



процессуального законодательства. В: Теория и практика общественно-го развития. 2010, №1, с. 216-222.

15. Кочубей А. В. *Процессуальные особенности микрообъектов как вещественных доказательств*. В: Вестник Волгоградской академии МВД России, 2008, № 1(6), с. 80-84.

16. Рахунов Р. Д. *Вещественные и письменные доказательства в советском уголовном процессе*. В: Ученые записки ВИНУН. Вып. 10. М., 1959, с. 207.

17. Колдин В. Я. *Предмет и задачи фиксации вещественных доказательств*. В: Тезисы докладов на Межвузовской конференции по криминалистике. М., 1960, с. 2-3.

18. *Практика применения нового уголовно-процессуального законодательства в стадии предварительного расследования*. М.: Госюриздат, 1961, с. 44.

19. Белкин Р. С. *Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике*. М.: Юридическая литература, 1964, 223 с.

20. Винберг А. И., Кочаров Г. И., Миньковский Г. М. *Актуальные вопросы судебных доказательств в уголовном процессе*. В: Социальная законность. 1963, №3, с. 26.

21. Жбанков В. А. *Образцы для сравнительного исследования в уголовном судопроизводстве*. М., 1969, 168 с.

22. *Средства доказывания в уголовном процессе*. Ч. 1. Галкин В. М. Под ред.: Полевой Н. С. М., 1967. с. 232.

23. Нурғалиев М. А. *Понятие вещественного доказательства в уголовном процессе*. В: Правоведение, 1972, № 3, с. 116.

24. Петрухин И. Л. *Экспертиза как средство доказывания в советском уголовном процессе*. М.: Юрид. лит., 1964, 178 с.

25. Жбанков В. А. *Криминалистические средства и методы раскрытия неочевидных преступлений*. М.: Изд-во Акад. МВД СССР, 1987, 90 с.

26. Косарев В. Н., Макогон И. В. *Использование микрообъектов в расследовании преступлений*. Волгоград: Изд-во ВолГУ, 232 с.

## ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ВЫПЛАТЫ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ В ДОГОВОРАХ ПО АВТОСТРАХОВАНИЮ

К. СИЧИНСКИЙ,

Докторант Института Юридических и Политических Исследований Академии Наук Молдовы

### SUMMARY

In this research the author makes comparative analysis of the specifics of the estimation of loss and of the procedure of the payment of insurance indemnity in the contracts of fully comprehensive motor insurance contracts and compulsory civil liability insurance in respect of the use of the motor vehicle.

**Keywords:** motor insurance, fully comprehensive insurance, compulsory civil liability insurance in respect of the use of the motor vehicle, estimation of loss, insurance indemnity.

### АННОТАЦИЯ

В настоящей статье автор проводит сравнительно-правовое исследование особенностей порядка определения размера и порядка выплаты страхового возмещения в договорах добровольного имущественного автострахования КАСКО и договора обязательного страхования автогражданской ответственности.

**Ключевые слова:** автострахование, КАСКО, обязательное страхование автогражданской ответственности, размер ущерба, страховое возмещение.

*Актуальность темы настоящей статьи обусловлена тем фактом, что в 2013 году в Республике Молдова был существенно изменен порядок определения размера реального ущерба и выплаты страхового возмещения в автостраховых договорах. Более того, автор не может не заметить, что любые исследования в данной области никогда не потеряют актуальности и практического значения, поскольку именно малое количество соответствующих исследований, а, главное, отсутствие их широкого освещения является одним из факторов, благоприятствующих страховым компаниям и обеспечивающих для них выигрышное положение по сравнению с потребителями страховых услуг, которые, как правило, не обладают соответствующими специальными знаниями.*

Немедленно после получения заявления от страхователя или потерпевшего страховщик обязан открыть дело об ущербе и запросить у компетентных органов и организаций (органы внутренних дел, пожарная служба, прокуратура, медицинское учреждение) информацию о происшествии и его последствиях.

В течение установленного периода (как правило, не более 5 рабочих дней для договора добровольного имущественного автострахования КАСКО и не более 5 рабочих дней для договора обязательного страхования автогражданской от-

ветственности [4, п. с) ч. (1) ст. 19]) с момента получения извещения о наступлении страхового случая, причинившего материальный ущерб, страховщик, после согласования со страхователем времени и места осмотра, обязан в его присутствии осмотреть поврежденное имущество и составить протокол об установлении ущерба.

После получения от страхователя и/или потерпевшего всех предусмотренных законом или договором документов (ст. 19-21, 25 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными

средствами [4]) страховщик формирует дело об ущербе, устанавливает конкретный размер ущерба и определяет сумму возмещения.

Договором или законом устанавливается срок, в течение которого страховщик обязан исполнить указанные действия:

1) для договора *добровольного имущественного автострахования КАСКО* – срок, как правило, составляет от 15 до 30 календарных дней с даты *представления страхователем последнего документа*, необходимого для завершения дела об ущербе;

2) для договора обязательного страхования автогражданской ответственности страховщик обязан закрыть:

а. дело о материальном ущербе – в срок *не более 15 календарных дней с даты представления потерпевшим последнего документа*, необходимого для завершения дела об ущербе;

б. дело о телесных повреждениях или о смерти – в срок *не более 10 календарных дней с даты представления потерпевшим последнего документа*, подтверждающего ущерб;

но, в любом случае, **не позднее** чем в срок, не превышающий *3 месяцев с даты получения сообщения о страховом случае*.

Неисполнение страховщиком указанной обязанности в срок, установленный законом или договором, влечет наступление для него ответственности за просрочку, состоящей в уплате неустойки в размере 0,1 % от стоимости страхового возмещения за каждый день просрочки, предусмотренной ч. (6) ст. 6 Закона о страховании [2].

Важнейшим этапом страхового правоотношения как для страхователя или потерпевшего, так и для страховщика является процесс установления размера ущерба и определения суммы страхового возмещения.

При этом, и сам этот процесс значительно различается в зависимости от вида страхового правоотношения и вида причиненного ущерба.

Так, можно выделить следующие его виды:

1. в договоре добровольного имущественного автострахования КАСКО:

а. в случае хищения автотранспортного средства;

б. в случае полной гибели автотранспортного средства;

с. в случае причинения материального ущерба автотранспортному средству.

2. в договоре обязательного страхования автогражданской ответственности:

а. в случае причинения телесных повреждений или смерти пострадавшего;

б. в случае причинения материального ущерба:

i. автотранспортному средству;

ii. иному имуществу.

