

НОВЕЛЛЫ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

<https://doi.org/10.33874/2072-9936-2021-0-2-95-104>

Целью настоящей статьи является анализ изменений, сложившихся в настоящее время в судебной практике по делам, связанным с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Научная новизна исследования определяется его целями, содержанием, а также сформулированными в нем выводами и рекомендациями. Методологическую основу исследования составили как общенаучные методы познания: нормативный, системный, логический, так и частнонаучные методы: формально-логический, метод изучения судебной практики и толкования юридических норм. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является крайне распространенным гражданско-правовым соглашением. Возникающие при разрешении судами таких дел вопросы продолжают и в настоящее время интересовать специалистов в области как материального, так и процессуального права, что свидетельствует об актуальности проведенного исследования. Статья предназначена как для правоприменителей, поскольку страхование требует специальных знаний от субъектов данных отношений, так и для широкого круга исследователей. Автор пришел к выводу, что для большей стабильности развития страхового права в рамках договора ОСАГО необходима работа с понятийным аппаратом, следование устоявшейся системе обязательств гражданского права в нормативно-правовых актах, посвященных страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

ФИЛИППОВ
Сергей Александрович

кандидат юридических наук, доцент
кафедры гражданского права
Саратовской государственной
юридической академии (г. Саратов)
s.filippov85@icloud.com

Договор;
ОСАГО;
ремонт;
износ;
суд;
вред;
ущерб

Sergey A. FILIPPOV

Candidate of Legal Sciences,
Associate Professor, Department
of Civil Law, Saratov State Law
Academy (Saratov)

s.filippov85@icloud.com

NOVELS OF JUDICIAL PRACTICE IN THE APPLICATION OF THE FEDERAL LAW "ON COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF VEHICLE OWNERS"

The purpose of this article is to analyze the changes that have taken shape at the present time in judicial practice in cases related to compulsory civil liability insurance of vehicle owners. The scientific novelty of a research is determined by its goals, content, as well as the conclusions and recommendations formulated in it. The methodological basis of the research was formed by both general scientific methods of cognition: normative, systemic, logical, and private scientific methods: formal-logical, the method of studying judicial practice and interpretation of legal norms. Compulsory civil liability insurance of vehicle owners is an extremely common civil law agreement. The issues arising in the resolution of such cases by the courts continue, and at the present time, of interest to specialists both in the field of substantive and procedural law, which indicates the relevance of the study. The article is intended both for law enforcement officers, since insurance requires special knowledge from the subjects of these relations, and a wide range of researchers. The author came to the conclusion that

Contract;
OSAGO;
repair;
wear and tear;
court;
damage

for greater stability in the development of insurance law within the framework of the OSAGO agreement, it is necessary to work with the conceptual apparatus, adherence to the established system of civil law obligations, in the regulatory legal acts devoted to civil liability insurance of vehicle owners.

Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) является крайне распространенным гражданским соглашением. В МВД России назвали количество зарегистрированных автомобилей в России: ведомство заявило, что в 2020 г. число автомобилей увеличилось до 60,5 млн единиц [1].

Договор ОСАГО – 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 страховое возмещение в форме страховой выплаты или путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы) [2].

Согласно п. 4 ст. 931 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ) в случае, когда ответственность за причинение вреда застрахована в силу того, что ее *страхование обязательно*, а также в других случаях, предусмотренных законом или договором страхования такой ответственности, лицо, в пользу которого считается заключенным договор страхования, *вправе* предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении вреда в пределах страховой суммы.

По справедливому замечанию Р. К. Савинского и М. А. Данилочкиной, вопрос о возможности предъявления требования о возмещении вреда лицу, причинившему ущерб, и страховщику, застраховавшему его гражданскую ответственность, при всей своей кажущейся очевидности с момента вступления в силу Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО) и до настоящего момента порождает множество дискуссий и ставит перед правоприменителями ряд других вопросов, которые до настоящего момента в полной мере не разрешены ни в теории страхового права, ни в судебной практике [3].

Еще в 2002 г. Астраханский областной суд указывал о применении норм материального права по данной категории споров, а именно что отсутствует устоявшаяся судебная практика; это вызвано тем, что в Законе об ОСАГО и в Правилах обязательного страхования имеются противоречия и нестыковки с нормами Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ), многие нор-

мы сформулированы некорректно, в результате чего возможно их неоднозначное толкование [4].

Нужно сказать, что нестыковок не удалось избежать и в настоящее время. Тенденция, которой следует судебная практика, порождает главный вопрос у потребителя: «Для чего страховать свою ответственность в рамках института ОСАГО?».

Причину такого негодования иллюстрирует следующий случай.

