

УДК34

## Правовое регулирование ОСАГО: применение опыта ЕС в Российской Федерации

**Форет Ирина Валерьевна**

Кандидат исторических наук,  
доцент кафедры регионоведения и экономики зарубежных стран,  
Воронежский государственный университет,  
394018, Российская Федерация, Воронеж, Университетская площадь, 1;  
e-mail: irinaforet@mail.ru

### Аннотация

Статья посвящена особенностям и проблемам правового регулирования системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации и странах Европейского Союза. Целью настоящей статьи является анализ правового регулирования современного рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации и странах ЕС, проводится правовая оценка основных показателей автострахования, в том числе защита имущественных и иных прав потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий. Анализируется возможность применения европейского правового опыта автострахования в России. Методологию исследования составили сравнительный, формально-юридический, аналитический, системный методы. Автор отмечает, что опыт развития системы ОСАГО в России недостаточно большой. При этом обращает на себя внимание нацеленность норм права в сфере ОСАГО в России на приближение к европейским стандартам, а именно: защита прав потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий, увеличение лимита ответственности страховщика, так же как и размеров страхового возмещения. Выводы исследования могут быть использованы для целей оптимизации законодательства в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в том числе и при применении и заимствовании европейских норм.

### Для цитирования в научных исследованиях

Форет И.В. Правовое регулирование ОСАГО: применение опыта ЕС в Российской Федерации // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 10А. С. 119-126.

### Ключевые слова

ОСАГО, страхование, право ЕС, страховое возмещение, защита прав потерпевших в результате дорожно-транспортного происшествия.

## Введение

Обязательность осуществления страхования гражданской ответственности для владельцев транспортных средств в Российской Федерации впервые была установлена Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ (Далее – Закон об ОСАГО)<sup>1</sup>. Еще в шестидесятых годах прошлого века в СССР обсуждалась возможность принятия ОСАГО, затем к этому вопросу вновь вернулись вновь, но в законодательном виде эта система была сформулирована лишь в 2002 году.

Несмотря на первоначальное негативное отношение к данному акту со стороны большинства владельцев автотранспортных средств, при помощи ОСАГО удалось решить важнейшие задачи – снизить острые конфликтные ситуации между участниками дорожного движения и добиться минимальных имущественных гарантий для потерпевших.

Стоит отметить, что принятый в России еще в 2002 году федеральный закон основывался на положениях, аналогичных законодательным актам стран Европейского Союза, поскольку опыт использования европейскими странами механизма страхования ответственности владельцев транспортных средств насчитывает порядка 100 лет. Так, впервые обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств в Европе было введено в Австрии в 1929 году, а затем в Англии – в 1930 году, в 1939 году – в Германии, и позднее в других европейских странах.

Несмотря на то, что каждое европейское государство по-прежнему имеет собственные законодательные нормы в сфере ОСАГО, создание единого экономического пространства привело к выработке основной концепции, во главе угла которой стоят интересы потерпевшей стороны.

## Система ОСАГО: опыт Европейского Союза

Выработка единого подхода к ОСАГО в странах ЕС выражается в пяти Директивах ЕС, преследующих основную цель – гармонизацию национальных законодательств в области автострахования.

Директива (72/166/ЕЕС) от 24 апреля 1972 (первая директива) [Council Directive, www] ввела требование по обязательному страхованию ответственности владельцев всех транспортных средств, зарегистрированных на территории стран ЕС, а также понятие «зеленая карта» – международный сертификат страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств<sup>2</sup>.

Последующие Директивы были направлены на уменьшение противоречий между национальными законодательствами стран членов ЕС и оптимизацию механизмов взаимодействия страхователей, потерпевших, страховщиков и национальных страховых бюро (созданных для межгосударственного взаимодействия и являющихся гарантами страхового возмещения).

За период своего существования Закон об ОСАГО действовал более чем в 30 редакциях; минимум 1 раз в год в него вносятся изменения.