При этом, автор обращает внимание, что установление размера ущерба и определение суммы страхового возмещения является двумя отдельными процессами, которые хотя и связаны между собой, тем не менее вовсе не являются идентичными и приводят к различным результатам.

Как следствие, автор считает необходимым разделить исследование данных процессов.

**Установление страховщиком размера причиненного ущерба** осуществляется в следующем порядке:

1) Наиболее простым является процесс установления ущерба в *договоре добровольного имущественного автострахования КАСКО*:

а) В случае хищения автотранспортного средства). Очевидно, что в этом случае размер ущерба определяется стоимостью самого автотранспортного средства, указанной сторонами при заключении договора.

б) Фактически аналогичен и процесс установления размера ущерба в случае *полной гибели автотранспортного средства*. К специфике данного вида можно отнести тот факт, что в договорах добровольного имущественного автострахования КАСКО *полной гибелью имущества*, как правило, считается ситуация, в которой стоимость ремонта автотранспортного средства составляет более 75 % от его стоимости, указанного в до-

говоре страхования или страховом полисе [10].

с) Наконец, в случае *повреждения автотранспортного средства*, страховщиком с участием страхователя составляется Протокол об установлении ущерба, который подписывается всеми лицами, участвующими в его составлении. Оценка ущерба производится на основании указанного Протокола и осуществляется:

i) либо *независимым экспертом или специализированной организацией*, выбранными сторонами или прямо указанными в договоре страхования. При этом под *специализированной организацией* понимается физическое или юридическое лицо, имеющее соответствующее разрешение (зарегистрированное в соответствии с законом), объектом деятельности которого являются продажа автотранспортных средств, комплектующих и запасных частей к ним и/или выполнение работ по обслуживанию и ремонту указанных средств [4, ст. 2];

ii) либо на основании *счетов за ремонт поврежденного застрахованного автотранспортного средства*, фактически выполненный специализированной организацией указанной страховщиком или выбранной страхователем по согласованию со страховщиком [10].

2) Несколько сложнее обстоит ситуация с вопросом об определении размера ущерба в *договоре обязательного страхования автогражданской ответственности*, поскольку законодатель уделил основное внимание непосредственно вопросу определения страхового возмещения.

а) Так, что касается *причинения телесных повреждений или смерти* пострадавшего, автор подчеркивает, что не является целесообразным исследовать вопрос об установлении размера причиненного ущерба, поскольку, с одной стороны, речь не идет о материальном ущербе, который может быть измерен в денежном эквиваленте, а, с другой стороны, страховое возмещение, как следствие, преследует не цель возмещения ущерба, причиненного лицу, а цель возмещения убытков (расходов), понесенных пострадав-



шим лицом или его близкими родственниками *в связи* с причинением ему телесных повреждений или наступления его смерти. Как следствие, данный вопрос будет подробно исследован далее при исследовании процесса определения суммы страхового возмещения.

б) В отношении же определения *материального ущерба автотранспортному средству или иному имуществу*, автор находит возможным выделить некоторые ключевые моменты.

Во-первых, Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, в отличие от договоров добровольного имущественного автострахования КАСКО не выделяет *полную гибель* в качестве отдельной группы рисков, определяя ее лишь как материальный ущерб, причиненный имуществу его *уничтожением*. При этом, следует учитывать, что поскольку в договоре обязательного страхования автогражданской ответственности не может быть указана стоимость автотранспортного средства или иного имущества, которому будет причинен ущерб, поскольку такое имущество не будет известным до момента наступления страхового случая, законом установлены специальные правила относительно определения его стоимости. Так, в соответствии со ст. 24 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4], стоимость автотранспортного средства на дату совершения автотранспортного происшествия определяется путем вычитания из его первоначальной стоимости стоимости износа. Износ поврежденного автотранспортного средства определяется в зависимости от срока его службы, интенсивности эксплуатации и состояния на дату происшествия. Критерии и порядок определения износа устанавливаются нормативными актами Органа надзора. На сегодняшний день, таким актом является Постановление Национальной комиссии по финансовому рынку № 13/1 от 03.04.2008 об утверждении об Положения о порядке определения

износа в случае ущерба, причиненного автотранспортными средствами [7], вместе с тем более подробно данные положения будут исследованы далее в процессе исследования определения суммы страхового возмещения.

В отношении стоимости иного имущества и животных, можно сделать вывод, что поскольку закон не содержит специальных положений относительно ее определения, автор считает, что в данном случае она определяется в соответствии с общими нормами Гражданского кодекса [1, ст. 1416-1417].

Наконец, что касается процесса установления ущерба при повреждении автотранспортного средства или другого имущества, то он в целом схож с применяемым в договоре добровольного имущественного автострахования КАСКО.

Так, в соответствии с ч. (4) ст. 21 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4], Протокол об установлении ущерба составляется страховщиком с участием страхователя и потерпевшего лица или их представителей на основании доверенности и подписывается всеми лицами, участвующими в его составлении. На основании указанного Протокола производится оценка ущерба, размер которого, согласно ч. (2) ст. 23 Закона [4], равен стоимости ремонта составных частей или поврежденных деталей либо стоимости их замены, включая затраты на материалы, а также на разборку и сборку, необходимые при ремонте и замене, установленным в соответствии с ценами, действующими в специализированных организациях.

Кроме того, частями (3), (5) и (6) указанной статьи [4, ст. 23] установлен ряд дополнительных правил:

а) *подлежащими замене* считаются части или детали, ремонт или использование которых технически невозможны по причине их сильного повреждения либо даже если их ремонт возможен, то его стоимость превысит стоимость новых составных частей или деталей;

б) считается необходимой *полная покраска* автотранспортного

средства, если поврежденные части составляют не менее 50 процентов его общей внешней поверхности.

с) в отношении составных частей, новых деталей для замены и материалов *применяются цены, используемые специализированными организациями, в том числе зарубежными*.

Стоимость **выполненного ремонта** автотранспортного средства, согласно ч. (4) указанной статьи [4, ст. 23], определяется на основании документов, выданных специализированной организацией, выбранной сторонами.

Однако Закон [4, ч. (6<sup>1</sup>) ст. 23] предусматривает и возможность определения размера ущерба до выполнения ремонта автотранспортного средства. В этом случае размер возмещения определяется независимым экспертом с учетом применяемых специализированными организациями или предусмотренных специализированными информационными системами цен на оценку автоущерба, на работу по ремонту/замене поврежденных деталей, а также на составные части, новые детали для замены и материалы.