Г., на праве собственности, принадлежит автомобиль HYUNDAI SOLARIS, гражданская ответственность владельца указанного транспортного средства застрахована Страховым акционерным обществом «ВСК», о чем страховщиком выдан страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

8 июля 2020 г. в г. Саратове Я., управляя принадлежащим ей на праве собственности автомобилем марки *Geely Emgrand*, не учла скорость движения и особенности своего транспортного средства, дорожно-метеорологические условия, интенсивность движения, в результате чего допустила столкновение с автомобилем *Hyundai Solaris* под управлением водителя Г. Гражданская ответственность владельца транспортного средства *Geely Emgrand*, застрахована АО «АльфаСтрахование», о чем страховщиком выдан страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В результате виновных действий Я. автомобилю Г. были причинены технические повреждения, а Г. как владельцу – материальный вред.

В силу положений п. 1 ст. 12 Закона об ОСАГО потерпевший вправе предъявить страховщику требование о возмещении вреда, причиненного его жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортного средства, в пределах страховой суммы.

20 июля 2020 г. Г. как потерпевший обратился в Саратовский филиал Страхового акционерного общества «ВСК» с соответствующим требованием о возмещении вреда, причиненного его имуществу, представив все установленные Законом об ОСАГО и Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утв. положением Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-11 (в ред. от 8 октября 2019 г.), документы, необходимые и достаточные для выплаты страхового возмещения.

20 июля 2020 г. Г. представил страховщику поврежденное транспортное средство для его осмотра и (или) независимой технической экспертизы.

4 августа 2020 г. Страховым акционерным обществом «ВСК» была осуществлена выплата страхового возмещения в размере 64 533 руб. 19 коп. Представители Страхового акционерного общества «ВСК» пояснили, что сумма страхового возмещения, отраженная в акте о страховом случае от 3 августа 2020 г., в размере 64 533 руб. 19 коп., перечисленная платежным поручением, была исчислена с учетом износа комплектующих изделий транспортного средства.

После осуществления страховщиком выплаты страхового возмещения в указанном размере в целях производства восстановительного ремонта принадлежащего транспортного средства Г. обратился к официальному дилеру «Hyundai» в г. Саратов – в сервисный центр «АГАТ».

Однако суммы страхового возмещения оказалась недостаточной для осуществления оплаты необходимого ремонта и полного восстановления нарушенного права Г. Как следует из дефектовочного акта, составленного 18 августа 2020 г. ООО «Гранд», общая стоимость работ и запчастей, подлежащих к замене, составляющих фактический размер расходов, необходимых для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до момента ДТП, составляет 128 300 руб. 00 коп.

Указанный в дефектовочном акте объем рекомендованных работ, а также перечень запчастей, рекомендованных к замене, в полной мере отвечает требованиям завода-изготовителя и учитывает условия эксплуатации принадлежащего Г. транспортного средства, является экономически обоснованным и необходимым для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до ДТП.

В связи с тем, что от возмещения причиненного ущерба Я. уклоняется, Г. вынужден обратиться в суд за защитой своего нарушенного права, а заявленные требования подлежат удовлетворению по следующим основаниям.

В силу положений п. 1 ст. 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

Согласно ст. 1072 ГК РФ юридическое лицо или гражданин, застраховавшие свою ответственность в порядке добровольного или обязательного страхования в пользу потерпевшего (ст. 931, п. 1 ст. 935), в случае, когда страховое возмещение недостаточно для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, возмещают разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

В соответствии с п. 2 ст. 15 ГК РФ под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или пов-

реждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

В соответствии с подп. «б» п. 18 ст. 12 Закона об ОСАГО размер подлежащих возмещению страховщиком убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется: в случае повреждения имущества потерпевшего – в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента наступления страхового случая.

Согласно п. 19 ст. 12 Закона об ОСАГО к указанным в подп. «б» п. 18 настоящей статьи расходам относятся также расходы на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта, расходы на оплату работ, связанных с таким ремонтом. Размер расходов на запасные части (за исключением случаев возмещения причиненного вреда в порядке, предусмотренном п. 15.1–15.3 настоящей статьи) определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте. При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) не может начисляться износ свыше 50% их стоимости.

Размер расходов на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта транспортного средства, расходов на оплату связанных с таким ремонтом работ и стоимость годных остатков определяются в порядке, установленном Банком России.

Пунктом 3.4 положения Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (зарегистрировано в Минюсте России 3 октября 2014 г. № 34245) также установлено, что размер расходов на восстановительный ремонт определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства. Относительная потеря стоимости комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства, их функциональных характеристик и ресурса в процессе эксплуатации характеризуется показателем износа.

