

Доклад "Дорожно-транспортные происшествия и регулирование убытков страховыми компаниями в Германии", для международной научно-практической конференции оценщиков и экспертов, специалистов по оценке дорожных транспортных средств, определению стоимости ремонта и размера вреда 01.12.2011 в Минске

адвокат Александр Перов, LL.M., Берлин

## I. Общий обзор страхования автомобилей в Германии

Обязательное страхование ответственности автомобиля представляет собой законную и безусловную предпосылку для допуска транспортного средства к движению в Германии согласно § 1 Закона об Обязательном Страховании. Это правило распространяется так же на мотоциклы, мопеды и прочие моторизированные транспортные средства со скоростью выше 6 км/ч, включая такие экзотические как самокат Segway.

Обязанность возместить ущерб в случае дорожно-транспортного происшествия возлагается не только на водителя, который является виновником аварии, но и на владельца автомобиля (§ 7 Закона о Транспортном Движении), даже без его вины. Производственная опасность, которая присуща любому транспортному средству, вынудила законодателя к этому необычному решению.

Наряду с предписанным законом обязательным страхованием ответственности автомобиля существуют другие, добровольные продукты, как частичное или полное страхование каско. Обязательное страхование ответственности защищает третье лицо от убытков, которые водитель или владелец мог причинить ему эксплуатацией транспортного средства. В то время как страхования каско страхуют от риска повреждения, разрушения или уничтожения собственного транспортного средства.

### 1. Обязательное страхование ответственности

Обязательное страхование ответственности защищает третьих лиц от ущерба в последствии телесных повреждений (издержки лечения или пенсии по инвалидности) и от материального ущерба (автомобильный ремонт) вплоть до установленной законом минимальной суммы покрытия. Минимальное законное обеспечения составляет согласно § 4 Закона об Обязательном Страховании до 7.500.000 евро за человеческий ущерб, до 1.000.000 евро за материальный ущерб и до 50.000 евро при имущественных убытках, которые не подпадают ни под какую из вышеназванных категорий. Страховая защита распространяется также на пассажиров автомобиля виновника аварии, кроме самого водителя.

После аварии пострадавший имеет законное право обратиться напрямую к страховой компании виновника аварии, § 3 Закона об Обязательном Страховании. По причинам связанным с тактикой ведения судебного процесса в большинстве случаев иск возбуждается как против страховой компании, так и против владельца и хозяина автомобиля чтобы исключить возможность водителя выступить в качестве свидетеля.

Страховая компания получает согласно закону незамедлительно доверенность на самостоятельное регулирование ущерба (§ 2 Предписания об Обязательном Страховании Автомобилей). Она сама решает, регулирует ли она и, если да, то как ущерб, даже вопреки воле своего страхователя.

### 2. Частичное страхование каско

Частичное страхование каско представляет собой опциональное страхование автомобиля, которое покрывает некоторые из убытков собственного транспортного

средства. К этому относятся пожар, удар молнии, град и шторм, кража, взрыв, бой стекла, убытки от столкновения с дичью и некоторые другие.

Частичное страхование каско предлагается как с участием страхователя так и без такового. При этом договоры в большинстве случаев - это договоры с участием страхователя.

### 3. Полное страхование каско

Полное страхование каско предлагается также опционально и не является обязательным видом страхования. Оно превосходит частичное страхование каско по объему покрываемых рисков и покрывает как убытки в авариях по собственной вине, так и убытки из-за преднамеренных действий третьих лиц. Здесь также принято заключать договоры с участием страхователя.

### 4. Расчет страховых взносов

Страховая компания свободна в расчетах взноса страхования и главную роль при его исчислении играют экономические соображения.

Страховые премии рассчитываются с помощью нескольких статистических признаков. Для транспортного средства учитывается типовой класс (частота и издержки на ремонт определенного автомобильного типа) и региональный класс места регистрации (частота происшествий в конкретном регионе). От суммы подлежащего к уплате взноса обязательного страхования ответственности высчитывается персональная скидка клиента. Эта скидка в свою очередь начисляется ежегодно за долгосрочное безаварийное движение. Многочисленные дополнительные скидки могут повлечь за собой снижение цен на страхование.

а. Смысл системы типовых классов страхования автомобиля заключается в достижении максимальной корректности для вычисления страхового взноса. Она связывает владельцев одинаковых типов автомобилей в "общество соратников по несчастью". Возникающие убытки таким образом вычисляются на основе статистики по отношению к застрахованным транспортным средствам. При этом средние издержки на ремонт повреждений ложатся в основу соответствующей классификации модели.