После установления ущерба страховщик обязан в течение срока, установленного договором добровольного имущественного автострахования КАСКО (как правило, 5-10 календарных дней) или законом [4] (5 дней) выдать страхователю или потерпевшему лицу выписку из дела об ущербе, в которой указываются номер дела, детали, признанные поврежденными при происшествии, принятые технические решения (замена или ремонт), и **предлагаемую сумму страхового возмещения**.

В соответствии с ч. (3) ст. 6 Закона о страховании [2], **страховое возмещение** представляет собой сумму, которую страховщик должен выплатить страхователю с целью возмещения ущерба, причиненного страховым случаем.

Данная сумма определяется исходя из размера причиненного ущерба с применением ряда дополнительных правил, установленных договором добровольного имущественного автострахования КАСКО или Законом об обязательном стра-

ховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами.

Верхним пределом размера страхового возмещения является *страховая сумма*, которая согласно ч. (1) цитированной статьи [2, ст. 6], представляет собой максимальный предел ответственности страховщика в случае наступления события, в связи с которым заключен договор страхования.

Размер страховой суммы в договорах имущественного страхования (в том числе и в договоре добровольного имущественного автострахования КАСКО) определяется *реальной стоимостью застрахованного имущества на момент заключения договора страхования*. Так, в соответствии с ч. (2) ст. 15 Закона о страховании [2], страховая сумма не может превышать реальной стоимости застрахованного имущества на момент заключения договора страхования. В противном случае договор становится недействительным, в силу закона, в части страховой суммы, превышающей реальную стоимость имущества на момент заключения договора страхования. Одновременно ч. (7) указанной статьи предусматривает, что если договор страхования был заключен на страховую сумму, меньшую реальной стоимости застрахованного имущества, полагающееся возмещение уменьшается пропорционально соотношению между суммой, предусмотренной договором, и стоимостью имущества, если договором не предусмотрено иное.

В договоре же обязательного страхования автогражданской ответственности размер страховой суммы императивно установлен законом. Вместе с тем, поскольку в данном случае, в отличие от договоров добровольного страхования имущества, максимальный размер предполагаемого ущерба не может быть определен сторонами при заключении договора, законодатель оперирует не термином «страховая сумма», а термином «предел ответственности страховщика». Таким образом, ч. (6) ст. 40 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными

средствами [4], установлены следующие пределы ответственности страховщика по обязательному страхованию автогражданской ответственности:

а) 1 млн. леев на одного пострадавшего или 5 млн. леев независимо от количества пострадавших – в случае телесного повреждения или смерти;

б) 1 млн. леев независимо от количества потерпевших – в случае материального ущерба.

Вместе с тем, автор подчеркивает, что ни одно ограничение ответственности страховщика не влечет и не может влечь ограничения права пострадавшего лица на получение возмещения за причиненный ущерб **в полном размере**, поскольку, в соответствии с ч. (5) ст. 14 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4], в случаях, когда размер ущерба превышает пределы ответственности страховщика, потерпевший вправе, в соответствии с действующим гражданским законодательством, обратиться в суд *с иском к виновнику происшествия о возмещении суммы ущерба, превышающей установленный предел*.

В то же время, практическое значение ограничения ответственности страховщика страховой суммой, по крайней мере в добровольном страховании, не следует переоценивать, поскольку на практике, сумма страхового возмещения по *договору добровольного имущественного автострахования КАСКО* в подавляющем большинстве случаев значительно меньше страховой суммы.

Это объясняется, в первую очередь тем, что размер страхового возмещения определяется размером причиненного ущерба, в то время как размер страховой суммы – реальной стоимостью имущества. Как следствие, можно выделить лишь два случая, когда размер ущерба будет равен стоимости имущества. Это *хищение и полная гибель (уничтожение)* автотранспортного средства.

Во-вторых, согласно ч. (5) ст. 15 Закона о страховании [2], страховое возмещение не может превышать стоимости имущества на

день наступления страхового случая и размера реального ущерба, что дает страховщикам основание включать в договор или в Условия страхования положения, аналогичные предусмотренным ст. 24 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4], согласно которым стоимость автотранспортного средства на дату совершения автотранспортного происшествия определяется путем вычитания из его первоначальной стоимости износа.

Вместе с тем, следует признать, что на практике, договоры добровольного имущественного автострахования КАСКО и Условия страхования национальных страховщиков все же в большинстве своем содержат условие, согласно которому размер ущерба ограничивается стоимостью автотранспортного средства, указанной сторонами при заключении договора (в самом договоре либо в страховом полисе) без применения положений об износе как к стоимости автотранспортного средства в целом, так и к стоимости отдельных деталей, подлежащих замене.

Кроме того, специфичным для договора добровольного имущественного автострахования КАСКО является условие о **франшизе**, применение которой в договорах имущественного страхования допускается ч. (11) ст. 15 Закона о страховании [2].

В соответствии со ст. 1 данного закона [2], под *франшизой* понимается часть понесенного страхователем ущерба, установленная в виде фиксированной величины или процентной ставки от страхового возмещения или страховой суммы и предусмотренная в договоре страхования.

Профессор Е.А. Суханов уточняет, что под *франшизой* понимается определенная часть имущественных потерь (убытков) страхователя (выгодоприобретателя), не подлежащая возмещению страховщиком, установленная в договоре имущественного страхования как одно из его условий или оговорок [9, с. 189].

Франшиза, как следует из статьи



1 Закона о страховании [2], устанавливается в *абсолютном* или *относительном* размере к страховому возмещению. Она одновременно служит как интересам страховщика, позволяя освободиться от незначительных выплат и тем самым предотвращая распыление средств страхового фонда, так и интересам страхователя, побуждая его к наибольшей заботливости об имущественных ценностях (например, при случайном нанесении царапины застрахованному автомобилю).

Традиционно различают два типа франшизы: *условную* и *безусловную*.

Под *условной* или *интегральной* (*невывчитаемой*) франшизой понимается условие, в соответствии с которым суммы страховщик освобождается от обязанности возмещения ущерба, сумма которого не превышает установленный размер франшизы. Если же размер ущерба превышает установленную франшизу, страховщик обязан выплатить страховое возмещение в полном объеме, несмотря на франшизную оговорку.

Условная франшиза указывается в договоре страхования формулой: «свободно от X %» (где X – размер процентов от страховой суммы) или «свободно от X леев/евро» (где X – размер суммы от страховой суммы).

Под *безусловной* или *эксцедентной* (*вычитаемой*) франшизой понимается условие, в соответствии с которым страховщик во всех случаях освобождается от обязанности возмещения части ущерба в размере установленной франшизы. Иначе говоря, в случае, если ущерб меньше стоимости франшизы, то страховщик освобождается от обязанности возмещения ущерба, а, в случае, если сумма ущерба превышает размер франшизы, – страховщик выплачивает страховое возмещение, равное размеру ущерба, уменьшенному на величину франшизы.