Вместе с тем Конституционный Суд РФ в своем постановлении от 10 марта 2017 г. № 6-П указал, что при исчислении размера расходов, необходимых для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до повреждения, и подлежащих возмещению лицом, причинившим вред, должны приниматься во внимание реальные, т.е. необходимые, экономически обоснованные, отвечающие требованиям завода-изготовителя, учитываю-

щие условия эксплуатации транспортного средства и достоверно подтвержденные расходы, в том числе расходы на новые комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) (абз. 4 п. 5).

В силу толкования Конституционного Суда РФ, содержащегося в п. 5.3 вышеуказанного Постановления, положения ст. 15, п. 1 ст. 1064, ст. 1072 и п. 1 ст. 1079 ГК РФ по своему конституционно-правовому смыслу в системе действующего правового регулирования (во взаимосвязи с положениями Закона об ОСАГО) предполагают возможность возмещения лицом, гражданская ответственность которого застрахована по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, потерпевшему, которому по указанному договору страховой организацией выплачено страховое возмещение в размере, исчисленном в соответствии с Единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства с учетом износа подлежащих замене деталей, узлов и агрегатов транспортного средства, имущественного вреда исходя из принципа полного его возмещения, если потерпевшим представлены надлежащие доказательства того, что размер фактически понесенного им ущерба превышает сумму полученного страхового возмещения.

По мнению Конституционного Суда РФ, иное приводило бы к нарушению гарантированных ст. 17 (ч. 3), 19 (ч. 1), 35 (ч. 1), 46 (ч. 1), 52 и 55 (ч. 3) Конституции РФ прав потерпевших, имуществу которых был причинен вред при использовании иными лицами транспортных средств как источников повышенной опасности.

В силу п. 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» при разрешении споров, связанных с возмещением убытков, необходимо иметь в виду, что в состав реальной ущерба входят не только фактически понесенные соответствующим лицом расходы, но и расходы, которые это лицо должно будет произвести для восстановления нарушенного права (п. 2 ст. 15 ГК РФ). Если для устранения повреждений имущества истца использовались или будут использованы новые материалы, то, за исключением случаев, установленных законом или договором, расходы на такое устранение включаются в состав реального ущерба истца полностью, несмотря на то, что стоимость имущества увеличилась или может увеличиться по сравнению с его стоимостью до повреждения.

Таким образом, исходя из вышеуказанных положений действующего законодательства РФ и приведенных выше обстоятельств, свидетельствующих о недостаточности выплаченного Г. страховым акци-

онерным обществом «ВСК» страхового возмещения для полного возмещения причиненного материального ущерба, для взыскания с ответчика Я. разницы между страховым возмещением и фактическим размером ущерба, составляющей сумму в размере 63 766 руб. 81 коп. (128 300 руб. 00 коп. (фактический размер расходов) – 64 533 руб. 19 коп. (сумма страхового возмещения) = 63 766 руб. 81 коп.), имеются все законные основания [5].

В юридической литературе несложно натолкнуться на дискуссию о том, должен ли нести гражданско-правовую ответственность перед потерпевшим причинитель вреда, застраховавший свою гражданскую ответственность в рамках договора ОСАГО. Перманентно данный вопрос не теряет своей актуальности с начала действия реформы автогражданской ответственности.

Возникшие проблемы процессуального характера были призваны устранить высшие судебные инстанции.

Ранее Верховный Суд РФ отмечал, что в силу закона (гл. 59 ГК РФ) потерпевший вправе предъявить требование о возмещении вреда непосредственно его причинителю. Однако Закон об ОСАГО должен защищать права не только потерпевшего, но и самого страхователя, который уже и так произвел затраты по страхованию своей ответственности в соответствии с договором со страховой компанией, а нести дополнительные издержки связанные с ведением процесса, когда это не имеет существенного значения, не является правильным. Вопрос о возмещении вреда самим лицом, чья ответственность застрахована, решается в зависимости от выраженного им согласия на такое возмещение либо отсутствия такого намерения. В последнем случае к участию в деле должен быть привлечен страховщик. Если страховщик привлечен к участию в деле, то независимо от того, настаивает ли потерпевший на возмещении вреда его причинителем, ответственность которого застрахована по договору обязательного страхования, суду следует отказать потерпевшему в иске [6].

В своем Постановлении Конституционный Суд РФ уже реагировал на спорные обстоятельства и, как видим из приведенного примера, сохранил правовую последовательность: «Так, в страховом правоотношении обязательство страховщика перед потерпевшим возникает на основании заключенного страховщиком со страхователем договора страхования гражданской ответственности, а не норм главы 59 ГК Российской Федерации; выплату страхового возмещения обязан осуществить непосредственно страховщик, причем наступление страхового случая, влекущее такую обязанность, само по себе не освобождает страхователя от гражданско-правовой ответственности перед потерпевшим за причинение ему вреда. Сме-

шение различных обязательств и их элементов, одним из которых является порядок реализации потерпевшим своего права, приводит к подмене одного гражданско-правового института другим и влечет неблагоприятные последствия для стороны, в интересах которой он устанавливался, в данном случае – потерпевшего (выгодоприобретателя), чем ущемляются его конституционные права и свободы» [7].

