выдать полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для решения подобных задач необходимо создание рабочей группы, в которую будут входить представители ГИБДД, Российского Союза Автостраховщиков, крупных страховых компаний, Центрального Банка, целью которой будет создание единой базы данных, позволяющей реализовать данную инициативу и тем самым уменьшить количество нарушений на дорогах, а значит, снизить аварийность.

Примечания

1. Герштейн С. Е. Повышение уровня безопасности дорожного движения: привязка обязательного страхования автогражданской ответственности к водителю // Пробелы в российском законодательстве. – 2012. – № 4. – С. 164-166.

2. Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы : монография. – М. : Юрлитинформ, 2010. – 208 с.

3. Майоров В. И. Управление отделом полиции с ориентацией на общественность // Полицейское право. – 2007. – № 1(9). – С. 209-211.

4. О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон № 223-ФЗ от 21 июля 2014 г.

5. О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств : указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3384-У.

ГЕРШТЕЙН Станислав Евгеньевич, аспирант Уральского финансового юридического института, г. Екатеринбург.
E-mail: gesesk@mail.ru

GERSHTEIN Stanislav, applicant for a Degree, Ural Finance and Law Institute, Yekaterinburg.
E-mail: gesesk@mail.ru