Безусловная франшиза указывается в договоре страхования формулой: «свободно от *первых* X%» (где X – размер процентов, вычитаемый из суммы страхового возмещения независимо от размера ущерба) или

«свободно от *первых* X леев/евро». При безусловной франшизе.

Исследования договоров добровольного имущественного автострахования КАСКО и Условий страхования национальных страховых компаний позволяет сделать вывод, что в Республике Молдова в автостраховании КАСКО, фактически, не применяется условная франшиза. Применение же *безусловной* франшизы зависит от группы рисков и позиции страховщика. Так, можно говорить о двух ее типах, применяемых национальными страховщиками:

- в случае риска повреждения автотранспортного средства – франшиза либо отсутствует (например, SIA «Moldasig» SA) либо устанавливается в абсолютной величине;

- в случае рисков группы хищение и полное уничтожение, франшиза устанавливается в относительных величинах (как правило, 8-10 % страховой суммы) и носит безусловный характер.

Что же касается непосредственно порядка определения страхового возмещения, то он является схожим для договора добровольного имущественного автострахования КАСКО и договора обязательного страхования автогражданской ответственности, по которому возмещается ущерб, причиненный автотранспортному средству.

Непосредственное определение размера страхового возмещения должно определяться на основании счетов за ремонт поврежденного застрахованного автотранспортного средства, фактически выполненный специализированной организацией указанной страховщиком или выбранной страхователем по согласованию со страховщиком, с применением специальных установленных договором или законом правил.

Вместе с тем, уже на данном этапе на практике довольно часто возникают спорные ситуации.

Так, в силу стандартного характера договора *добровольного имущественного автострахования КАСКО* и фактической невозможности страхователя повлиять на его условия (что уже не раз отмечалось ранее), в большинстве случаев специализированная организация, ко-

торая должна осуществлять ремонт автотранспортного средства *не согласуются сторонами, а императивно устанавливается страховщиком*.

При этом, во-первых, вовсе не обязательно данная специализированная организация будет «достойна доверия» с профессиональной точки зрения, а, во-вторых, автор с сожалением вынужден отметить, что законом не установлен запрет на аффилированность между страховой компанией и специализированной организацией, обе из которых являются частными юридическими лицами, преследующими цель извлечения прибыли. Как следствие, на практике может возникнуть ситуация, когда специализированная организация, аффилированная страховщику будет умышленно использовать более дешевые детали и материалы худшего качества в целях уменьшения стоимости ремонта и соответственно суммы страхового возмещения.

Более того, подобная ситуация может сложиться не только в случае аффилированности между страховщиком и специализированной организацией, но и в случае недобросовестного сговора между ними, что, с одной стороны, значительно чаще встречается на практике, а, с другой стороны, является практически недоказуемым.

Однако наибольшее количество споров между страхователями или потерпевшими лицами, с одной стороны, и страховщиками, с другой стороны, возникает в случае, если страхователь или потерпевшее лицо запрашивает выплату страхового возмещения до выполнения ремонта автотранспортного средства. В случае *обязательного страхования автогражданской ответственности*, как уже отмечалось ранее, Закон [4, ч. (6<sup>1</sup>) ст. 23] предусматривает размер возмещения определяется независимым экспертом с учетом применяемых специализированными организациями или предусмотренными специализированными информационными системами цен на оценку автоущерба, на работу по ремонту/замене поврежденных деталей, а также на составные части, новые детали для замены и материалы.

Фактически аналогичные положения, как правило, включаются страховщиками и в условия добровольного имущественного автострахования КАСКО.

Вместе с тем, на практике договоры добровольного имущественного автострахования КАСКО и Условия страхования далеко не всегда содержат важнейшее положение о *порядке согласования сторонами данного независимого эксперта*.

Неоднозначными являются и правила, установленные для обязательного страхования автогражданской ответственности. Так, п. ф) ч. (3) ст. 21 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4], предусматривает, что дело об ущербе *включает в обязательном порядке* акт оценки или смету затрат на ремонт и/или замену поврежденных частей или деталей с указанием цен, составленные независимым экспертом или специализированной организацией, *выбранными сторонами*. Вместе с тем, приведенная выше ч. (6<sup>1</sup>) ст. 23 Закона [4] **не содержит** указаний на необходимость *согласования или совместного выбора* сторонами независимого эксперта.

Как следствие, на практике, страховщики используют свою доминирующую позицию. неоднозначные положения законодательства и недостаток правовых знаний потребителей страховых услуг, самостоятельно определяя независимого страховщика, которому поручается определение размера страхового возмещения. При этом, как и в случае со специализированными организациями, осуществляющими ремонт автотранспортных средств, вполне может возникнуть ситуация, когда между страховщиком и выбранным им самостоятельно независимым экспертом существует недобросовестный сговор относительно занижения размера страхового возмещения.

Подобная ситуация сложилась во многом из-за того, что законодательство о страховании предусматривает лишь два возможных варианта окончательного определения страхового возмещения:

1) на основании письменного соглашения между страхователем и/или потерпевшим лицом и страховщиком

2) либо в случае, если соглашение не было достигнуто, на основании окончательного решения суда, вступившего в законную силу [2, ч. (5) ст. 15; 4, ч. (1) ст. 22].

При чем, в соответствии с п. 37 –, такое соглашение должно признаваться мировым соглашением, обладающим силой судебного решения, заключением которого стороны разрешают возникший спор.

Как следствие, страховщик, который получает от страхователя (потерпевшего) согласие на предложенное страховое возмещение путем подписания соглашения, полностью избавлен от опасности возникновения каких бы то ни было правовых споров и несения ответственности за собственные недобросовестные или неправомерные действия независимо от того, насколько законно и справедливо были осуществлены определение ущерба и оценка страхового возмещения.

При этом следует учитывать тот факт, что у страховщика существует реальная возможность недобросовестно воздействовать на страхователя (потерпевшего) с целью вынудить его подписать соглашение в отношении заниженной суммы возмещения.

Во-первых, это обусловлено тем фактом, что потребители страховых услуг заведомо уступают сотрудникам страховых компаний в уровне специальных знаний в области страхования и (в большинстве случаев) в уровне юридической подготовленности.

А во-вторых, главным рычагом воздействия является возможность страховщика недобросовестно «затянуть» процесс выплаты страхового возмещения, отказываясь от подписания соглашения о его выплате в надлежащем размере. Как следствие, единственная альтернатива, которая возникает у страхователя (потерпевшего) это обращение с иском в судебную инстанцию, что (с учетом реалий национальной судебной системы) «отодвигает» момент получения страхового возмещения на период от полутора до трех лет.