---

<sup>1</sup>СЗРФ. 2002. №18. Ст.1720.

<sup>2</sup> Официальный сайт Совета бюро «Зеленая карта».

Проанализировав эти изменения, можно сделать однозначный вывод об их нацеленности на приближение к европейским стандартам.

Директива Европарламента и Совета Европы от 11 мая 2005 (2005/14/ЕС) [Directive 2005, www] установила минимальные суммы страхового покрытия, которые составляют:

– 1 000000 евро в расчете на одного потерпевшего в результате причинения вреда жизни и здоровью, либо имущественного ущерба, либо

– 5 000 000 евро по одному дорожно-транспортному происшествию, независимо от количества потерпевших.

Более того, в странах ЕС эти суммы подлежат периодическому пересмотру с учетом инфляции.

При этом лимит ответственности по ОСАГО в разных странах ЕС сильно отличается. Например, во Франции размер компенсации вреда здоровью вообще не ограничен верхним лимитом, в Швеции он составляет 36000000 Долларов, а в Румынии – 5000000 евро.

### **Увеличение лимита ответственности страховщика: опыт стран ЕС и РФ**

Когда Закон об ОСАГО только был принят, лимит ответственности за вред, причиненный имуществу, на одного потерпевшего ограничивался 120000 рублей, а по компенсации вреда здоровью не превышал 160000 рублей. В 2014 году лимит ответственности за вред, причиненный имуществу, был увеличен до 400000 рублей на одного потерпевшего. В 2015 году увеличены и предельные размеры выплаты по компенсации вреда здоровью: до 500000 рублей на одного потерпевшего.

Таким образом, несмотря на «отставание» России от стран членов ЕС по вопросу защищенности прав потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий, тенденция к увеличению размеров страхового возмещения четко прослеживается.

Очевидно, что пределы страховых сумм по ОСАГО в России в скором времени будут еще не раз пересматриваться в сторону увеличения, поскольку к этому есть объективные предпосылки. Во-первых, стоимость многих транспортных средств, участвующих в дорожном движении на территории Российской Федерации, значительно превышает 500000 рублей, а, значит, установленная страховая сумма лишь частично решает возложенные на систему ОСАГО задачи. Во-вторых, частичное возложение функции помощи потерпевшему от дорожно-транспортного происшествия на страховые компании является одной из косвенных задач, поставленных государством при внедрении обязательного страхования. Размер страховой выплаты по компенсации вреда здоровью в какой-то степени является показателем социальной ориентированности государства. Действующий в настоящий момент в России лимит ответственности по ОСАГО в размере 500000 рублей не способен покрыть ущерб, причиненный здоровью, например, при установлении инвалидности. По сути, он не может обеспечить восстановление прав потерпевших, а является лишь какой-то незначительной мерой финансовой поддержки пострадавшего. Складывается парадоксальная ситуация, при которой государство в большей степени заботится о компенсации имущественного вреда, чем о возмещении вреда здоровью пострадавших.

С тенденцией к увеличению лимита ответственности страховщика неразрывно связана тенденция к увеличению стоимости самого страхового полиса.

После принятия Закона об ОСАГО, когда средняя стоимость полиса бюджетного легкового автомобиля составляла примерно 4000 рублей, в 2015 году произошло увеличение стоимости

ОСАГО на 40%, что позволило, в свою очередь, увеличить лимиты ответственности страховщика. В сентябре 2018 года произошло очередное повышение тарифов на 20%, и средняя стоимость полиса бюджетного легкового автомобиля составляет примерно 7000 рублей. Причем указанное повышение, на наш взгляд, является инфляционной корректировкой стоимости услуги страхования ответственности и реакцией правительства и ЦБ России на многочисленные жалобы страховых компаний на убыточность данного сегмента деятельности.