Таким образом, Конституционный Суд РФ подразумевает возникновение двух независимых обязательств: деликтного у причинителя вреда и страхового у страховой компании.

Ю. Б. Фогельсон небесспорно считает, что потерпевший вправе сам выбирать, какое из этих требований предъявить: деликтное – причинителю вреда или договорное – страховщику [8].

Положения Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29 января 2015 г. № 2, казалось бы, должны были поставить точку в дискуссии субъектов ответственности. Абзацами 2, 3 п. 28 данного Постановления поясняется: расходы, понесенные потерпевшим в связи с необходимостью восстановления права, нарушенного вследствие причиненного дорожно-транспортным происшествием вреда, подлежат возмещению страховщиком в пределах сумм, установленных ст. 7 Закона об ОСАГО (п. 4 ст. 931 ГК РФ, абз. 8 ст. 1, абз. 1 п. 1 ст. 12 Закона об ОСАГО). Исходя из положений ст. 15 ГК РФ и абз. 2 п. 23 ст. 12 Закона об ОСАГО в их взаимосвязи с причинителем вреда на основании гл. 59 ГК РФ могут быть взысканы лишь убытки, превышающие предельный размер страховой суммы.

Гражданское законодательство содержит указание на то, что размер страхового возмещения должен определяться в пределах страховой суммы установленной договором страхования. Тезис полностью согласуем со ст. 1072 ГК РФ: юридическое лицо или гражданин, застраховавшие свою ответственность в порядке добровольного или обязательного страхования в пользу потерпевшего, в случае, когда страхового возмещения недостаточно для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, возмещают разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

Приведенные разъяснения Верховного Суда РФ давали понять, что запрета на возможность потерпевшего предъявить требования непосредственно причинителю вреда в связи с возникшими убытками, в результате дорожно-транспортного происшествия, закон не содержит. Иначе говоря, сохраняются два субъекта, у которых возникает обязательство перед потерпевшим по возмещению вреда.

Нужно признать, что ограничить такое правомочие Верховный Суд РФ и не мог, поскольку предъявление требований причинителю вреда предусмотрено п. 1 ст. 1064 ГК РФ, который устанавливает

обязанность возместить вред в полном объеме. Указанная норма должна защищать права потерпевшего и позволяет руководствоваться общими нормами гл. 59 ГК РФ при определении размера ущерба.

Усматривается, что формулировки, изложенные в ГК РФ и Законе № 40-ФЗ, способствуют истцам в совершении ошибок при предъявлении исковых требований. Например, в соответствии со ст. 12 Закона ОСАГО потерпевший вправе предъявить страховщику требование *о возмещении вреда*, причиненного его жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортного средства, *в пределах страховой суммы*.

Такое выражение материально-правового требования согласуется с деликтной ответственностью, но действительно «непонятно, чем руководствовался законодатель, предусматривая в ч. 4 ст. 931 ГК РФ право потерпевшего предъявлять непосредственно страховщику требование о возмещении вреда, а не о выплате страхового возмещения, ведь эта конструкция приводит к возникновению споров о размере денежных средств подлежащих взысканию, о сроках исковой давности и т.п. Кроме того, требования о возмещении вреда основаны на общих нормах гл. 59 ГК РФ, тогда как требование о выплате страхового возмещения основывается на нормах договора о страховании. Указанные требования являются различными по способу возникновения обязательства, на удовлетворение которого они направлены. Более того, обязательства о возмещении вреда и о страховой выплате являются различными по своему характеру, так как обязательство по выплате страхового возмещения непременно является денежным, тогда как обязательство по возмещению вреда допускает возмещение вреда в натуре (ст. 1082 ГК РФ)» [3].

В тот момент напрашивалась формулировка в Законе об ОСАГО о том, что факт страхования гражданской ответственности прекращает деликтные обязательства, возникшие у причинителя вреда.

В дальнейшем Закон об ОСАГО как бы учел данный недочет системы обязательств, и в п. 15.1 ст. 12 было установлено: страховое возмещение вреда, причиненного легковому автомобилю, находящемуся в собственности гражданина и зарегистрированному в РФ, осуществляется (за исключением случаев, установленных п. 16.1 настоящей статьи) путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего (возмещение причиненного вреда в натуре).