При этом, автор с сожалением вынужден констатировать, что единственное правовое средство воздействия, оставленное потерпевшему законодателем, – обращение в судебную инстанцию для определения в суде и принудительного взыскания страхового возмещения, с применением к разнице между суммой возмещения, установленной судом, и суммой возмещения, определенной страховщиком, штрафных санкций за просрочку платежа, на настоящий момент, фактически, полностью сведено на нет практикой судебных инстанций.

Так, в соответствии с п. 69 своего Разъясняющего Постановления Пленума Высшей Судебной Палаты Република Молдова о применении судебными инстанциями законодательства об обязательном и добровольном (факультативном) страховании автомобильного транспорта № 11 от 16.12.2013г. [6], в случае, если размер возмещения был обжалован, и судебная инстанция решила взыскать сумму большую, чем установленная страховщиком, выплата разницы не может считаться обязательством, исполненным с просрочкой. В этом случае на указанную разницу не должна начисляться/взыскиваться неустойка.

В условиях, когда правовая система нашей страны все более стремится к признанию судебного прецедента источником права и все повышается роль Разъясняющих Постановлений Высшей Судебной Палаты в формировании единообразной судебной практики (требование, прямо выдвигаемое практикой Европейского Суда по Правам Человека [5, п. 39-40]), наличие в Разъясняющем Постановлении подобного положения, грубейшим образом нарушающего права и охраняемые законом интересы страхователя и потерпевшего лица путем создания благоприятных условий для недобросовестного использования страховщиками своих прав без опасения наступления ответственности за данные действия, абсолютно недопустимой и, неминуемо, повлечет значительный рост недобросовестной практики страховых компаний.

Таким образом, *размер стра-*



хового возмещения, установленный на основании счетов специализированной организации за фактически выполненный ремонт автотранспортного средства либо оцененный независимым экспертом, в любом случае, в конечном счете, *определяется размером причиненного автотранспортному средству ущерба*, с применением к данной сумме специальных установленных законом правил.

В отношении договора *добровольного имущественного автострахования КАСКО* таким специальным правилом является применение *франшизы*, которое было подробно исследовано несколько ранее.

В договоре же обязательного страхования автогражданской ответственности таким специальным правилом является условие об учете **износа автотранспортного средства**. При этом автор сразу считает необходимым подчеркнуть, что само подобное условие не содержится в диспозитивных положениях Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, а содержится лишь его заключительных и переходных положениях. Так, в соответствии с ч. (7) ст. 40 названного Закона [4], в период, установленный в пункте а) части (4) статьи 57 Закона о страховании, цены на составные части или детали, подлежащие замене у поврежденных автотранспортных средств, устанавливаются, в порядке исключения из положений частей (6) и (7) статьи 23 настоящего закона, *с учетом степени их износа*, определенной в соответствии с нормативными актами Органа надзора.

Срок, установленный п. а) части (4) статьи 57 Закона о страховании [2] (5 лет со дня вступления в силу Закона о страховании) истек **12.04.2012 г.**, однако уже 26.04.2012 Парламентом Республики Молдова Закон об изменении, дополнении и признании утратившими силу некоторых законодательных актов № 94 [3], в соответствии со ст. IV которого, в отступление от положений частей (6) и (7) статьи 23 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности

за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 414-XVI от 22 декабря 2006 года **в течение трех лет со дня вступления в силу настоящего закона** цены на детали, подлежащие замене у поврежденных автотранспортных средств, устанавливаются **с учетом степени их износа**, определяемой ежегодно в соответствии с нормативными актами Национальной комиссии по финансовому рынку, в которых должны учитываться срок эксплуатации автотранспортного средства, категория деталей для замены и способ возмещения ущерба. Таким образом, учитывая, что указанный Закон вступил в силу 20.07.2012 г., правила об износе продолжают применяться на сегодняшний день и будут применяться в нашей стране до 20.07.2015 г.

Как уже упоминалось ранее, нормативным актом Национальной комиссии по финансовому рынку в области износа, действующим на сегодняшний день, является Постановление № 13/1 от 03.04.2008 об утверждении Положения о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средствам [7] (далее Положение о порядке определения износа), которое устанавливает порядок и правила определения степени износа как автотранспортного средства в целом, так и отдельных составных частей или деталей, подлежащих замене.

При этом, автор обращает **особое внимание** читающих настоящую работу, что на сегодняшний день правила относительно определения износа в отношении составных частей или деталей, подлежащих замене, подверглись **кардинальному изменению, принципиально отличающемся от правил определения износа автотранспортного средства в целом**. Причем, автор не может не отметить, что данное изменение является одним из немногих изменений, направленных на *значительное улучшение позиции потерпевшего и защиту именно его имущественных интересов*.

Так, до вступления в силу 10 мая 2013 г. изменений к Положению о порядке определения износа, им устанавливались *единые правила*

определения и применения износа как в отношении автотранспортного средства в целом, так и в отношении отдельных составных частей или деталей, подлежащих замене.

Данный вывод вытекает, в частности, из положений п. 6 Положения о порядке определения износа [7] (в первоначальной редакции), в соответствии с которым для определения стоимости *автотранспортного средства, составных частей или деталей, подлежащих замене* на дату совершения страхового случая, из его первоначальной стоимости вычитывается расчетный износ. Расчетный износ означает *часть стоимости автотранспортного средства, составных частей либо деталей, подлежащих замене*, которая утрачивается из-за срока службы, интенсивности эксплуатации или состояния поврежденного автотранспортного средства на дату происшествия.

Более того, п. 10 Положения о порядке определения износа [7] (в первоначальной редакции) прямо устанавливал, что коэффициент износа *автотранспортного средства, составных частей или деталей, подлежащих замене*, определяется на основании такой информации как возраст и состояние автотранспортного средства, а п. 12 отсылал к Таблицам коэффициентов износа автотранспортных средств 1 и 2, являющихся Приложениями к Положению.

Таким образом, во всех случаях повреждения автотранспортного средства, размер реального ущерба, причиненного в связи с необходимостью замены составных частей или деталей, определялся путем вычета из их стоимости расчетного износа, что существенным образом снижало их стоимость.

Так, например, в случае, если замена деталей требовалась для автотранспортного средства возрастом всего лишь 5 лет, состояние которого характеризовалось как среднее, реальный ущерб оценивался в размере лишь чуть более половины их стоимости (54 %).