С помощью ежегодной перепроверки классификации отдельной модели создается возможность реагирования на частоту повреждений модели. Если общие суммы возмещений ущерба на аварии определенной модели автомобиля снижаются, типовой класс страхования автомобиля также понижается. Таким образом поведение водителей определенных моделей автомобиля влияет на определение модели в соответствующий типовой класс страхования.

б. Региональные классы страхования дают возможность разделять регионы на схожие по ущербу группы. Чем выше количество транспортных происшествий в отдельном регионе, и тем самым убытки страховой компании, тем выше региональный класс страхования.

Наряду с количеством транспортных происшествий учитываются и другие факторы, как качество дорог в регионе, количество допущенных к движению транспортных средств и т.п., причем учет ведется согласно ежегодной статистике.

в. Класс безаварийного вождения, и с ним связанная скидка за безаварийное вождение частного страхователя, определяется сроком, за который частное лицо владеет автомобилем без аварийных ситуаций. Для страхователей юридических лиц роль играет лишь объективное количество страховых случаев. Издержки по повреждениям из прошлого принимаются в учет для расчета страховых взносов всего автомобильного парка компании.

д. Особенно при расчете рисков определенного водителя легковой машины учитываются многочисленные дополнительные факторы. В их числе возраст страхователя, профессия и срок, который он владеет удостоверением водителя. Возраст транспортного средства и его стоимость на момент возникновения ущерба играют так же роль, как ежегодный планируемый пробег. Ограничение конкретным водителем или исключение определенных возрастных групп водителей также приносят скидки в стоимости страхового полиса.

## II. Транспортная авария и ее регулирование в Германии

Дорожно-транспортные происшествия влекут за собой многочисленные вопросы дальнейшего регулирования ущерба. Как человеческий, так и материальный ущерб должны быть возмещены виновником и страховой компанией, застраховавшей его по обязательному страхованию ответственности.

Привлечение полиции в случае дорожно-транспортного происшествия не обязательно ни в Германии, ни в большинстве европейских стран, и не является обязательной предпосылкой для регулирования ущерба. В большинстве немецких федеральных земель полицейские появляются на месте происшествия только если пострадали люди или в случае обширного материального ущерба. Тем не менее, если вина не однозначна, рекомендуется настоять на появлении полицейских на месте аварии, так как полицейский протокол может стать решающим доказательством в судебном процессе.

Для выяснения страховой компании противника в Германии достаточно знать регистрационные номера автомобиля. Так называемый "Центральный номер автомобильных страхователей" в состоянии сообщить все данные страховой компании по телефону или письменно и даже связать непосредственно с ответственной страховой компанией. Не всюду в Европе система работает так безупречно. Например в Италии указание регистрационного номера как раз не достаточно и требуются данные из укрепляемого на лобовом стекле автомобиля страхового полиса.

Нередко выставление последующих требований по регулированию убытков пострадавшего осуществляется в Германии адвокатами. Причиной относительно большого количества пострадавших, обращающихся к адвокатам, объясняется тем, что издержки на адвоката возлагаются на виновника аварии или его страховую компанию как адекватное последствие нанесения вреда (решение Федерального суда VersR 1970, 41). Лишь если выясняется долевая вина обоих участников происшествия, на пострадавшего могут быть возложены (частичные) адвокатские и / или судебные расходы.

Объем расходов по возмещению ущерба может определить только эксперт. Тем самым на него возлагается решающая роль при подготовке регулирования ущерба. Только экспертное заключение рассчитывает не только объем предполагаемых издержек на ремонт, но и определяет весь последующий образ действий. Ведь только экспертиза может определить, рационален ли ремонт вообще или подлежит автомобиль списанию по полному выходу из строя из технических и / или экономических соображений. Так как пострадавший нередко выбирает альтернативу фиктивного расчета, все стороны нуждаются в квалифицированном заключении эксперта, основанном на реалистичных расчетах. Необходимые издержки экспертизы несет согласно параграфу 249 абз. 2 Германского Гражданского Уложения также виновник аварии и его страховая компания.

## III. Отдельные вопросы экспертизы аварийных транспортных средств в Германии

Выбор уполномоченного эксперта для экспертизы является исключительным правом пострадавшего (решение Федерального суда VersR 2005, 380). Попытки страховых компаний навязать пострадавшему своего эксперта понятны в экономическом плане,

но не соответствуют действующему законодательству (решение Федерального суда NJW 2007, 1450). Страховая компания может лишь предлагать своего эксперта, этому предложению следовать пострадавший не обязан.