Впоследствии судебная практика все же разрешила вопросы процессуального характера. Однако вопросы материального права все еще нуждаются в совершенствовании.

Так, в другом гражданском деле А. обратился с исковым заявлением к публичному акционерному обществу Страховая компания «Росгосстрах» о выплате страхо-

вого возмещения, неустойки, компенсации морального вреда, а также к Н. о взыскании ущерба. А. просит взыскать с ПАО СК «Росгосстрах» в пользу истца невыплаченное страховое возмещение в сумме 87 900 руб., компенсацию морального вреда в размере 5 тыс. руб., убытки по оплате экспертного заключения в размере 5150 руб., по оплате услуг по отправке почтового отправления в размере 370 руб., штраф в связи с отказом удовлетворения требований потребителя в добровольном порядке в размере 43 950 руб., неустойку в размере 879 руб. С второго ответчика Н. стоимость восстановительного ремонта в размере 131 083 руб., причиненного в результате ДТП, судебные расходы по оплате государственной пошлины в размере 1316 руб.; взыскать с ПАО СК «Росгосстрах» и Н. пропорционально судебные расходы по оплате услуг представителя в сумме 12 084 руб.

Требования мотивированы следующим: 17 октября 2018 г. произошло ДТП с участием трех автомобилей: под управлением Н., под управлением А., принадлежащего на праве собственности С. ДТП произошло по вине Н. 29 октября 2018 г. истец обратился в ПАО СК «Росгосстрах» с заявлением о выплате страхового возмещения. 10 ноября 2018 г. ПАО СК «Росгосстрах» отказала в выплате страхового возмещения по мотиву того, что механизм образования повреждений ТС истца не соответствует обстоятельствам ДТП.

А. был вынужден организовать производство повторной независимой экспертизы, о чем был извещен страховщик ПАО СК «Росгосстрах». Истец понес убытки по оплате заключения эксперта в размере 5 тыс. руб. Согласно выводам экспертного заключения стоимость восстановительного ремонта без учета износа запасных частей составляет 114 700 руб., с учетом износа – 77 500 руб. ПАО СК «Росгосстрах» 7 декабря 2018 г. повторно отказал истцу в выплате страхового возмещения по тем же основаниям. Истец понес убытки по оплате услуг почтового отправления в размере 370 руб.

Кроме того, истец неоднократно обращался к Н. с требованием уплаты стоимости износа деталей в размер 37 200 руб., в добровольном порядке ущерб не возмещен. Н. в судебном заседании не признал исковые требования по доводам, изложенным в письменных возражениях, из которых следует, что истец выбрал неверный способ правовой защиты права. У истца отсутствует право требовать с Н. разницу между страховым возмещением и реальным размером убытков, поскольку при надлежащем требовании к страховщику о возложении обязанности организовать ремонт автомобиля убытки потерпевшего А. покрываются в полном размере, достаточном для восстановления нарушенного права истца.

Статьей 7 Закона об ОСАГО предусмотрена страховая сумма, в пределах которой страховщик при

наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред. Согласно п. 15, 15.1, 21 ст. 12 Закона об ОСАГО страховое возмещение вреда, причиненного транспортному средству потерпевшего (за исключением легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан и зарегистрированных в Российской Федерации), может осуществляться по выбору потерпевшего: путем организации и оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего на станции технического обслуживания, которая выбрана потерпевшим по согласованию со страховщиком в соответствии с правилами обязательного страхования и с которой у страховщика заключен договор на организацию восстановительного ремонта (возмещение причиненного вреда в натуре); путем выдачи суммы страховой выплаты потерпевшему (выгодоприобретателю) в кассе страховщика или перечисления суммы страховой выплаты на банковский счет потерпевшего (выгодоприобретателя) (наличный или безналичный расчет). Страховое возмещение вреда, причиненного легковому автомобилю, находящемуся в собственности гражданина и зарегистрированному в РФ, осуществляется (за исключением случаев, установленных п. 16.1 настоящей статьи) путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего (возмещение причиненного вреда в натуре). Страховщик после осмотра поврежденного транспортного средства потерпевшего и (или) проведения его независимой технической экспертизы выдает потерпевшему направление на ремонт на станцию технического обслуживания и осуществляет оплату стоимости проводимого такой станцией восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего.

При проведении восстановительного ремонта в соответствии с п. 15.2 и 15.3 настоящей статьи не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), если в соответствии с единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Иное может быть определено соглашением страховщика и потерпевшего.