При этом, соответствующий порядок определения размера реального ущерба прямо противоречил установленному п. 4 Положения о

порядке определения износа [7] (в первоначальной редакции) правилу, согласно которому, во избежание существенных финансовых различий между расчетами страховщика по деталям и размером ущерба, реально понесенного третьим лицом, страховщики в процессе определения финального размера страхового возмещения должны руководствоваться правилами, установленными в части (2) статьи 1416 Гражданского кодекса Республики Молдова.

В свою очередь, ч. (2) ст. 1416 Гражданского кодекса [1] предусматривает, что вынося решение о возмещении вреда, судебная инстанция обязывает причинившее его лицо предоставить вещь того же рода и качества, **исправив поврежденную вещь** или возместить **убытки полностью в денежном эквиваленте**.

Очевидно, что прямая ссылка на ч. (2) ст. 1416 Гражданского кодекса предполагает, что страховщик должен выплатить страховое возмещение либо посредством полной **оплаты** ремонта, либо посредством возмещения потерпевшему в **полном объеме** убытков последнего на восстановление поврежденного автотранспортного средства.

Как следствие, на протяжении почти 6-ти лет в нашей стране существовала ситуация, при которой правила определения размера страхового возмещения прямо противоречили общим принципам возмещения вреда и действовали **явно в ущерб** интересам более слабой стороны страхового правоотношения (потерпевшего) и в **защиту имущественных** интересов более сильной стороны (страховщика), что, безусловно, не могло считаться нормальной правовой практикой и заставляло задуматься о возможности национальных страховых компаний влиять на законотворческий процесс.

Ситуация кардинально изменилась в лучшую сторону 10 мая 2013 г., когда вступило в силу Постановление Национальной комиссии по финансовому рынку № 50/7 от 30.11.2012 о внесении изменений и дополнений в Положение о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средством [8].

В соответствии с вносимыми изменениями, существовавший ранее порядок определения размера реального ущерба с учетом износа, продолжал применяться лишь в отношении определения стоимости автотранспортного средства в целом на момент причинения ущерба. В отношении же определения ущерба, причиненного повреждением автотранспортного средства, а точнее подлежащей возмещению стоимости составных частей либо деталей, подлежащих замене, были установлены новые правила.

Так п. 4 Положения о порядке определения износа [7] предусматривает три основных способа определения размера реального ущерба:

а) если автотранспортное средство *отремонтируется* специализированной организацией, выбранной сторонами, и *оплата* запасных деталей и/или оказанных услуг *осуществляется страховщиком непосредственно в ее адрес* – размер реального **ущерба определяется ценами, которые практикуются специализированными организациями**, выбранными сторонами, для **новых оригинальных деталей и составных частей** (изготовленных производителем автотранспортных средств или под его контролем), **без вычета износа** (применение нулевой степени износа).

Иначе говоря, страховщик оплачивает **полную** стоимость новых **оригинальных** запасных деталей и/или оказанных услуг **непосредственно** в адрес **специализированной организации**.

б) если возмещение было затребовано *до выполнения ремонта* и ущерб определяется *независимым экспертом* – размер реального **ущерба определяется ценами**, которые практикуются специализированными организациями, выбранными сторонами, для **новых деталей и составных частей, изготовленных на основании лицензии** (детали after market), или ценами, которые практикуются специализированными организациями, выбранными сторонами, для **бывших в употреблении оригинальных деталей** и составных частей, которые соответствуют техническим требованиям дорожной безопасно-

сти, без вычета износа (применение нулевой степени износа).

Иначе говоря, страховщик выплачивает **страхователю** страховое возмещение в размере, достаточном для **полной оплаты ремонта** с применением **новых деталей и составных частей, изготовленных на основании лицензии (детали after market)**, или **бывших в употреблении оригинальных деталей** и составных частей, которые соответствуют техническим требованиям дорожной безопасности.

с) если возмещение было затребовано *до выполнения ремонта* и ущерб определяется *независимым экспертом* на основании данных *специализированных информационных систем* для оценки ущерба – размер реального **ущерба определяется ценами на новые оригинальные детали** и составные части, предусмотренные в **специализированных информационных системах** для оценки ущерба, с **вычетом износа**, степень которого, выраженная в процентах, определяется на основании соотношения  $U = (Psi - Pus)/Psi$ , где  $U$  – степень износа,  $Pus$  – цена новых, изготовленных на основании лицензии (детали after market), или бывших в употреблении оригинальных запасных деталей и составных частей от специализированной организации, выбранной сторонами,  $Psi$  – цена аналогичных деталей и составных частей, предусмотренных в специализированных информационных системах для оценки ущерба, причиненных автотранспортным средствам, при этом  $Pus \leq Psi$ .

Иначе говоря, страховщик выплачивает **страхователю** страховое возмещение в размере **стоимости новых оригинальных деталей и составных частей**, указанной в специализированных **информационных системах** для оценки ущерба, за **вычетом процентного износа**, определяемого как **процентная разница** между **ценой новых оригинальных деталей** и ценой деталей after market от специализированной организации. Таким образом, в конечном счете, как и в случае, предусмотренном предыдущим пунктом страховщик выплачивает страхователю страховое



возмещение в размере **стоимости новых**, изготовленных на основании **лицензии** (детали after market), или **бывших в употреблении оригинальных** запасных деталей и составных частей.

Выбор одного из вышеуказанных способов возмещения осуществляется индивидуально в каждой конкретной ситуации и зависит от двух главных факторов:

- **момента оценки ущерба** – осуществляется ли она *до* или *после* осуществления ремонта;

- **возраста поврежденного автотранспортного средства** – составляет ли он *менее* или *более 4-х лет*. Данный фактор является значимым, поскольку, в соответствии с подп. 2) п. 4 Положения о порядке определения износа [7], реально понесенный ущерб для автотранспортных средств с периодом эксплуатации 4 года и более определяется в соответствии с подразделами б) или с), также и в случае, когда возмещение было затребовано в виде ремонта автотранспортного средства в специализированной организации, выбранной сторонами (т.е. в случае, предусмотренном п. а)).

При этом, по мнению автора, данные положения не могут считаться несправедливыми по отношению к потерпевшему-владельцу автомобиля возрастом 4 года и более.

Так, как уже отмечалось ранее, ч. (2) ст. 1416 Гражданского кодекса [1] предусматривается, что возмещение вреда в натуре осуществляется путем предоставления вещи **того же рода и качества** или **исправления поврежденной вещи**. Вместе с тем, возмещение вреда путем полного восстановления автотранспортного средства с использование новых оригинальных деталей вместо деталей, бывших в эксплуатации сроком более 4-х лет, фактически, представляет собой возмещение, *превышающее* реальный ущерб, что противоречит как положениям ст. 1416 Гражданского кодекса, так и общим принципам страхования.