Усилия страховых компаний объясняются участвовавшей практикой так называемого фиктивного расчета, догматическая основа которого заложена в параграфе 249 абз. 2 п.1 Германского Гражданского Уложения. При этом интерес пострадавшего выражается исключительно в возмещении ущерба в деньгах согласно расчету эксперта. Пострадавший либо вовсе не заинтересован в ремонте, либо лишь в частичном ремонте и желает использовать финансовые средства по иному назначению. Эта практика соответствует действующему законодательству, так как свободное распоряжение суммой возмещения желаемо законодателем (решение Федерального суда NJW 1989, 3009). Пострадавший имеет право решать сам, чинит ли он транспортное средство согласно оценке эксперта или любым другим путем (решение Федерального суда NJW 2003, 2085).

Так как в самой практике фиктивного расчета сомнений нет, страховые компании прилагают усилия по понижению затрат на возмещение ущерба. Таким образом при значительной поддержке страховых компаний законодатель с 1.8.2002 внес изменения в параграф 249 абз.2 п.2 Германского Гражданского Уложения. Согласно этому изменению налог на добавленную стоимость подлежит возмещению только в тех случаях, если он действительно был оплачен. Данное изменение логично, так как в случаях фиктивного расчета производственные действия, которые облагаются налогом, совершены не были. Только если пострадавший действительно отдает свой автомобиль в ремонтную мастерскую, у него возникает право на возмещение налога на добавленную стоимость. В случаях собственноручного ремонта пострадавший может потребовать возмещение налога, оплаченного им за запасные части.

Кроме того усилия страховых компаний по ограничению сумм возмещения ущерба привели к тому, что страховые компании стали проверять экспертизу пострадавшего своими собственными экспертами.

В большинстве случаев, повторная экспертиза приводит к значительно более низким суммам, так как основывается на расчетах свободных мастерских. Эта, для страховых компаний выгодная, практика была в принципе поддержана решениями судов (решение Федерального суда NJW 2003, 2086). Понижение сумм объясняется тем, что рабочие часы фирменных мастерских часто намного дороже рабочих часов свободных мастерских. Тем не менее в распоряжении пострадавшего имеются также аргументы для противостояния. Во-первых, суды установили, что требования страховых компаний, предоставить им пострадавшее транспортное средство для проведения повторной экспертизы, не правомерны за недостаточностью законных оснований (решение Земельного суда Мюнхен I от 20.12.90 - 19 S 11609/90, решение Земельного суда Клеве от 29.12.98 - 3 O 317/98). Пострадавший как раз не обязан демонстрировать транспортное средство эксперту страховой компании. Во-вторых, пострадавший имеет право требовать более высокие цены фирменной мастерской тогда, когда у него имеется особая привязанность к именно таким мастерским. Такая привязанность учитывается например в тех случаях, если пострадавший всегда ремонтировал свое транспортное средство в фирменной мастерской, испытывает доверие только к ней и может доказать это чеком мастерской (решение Федерального суда от 13.07.2010 – VI ZR 259/09).

В отношении стоимости ремонта есть различие между возможным ремонтом и технической или экономической его нецелесообразностью. Особенно в последнем случае решающим фактором является остаточная стоимость транспортного средства, которую определяет эксперт. Кроме того, эксперт устанавливает стоимость приобретения сравнимого транспортного средства и разница между двумя этими величинами является суммой, подлежащей к выплате пострадавшему. Особенно на

границы ремонта и его экономической нецелесообразности находится немало проблем и поводов для спора. Для этих спорных ситуаций в судебной практике выработалось так называемое "правило 130 %", которое защищает транспортные средства пострадавшего, к которым он испытывает особое доверие. В этих случаях пострадавший может выбирать экономически нецелесообразную альтернативу ремонта вместо расчета по списанию автомобиля, если он действительно ремонтирует транспортное средство, ремонт не превышает 130% от суммы возмещения ущерба и он предпочитает и далее пользоваться отремонтированным транспортным средством (решения Федерального суда NJW 1992, 1618; NJW 1999, 500; NJW 2005, 1108).

В заключение стоит еще раз упомянуть, что множество отдельных проблем исходят из большого количества различных расчетных альтернатив. На все эти случаи изготовление экспертизы является веской предпосылкой и самым важным исходным пунктом для дальнейших действий по урегулированию убытков.