По ходатайству стороны истца судом по настоящему делу назначена и проведена судебная автотехническая экспертиза. Размер расходов на восстановительный ремонт в отношении автомобиля в ДТП 10 октября 2018 г., рассчитанный в соответствии с положением Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П,

составляет: без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) – 129 400 руб., с учетом их износа – 87 900 руб. Размер ущерба, причиненный автомобилю в ДТП 17 октября 2018 г., рассчитанного по среднерыночным ценам, сложившимся в Поволжском экономическом регионе, в соответствии с Методическими рекомендациями для судебных экспертов «Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости, восстановительного ремонта и оценки» МЮ РФ, РФСЦЭ 2013, на дату ДТП составляет: без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) – 218 983 руб., с учетом – 138 521 руб.

При таких обстоятельствах суд приходит к выводу, что ответчик ПАО СК «Росгосстрах» не исполнил свою обязанность по предоставлению истцу страхового возмещения по договору ОСАГО.

По общему правилу оплата стоимости восстановительного ремонта осуществляется страховщиком с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) (п. 19 ст. 12 Закона об ОСАГО).

Таким образом, в связи с нарушением страховой компанией обязательства по выдаче истцу направления на ремонт, истец воспользовался своим правом и предъявил к ответчику ПАО СК «Росгосстрах» требование о взыскании страхового возмещения в форме страховой выплаты.

Истцом понесены почтовые расходы в размере 370 руб. с целью направления ответчику претензии о страховом возмещении. Поскольку данные расходы обусловлены наступлением страхового случая и необходимые для реализации истцом права на получение страхового возмещения, они подлежат включению в состав страховой выплаты. При таких обстоятельствах с ответчика ПАО СК «Росгосстрах» в пользу истца подлежит взысканию страховая выплата в сумме 88 270 руб.

В п. 11, 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23 июня 2015 г. № 25 разъяснено, что, применяя ст. 15 ГК РФ, следует учитывать, что по общему правилу лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков. Возмещение убытков в меньшем размере возможно в случаях, предусмотренных законом или договором в пределах, установленных гражданским законодательством. При разрешении споров, связанных с возмещением убытков, необходимо иметь в виду, что в состав реального ущерба входят не только фактически понесенные соответствующим лицом расходы, но и расходы, которые это лицо должно будет произвести для восстановления нарушенного права (п. 2 ст. 15 ГК РФ).

Как указал Конституционный Суд РФ в постановлении от 10 марта 2017 г. № 6-П, замена поврежденных деталей, узлов и агрегатов, если она необходима

для восстановления эксплуатационных и товарных характеристик поврежденного транспортного средства, в том числе с учетом требований безопасности дорожного движения, в большинстве случаев сводится к их замене на новые детали, узлы и агрегаты. Поскольку полное возмещение вреда предполагает восстановление поврежденного имущества до состояния, в котором оно находилось до нарушения права, в таких случаях, притом что на потерпевшего не может быть возложено бремя самостоятельного поиска деталей, узлов и агрегатов с той же степенью износа, что и у подлежащих замене, неосновательного обогащения собственника поврежденного имущества не происходит, даже если в результате замены поврежденных деталей, узлов и агрегатов его стоимость выросла [9]. Соответственно, при исчислении размера расходов, необходимых для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до повреждения, и подлежащих возмещению лицом, причинившим вред, должны приниматься во внимание реальные, т.е. необходимые, экономически обоснованные, отвечающие требованиям завода-изготовителя, учитывающие условия эксплуатации транспортного средства и достоверно подтвержденные расходы, в том числе расходы на новые комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты).

Таким образом, на причинителя вреда, т.е. ответчика, возлагается бремя доказывания возможности восстановления поврежденного имущества без использования новых материалов, а также неразумности избранного потерпевшим способа исправления повреждений.

В своих возражениях представитель ответчика Н. ссылается на то, что страховая компания обязана возместить истцу убытки путем организации восстановительного ремонта с использованием деталей, узлов, агрегатов, при этом износ на подлежащие замене комплектующие изделия начислению не подлежит. Следовательно, у истца отсутствует право требовать у Н. денежные средства в виде разницы между страховым возмещением и реальным ущербом. Суд счел несостоятельными доводы ответчика, поскольку страховая компания отказала истцу в выдаче направления на восстановительный ремонт, в связи с чем истец обратился к ней с требованием о выплате страхового возмещения в денежной форме.

Учитывая, что подлежащая взысканию со страховой компании страховая выплата недостаточна для полного возмещения причиненных истцу по вине ответчика убытков, ответчик Н. не доказал возможность восстановления поврежденного автомобиля истца без использования новых запасных частей, суд полагает законным, обоснованным и подлежащим удовлетворению требования истца о взыскании с ответчика Н. в пользу истца денежных средства в счет

возмещения вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, в размере 131 083 руб. из расчета: 218 983 руб. – 87 900 руб. [10].