Вместе с тем, Органом надзора была предусмотрена и ситуация, когда новые детали и составные части, изготовленные на основа-

нии лицензии (детали after market), или бывшие в употреблении оригинальные детали и составные части *отсутствуют на рынке* и, соответственно, потерпевший при восстановлении автотранспортного средства будет вынужден оплатить стоимость новых оригинальных деталей. В соответствии с с подп. 2) п. 4 Положения о порядке определения износа [7], в этом случае реально понесенный ущерб для автотранспортных средств, *независимо от периода эксплуатации*, определяется в соответствии с ценой новых оригинальных деталей и составных частей без вычета износа (применение нулевой степени износа), при условии, что запасные детали и составные части приобретаются в специализированной организации, выбранной сторонами, или автотранспортное средство отремонтируется специализированной организацией, выбранной сторонами, и оплата запасных деталей и/или оказанных услуг осуществляется страховщиком непосредственно в адрес специализированной организации

Кроме того, автор подчеркивает, что не находит необходимым отмечать в качестве отдельного значимого фактора *использование экспертом цен на новые оригинальные детали либо детали after market*, т.е. выбор между пунктами б) и с). Подобная позиция объясняется тем фактом, что как уже было отмечено ранее, фактически, оценка ущерба с применением п. б) или п. с) объективно приведет к *единому математическому результату*.

Так, размер реального ущерба, определяемый согласно п. с) равен разности между стоимостью оригинальных деталей и процентом, который разность между стоимостью новых оригинальных деталей и стоимостью деталей after market составляет от стоимости оригинальных деталей, т.е. из 100 % цены новых оригинальных деталей вычитается процент, на который эта цена превышает цену деталей after market, что объективно составляет *саму цену after market*.

Как следствие, автор не видит необходимости в выделении подобного порядка расчета в качестве

отдельного самостоятельного способа.

В то же время, подобная позиция (выделение в качестве отдельного способа) *действительно* являлась бы целесообразной в случае, если бы в данной ситуации полная стоимость восстановления (с учетом цен на новые оригинальные детали) оценивалась экспертом, который на момент оценки по объективным причинам не обладает информацией относительно цен, применяемых специализированными организациями для деталей after market, в то время как размер реального ущерба определялся страховщиком по приведенной формуле исходя из цен для деталей after market от специализированной организации, выбранной сторонами.

Более того, автор готов допустить, что именно указанный выше порядок действий по определению страхового возмещения *предполагался* Органом надзора при разработке и утверждении соответствующих положений. Вместе с тем, правовой нормой прямо предусмотрено, что именно *экспертом* определяется именно *реальный ущерб*, а не только полная стоимость новых оригинальных деталей.

Как следствие, автор считает, что соответствующие положения (подп. с) п. 4 Положения о порядке определения износа) подлежат пересмотру либо путем объединения подп. б) и с) п. 4 в единый пункт, либо путем уточнения п. с) путем разделения функций эксперта по оценке ущерба и функций страховщика по определению размера страхового возмещения, подлежащего выплате.

Таким образом, подводя итог исследованию порядка выплаты и размеров страхового возмещения в договорах *обязательного страхования автогражданской ответственности* в случае причинения *ущерба автотранспортному средству*, можно заключить, что оно подлежит выплате после закрытия дела об ущербе путем оплаты стоимости восстановления автотранспортного средства непосредственно в адрес специализированной организации, осуществляющей ремонт, либо путем выплаты денежных средств непосредственно потерпевшему, при

этом его размер определяется как сумма:

- стоимости составных частей или деталей, подлежащих замене, определяемая согласно положений п. 4 Положения о порядке определения износа;

- полной стоимости дополнительных затрат на материалы, работы, а также на разборку и сборку, необходимые при ремонте и замене, установленным в соответствии с ценами, действующими в специализированных организациях;

- следующих документально подтвержденных расходов:

- a) на осуществление действий, предпринятых для уменьшения ущерба;

- b) на транспортировку имущества к месту ремонта, стоянки или хранения;

- c) связанные со страховым случаем, понесенные страхователем или потерпевшим в гражданском процессе;

- d) на проведение технической экспертизы по требованию потерпевшего (в случае, если страховщик не выполнил обязательство по осмотру либо по решению суда).

В случае же причинения *ущерба другому имуществу* потерпевшего (включая животных) размер страхового возмещения будет определяться непосредственно размером причиненного ущерба, правила определения которого были исследованы ранее.

При этом общий размер страхового возмещения за ущерб, причиненный автотранспортному средству, не может превышать стоимости автотранспортного средства на момент автотранспортного происшествия с учетом износа, определяемой в порядке, предусмотренном Положением о порядке определения износа, а общий размер страхового возмещения за ущерб, причиненный имуществу I млн. леев независимо от количества потерпевших.

Что касается определения размера страхового возмещения по договору обязательного страхования автогражданской ответственности в случае *причинения телесных повреждений или смерти*, то они также определяются строгими правилами, установленными ст. 25 Закона

об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4].

Так, при **телесных повреждениях** страховое возмещение включает:

- a) разницу между чистым доходом пострадавшего лица и компенсацией, полученной из фондов бюджета государственного социального страхования за период госпитализации и отпуска по болезни – для работающих лиц;

- b) среднемесячный чистый доход, полученный пострадавшим лицом в результате его деятельности на последнем рабочем месте, подтвержденный соответствующими документами, – для лиц, не имеющих статуса работника;

- c) компенсацию в размере не менее минимальной потребительской корзины – для пострадавших лиц, которые на дату совершения автотранспортного происшествия были на последнем курсе учебы или специализации, без сохранения заработной платы;

- d) возможные расходы, обусловленные происшествием, в том числе расходы на транспортировку пострадавшего лица, его лечение, госпитализацию, восстановление, протезирование, специальное питание согласно предписаниям врача, которые подтверждены соответствующими документами и которые не выплачиваются из фондов обязательного медицинского страхования в соответствии с действующими нормативными актами;

- e) реально понесенные расходы на посторонний уход в период временной нетрудоспособности, если это рекомендовано медицинским предписанием, но не менее минимальной потребительской корзины.

Кроме того, в случае установления *инвалидности* вследствие телесных повреждений страховое возмещение включает также разницу между среднемесячным доходом и пенсией по инвалидности – на период до аннулирования инвалидности – в пределах ответственности, установленной настоящим законом.