Получается достаточно неординарная ситуация, подорвавшая уровень доверия граждан к институту ОСАГО¹, и одна из причин тому – Конституционный Суд РФ и его постановление от 10 марта 2017 г. № 6-П.

Водителю, не имеющему юридического образования, представляется, что если он застраховал свою гражданскую ответственность, заплатил немалую страховую премию и причинил ущерб, размер которого покрывает страховая сумма, то его обязательства уже выполнены, претензий к нему быть не должно. Однако, как мы видим из представленных примеров, а судебная практика развивается именно в таком направлении, это далеко не так.

Думается, инсинуации в адрес Конституционного Суда РФ не вполне уместны, мотивировочная часть названного Постановления в полной мере согласуется с действующим материальным законодательством, законодателю же, на наш взгляд, следует обратить свой взор на Закон об ОСАГО и Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утв. положением Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-11.

Поскольку страховая выплата производится с учетом износа узлов и агрегатов транспортного средства и это прямо указано в законодательстве, Конституционный Суд РФ справедливо, защищая права потерпевших, дал понять, что им довольно часто этой суммы недостаточно, и полно аргументировал данный тезис в п. 5 своего Постановления.

Однако представляется, что в нынешних условиях законодатель чрезмерно опекает страховые организации. Не вызывает вопросов, когда поправками (ст. 16.1 Закона об ОСАГО в ред. Федерального закона от 4 июня 2018 г. № 133-ФЗ) защищаются страховщики от непосильных штрафов, пеней и неустоек, которыми активно пользовались юридические фирмы по типу «авто-юрист».

В п. 5.2 названного Постановления Конституционный Суд РФ указал, что в контексте конституционно-правового предназначения ст. 15, п. 1 ст. 1064, ст. 1072 и п. 1 ст. 1079 ГК РФ Закон об ОСАГО как регулирующий иные – страховые – отношения и основанная на нем Единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении пов-

режденного транспортного средства не могут рассматриваться в качестве нормативно установленного исключения из общего правила об определении размера убытков в рамках деликтных обязательств и, таким образом, не препятствуют учету полной стоимости новых деталей, узлов и агрегатов при определении размера убытков, подлежащих возмещению лицом, причинившим вред. Положения ст. 15, п. 1 ст. 1064, ст. 1072 и п. 1 ст. 1079 ГК РФ сами по себе не ограничивают круг доказательств, которые потерпевшие могут предъявлять для определения размера понесенного ими фактического ущерба. Соответственно, поскольку размер расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства определяется на основании Единой методики лишь в рамках договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и только в пределах, установленных Законом об ОСАГО, а произведенные на ее основании подсчеты размера вреда в целях осуществления страховой выплаты не всегда адекватно отражают размер причиненного потерпевшему фактического ущерба и, следовательно, не могут служить единственным средством для его определения, суды обязаны в полной мере учитывать все юридически значимые обстоятельства, позволяющие установить и подтвердить фактически понесенный потерпевшим ущерб.

Таким образом, напрашивается вывод, что для того, чтобы автолюбители не отказывались от страхования своей гражданской ответственности, не уходили в тень, страховщикам необходимо адекватно оценивать причиненный потерпевшему ущерб при оплате восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства (когда организация и оплата восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего на станции технического обслуживания не производится), с волей законодателя отказаться от возмещения по модели «с учетом износа» комплектующих изделий транспортного средства, ведь абз. 3 ст. 15.1 Закона об ОСАГО определяет при проведении восстановительного ремонта в соответствии с п. 15.2 и 15.3 ст. 12 названного Закона не допускать использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) и Конституционный Суд РФ недвусмысленно дал понять, как исключить подобные ситуации.

Кроме того, для большей стабильности развития страхового права в рамках договора ОСАГО необходима работа с понятийным аппаратом, следование устоявшейся системе обязательств гражданского права, в нормативно-правовых актах, посвященных страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

¹ Исследование показало, что в случае существенного (двойного) подорожания полиса 24% автомобилистов намерены вовсе отказаться от покупки ОСАГО. Еще 10% граждан намереваются приобрести поддельный полис «автогражданки» и ездить с ним на свой страх и риск. Не менее интересно и то, что 12% респондентов уже отказались от покупки автомобильной страховки либо приобретают фальшивые полисы из-за ее дороговизны [11].

Пристатейный библиографический список

1. Куликов В. В России выросло число зарегистрированных автомобилей // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2020/01/04/v-rossii-vyroslo-chislo-zaregistrirovannyh-avtomobilej.html> (дата обращения: 07.09.2020).
2. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (в ред. от 25 мая 2020 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».
3. Савинский Р.К., Данилочкина М.А. Некоторые вопросы возмещения вреда при наличии договоров ОСАГО // Юридическая и правовая работа в страховании. 2007. № 1.
4. Обобщение Астраханского областного суда на 2-е полугодие 2007 г. по рассмотренным гражданским спорам, связанным с применением Федерального закона от 25 апреля 2002 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Астраханский областной суд : сайт. URL: http://www.regioncourt.astranet.ru/ss_detale.php?id=5750 (дата обращения: 07.09.2020) (в настоящее время приняты новые правила ОСАГО, утв. положением ЦБ РФ от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О Правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»).
5. Дело № 2-3456/2020 Ленинского районного суда г. Саратова 64RS0046-01-2020-005023-68.
6. Ответ на вопрос 11 обзора законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2007 года. (утв. Постановлением Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 30 мая 2007 г.) (Извлечение) // СПС «КонсультантПлюс».
7. Постановление Конституционного Суда РФ от 31 мая 2005 г. № 6-П «По делу о проверке Конституционности Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в связи с запросами государственного собрания – Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской Областной Думы, группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина С.Н. Шевцова» (абз. 5, 6 п. 3.1) // СПС «КонсультантПлюс».
8. Фогельсон Ю.Б. Правовое регулирование ОСАГО. Решенные и нерешенные проблемы // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 9.
9. Постановление Конституционного Суда РФ от 10 марта 2017 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности статьи 15, пункта 1 статьи 1064, статьи 1072 и пункта 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан А.С. Аринушенко, Г.С. Бересневой и других» // СПС «КонсультантПлюс».
10. Дело № 2-1005/2019 64RS0004-01-2019-000775-84.
11. Страховой оброк: треть россиян решила отказаться от ОСАГО // Газета.Ru : сайт. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2020/08/24/13208731.shtml> (дата обращения: 07.09.2020).

References

1. Kulikov V. In Russia, the Number of Registered Cars Has Increased. URL: <https://rg.ru/2020/01/04/v-rossii-vyroslo-chislo-zaregistrirovannyh-avtomobilej.html> (date of the application: 07.09.2020).
2. Federal Law of 25 April 2002 No. 40-FZ (as amended by 25 May 2020) "On Compulsory Civil Liability Insurance of Vehicle Owners" (SPS "ConsultantPlus").
3. Savinskii R. K., Danilochkina M. A. Some Issues of Compensation for Harm in the Presence of OSAGO Contracts. *Legal and Legal Work in Insurance*. 2007. No. 1.
4. Generalization of the Astrakhan Regional Court for the 2nd half of 2007 on the considered civil disputes related to the application of the Federal Law of 25 April 2002 No. 40-FZ "On Compulsory Civil Liability Insurance of Vehicle Owners". URL: http://www.regioncourt.astranet.ru/ss_detale.php?id=5750 (date of the application: 07.09.2020) (Currently, new OSAGO rules have been adopted, approved by the Regulation of the Central Bank of the Russian Federation of 19 September 2014 No. 431-P "On the Rules of Compulsory Civil Liability Insurance of Vehicle Owners").
5. Case No. 2-3456/2020 of the Leninsky District Court of Saratov 64RS0046-01-2020-005023-68.
6. Answer to question 11 of the Review of Legislation and Judicial Practice of the Supreme Court of the Russian Federation for the First Quarter of 2007 (approved by the Resolution of the Presidium of the Supreme Court of the Russian Federation of 30 May 2007) (Extract) (SPS "ConsultantPlus").
7. Resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation of 31 May 2005 No. 6-P "On the Case of Checking the Constitutionality of the Federal Law "On Compulsory Civil Liability Insurance of Vehicle Owners" in Connection with the Requests of the State Assembly – El Kurultai of the Altai Republic, Volgograd Regional Duma, a Group of State Duma Deputies and the Complaint of Citizen S.N. Shevtsova" (abs. 5, 6, cl. 3.1) (SPS "ConsultantPlus").

8. Fogelson *Iu. B.* Legal Regulation of OSAGO. Solved and Unsolved Problems. *Laws of Russia: Experience, Analysis, Practice*. 2007. No. 9.

9. Resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation of 10 March 2017 No. 6-P "On the Case of Checking the Constitutionality of Article 15, Paragraph 1 of Article 1064, Article 1072 and Paragraph 1 of Article 1079 of the Civil Code of the Russian Federation in Connection with Complaints from Citizens A.S. Arinushenko, G.S. Beresneva and Others" (SPS "ConsultantPlus").

10. Case No. 2-1005/2019 64RS0004-01-2019-000775-84.

11. Insurance Quitrent: A Third of Russians Decided to Abandon OSAGO. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2020/08/24/13208731.shtml> (date of the application: 07.09.2020).