В случае **смерти пострадавшего лица** определение размера страхового возмещения достигается со-

глашением между страхователем, наследниками пострадавшего лица или их законным представителем и страховщиком, и включает:

- a) часть заработка, которого в случае смерти пострадавшего лишились лица, состоявшие на его иждивении или имевшие право на получение от него пенсионного содержания;

- b) расходы на погребение (затраты на покупку гроба и надгробия, транспортные расходы, расходы по бальзамированию и погребению);

- c) расходы на транспортировку тела с места, где наступила смерть, до места, где состоялись похороны.

Расходы, предусмотренные п. b) и c) подлежат выплате в полном размере, независимо от того, насколько обоснованными их считает страховщик, в случае, если они подтверждаются соответствующими документами. Однако в случае, если подтверждающие документы не были представлены, возмещение производится согласно минимальным ценам на аналогичные услуги, предоставляемые похоронным бюро в населенном пункте, где состоялись похороны.

Кроме того, следует иметь в виду, что, как верно отмечает Пленум Высшей Судебной Палаты Република Молдова в п. 62 своего Разъясняющего Постановления о применении судебными инстанциями законодательства об обязательном и добровольном (факультативном) страховании автомобильного транспорта № 11 от 16.12.2013г. [6], другие (не указанные в ст. 25 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами) расходы, связанные со смертью пострадавшего (расходы на ритуальные и церковные услуги, на приобретение одежды, соответственно социальному статусу покойного и местным обычаям), согласно ч. (4) ст. 1419 Гражданского кодекса [1], подлежат возмещению лицом, виновным в совершении автотранспортного происшествия.

Непосредственная выплата страхового возмещения осуществляется страховщиком в порядке установленном в договоре добровольного имущественного автострахования



КАСКО или Условиях страхования либо в порядке ст. 28 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [4]. При этом указанные положения, как правило, являются фактически идентичными.

Так, страховщик обязан осуществить выплату страхового возмещения в течение 10 календарных дней с даты закрытия дела об ущербе (в случае договора обязательного страхования автогражданской ответственности) или в срок, установленный договором добровольного имущественного автострахования КАСКО, в размере, установленном соглашением сторон либо решением судебной инстанции:

- a) наличными;
- b) путем перечисления на банковский счет;
- c) путем перечисления на банковский счет специализированной организации, осуществившей ремонт.

Если страхователь или потерпевшее лицо не согласно с решением страховщика о размере страхового возмещения, оно вправе оспорить решение страховщика в судебной инстанции как в случае, если откажется получить денежную выплату, так и в случае страховщик все же выплачивает его в установленном им размере. В этом случае, если страховое возмещение не было выплачено, или решением суда установлен размер страхового возмещения превышающий реально выплаченный страховщиком, страховщик выплачивает возмещение без согласия потерпевшего на основе окончательного судебного решения, вступившего в законную силу.

При этом особенностью договора *обязательного страхования автогражданской ответственности* является тот факт, что возмещение выплачивается страховщиком непосредственно потерпевшему физическому или юридическому лицу, **только** если они не получили возмещение от страхователя. В случае же, если страхователю докажет, что возместил потерпевшим ущерб полностью или частично, возмещение выплачивается, соответственно,

полностью или частично именно в адрес страхователя.

**Подводя итог настоящей статье, можно сделать вывод, что:**

*с одной стороны*, общая ситуация значительно улучшилась с внесением в 2013 г. изменений в Положение о порядке определения износа (утвержденное Национальной комиссией по финансовому рынку), в соответствии с которыми были утверждены новые правила определения реального ущерба в случае повреждения автотранспортного средства;

*а, с другой стороны*, автор с сожалением вынужден отметить, что положения п. 69 Разъясняющего Постановления Пленума Высшей Судебной Палаты Република Молдова № 11 от 16.12.2013г. (о порядке взыскания неустойки за просрочку), которые, по мнению автора, представляют собой ошибочное понимание нормы закона, создают благоприятные условия для недобросовестного использования страховщиками своих прав без опасения наступления ответственности за данные действия, что может повлечь значительный рост недобросовестной практики страховых компаний.

## БИБЛИОГРАФИЯ:

### Законодательные акты:

1. Гражданский Кодекс Республики Молдова, утвержден Законом № 1107-XV от 06.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 82-86 от 22.06.2002 ст. 661, введен в действие Законом о введении в действие Гражданского Кодекса Республики Молдова № 1125-XV от 13.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 111-115 от 12.06.2003: ст. 453

2. Закон о страховании № 407-XVI от 21.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 47-49 от 06.04.2007: ст. 213

3. Закон об изменении, дополнении и признании утратившими силу некоторых законодательных актов № 94 от 26.04.2012 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 149-154 от 20.07.2012: ст. 484

4. Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотран-

спортными средствами № 414-XVI от 22.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 32-35 от 09.03.2007: ст. 112

### Постановления Европейского Суда по правам человека:

5. Постановление Европейского Суда по правам человека от 07.02.2008 г. по делу Беян против Румынии. Неуплата государственной пошлины (ч.1 ст.6 Конвенции). – <http://jurisprudencedo.com/Beian-c.-Romaniei-Actiune-anulata-neplata-taxa-de-timbru-Accesul-la-justitie.html>

### Разъясняющие Постановления Пленума Высшей Судебной Палаты:

6. Постановления Пленума Высшей Судебной Палаты Република Молдова о применении судебными инстанциями законодательства об обязательном и добровольном (факультативном) страховании автомобильного транспорта № 11 от 16.12.2013г. // Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, 2014, № 4, с.4

### Подзаконные нормативные акты:

7. Постановление Национальной комиссии по финансовому рынку № 13/1 от 03.04.2008 об утверждении Положения о порядке определения износа случае ущерба, причиненного автотранспортным средствам // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 90 от 20.05.2008: ст. 274

8. Постановление Национальной комиссии по финансовому рынку № 50/7 от 30.11.2012 о внесении изменений и дополнений в Положение о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средством, утвержденное Постановлением Национальной комиссии по финансовому рынку № 13/1 от 3 апреля 2008 года // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 104-108 от 10.05.2013: ст. 588

### Специальная литература:

9. Гражданское право. В 4х томах. / под. ред. Суханова Е. А., изд. 3е, М. WotersKluwer, 2007. Том 4. – 496 с.

### Другие источники (в том числе информационные):

10. Образцы договоров страхования и Условий страхования компаний: SIA «Moldasig» SRL, «Asito» SA, «Euroasig Grup» SA, «Donaris-Grup» SA, «Grawe-Carab» SA и др.