Стоит отметить, что данный вид страхования является низкодоходным или убыточным не только в России [Рынок ОСАГО..., www], но и во многих Европейских странах. Несмотря на значительно более высокую стоимость полиса ОСАГО в Европе (например, минимальная стоимость полиса бюджетного легкового автомобиля в Германии составляет 700 евро, а в Италии – 400 евро), прямая доходность страховых компаний в этом сегменте не превышает 2%. Отсутствие прямой прибыли в сегменте ОСАГО страховщики европейских стран компенсируют доходами от размещения денежных средств на депозитных счетах, а также использованием иных финансовых инструментов получения прибыли от обладания финансовыми активами.

С момента введения обязательного страхования в России мы стали свидетелями банкротства многих страховых компаний, специализировавшихся на ОСАГО. Даже самые крупные страховщики России не стесняются нарушать закон и навязывать вместе с ОСАГО дополнительные услуги, а именно страхование жизни или имущества. Все эти признаки косвенно подтверждают недостаточную рентабельность данного вида страхования. В такой ситуации тенденция к увеличению стоимости ОСАГО в России неизбежно сохранится.

Стремительный рост цен на услуги по автострахованию неизбежно произошел бы, если бы Россия последовала примеру Европейского союза и передала тарифное регулирование в ведение страховщиков. С 2002 года стоимость ОСАГО в Европе определяется рыночными механизмами, а не государственными директивами. Страховые компании ЕС самостоятельно определяют критерии и условия, влияющие на стоимость страховки, а государство лишь контролирует отсутствие дискриминации и злоупотреблений. При таком подходе стоимость страховки существенно отличается не только в разных странах ЕС, но и в разных страховых компаниях внутри одного государства. Изменения, внесенные в России в 2018 году в законодательство об ОСАГО, увеличивают тарифный коридор на 20%. Собственно, это и является причиной повышения стоимости. Однако, данная полумера не способна решить проблему убыточности этого сегмента страхования. Несмотря на то, что руководство Центрального банка России неоднократно заявляло о возможности снятия тарифных ограничений по ОСАГО не ранее 2020 года [Свобода ОСАГО..., www], тенденция на либерализацию регулирования тарифной политики отрасли очевидна уже сейчас.

### **Проблема возмещения ущерба по ОСАГО**

Снижение стоимости полиса ОСАГО, по нашему мнению, возможно при ликвидации системы посредников – страховых агентов. В государствах Европы функционирует дистанционный, онлайн способ продажи полисов ОСАГО. С 2017 года в России каждая страховая компания обязана оформлять электронные полисы ОСАГО. При этом работают электронные онлайн сервисы, позволяющие проверить действительность полиса и уточнить данные о примененном способе расчета его стоимости. Несмотря на далеко не идеальную работу электронных сервисов некоторых страховщиков, все больше граждан в нашей стране

прибегают к покупке полисов через интернет. Следующим логичным шагом в этом направлении мог бы стать механизм электронного (онлайн) урегулирования убытков.

Европейские принципы страхового возмещения ущерба базируются на неучете амортизационного износа. Лишь в 2017 году, заменив денежную выплату ремонтом, российское законодательство исключило влияние степени износа транспортного средства потерпевшего на размер страхового возмещения в пределах лимита ответственности. Однако «натуральное» возмещение в виде ремонта предусмотрено в качестве обязательного не для всех категорий транспортных средств, а лишь для легковых автомобилей. Более того, Закон об ОСАГО содержит целый ряд случаев, когда вместо ремонта может быть осуществлена денежная выплата.

Действующая в Российской Федерации Единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, утвержденная в 2014 году Центральным Банком России<sup>3</sup>, сохраняет учет износа поврежденного транспортного средства при определении стоимости восстановительного ремонта.

Важное значение в вопросе применения износа при оценке ущерба от дорожно-транспортного происшествия сыграло Постановление Конституционного Суда РФ от 10 марта 2017 г. № 6-П, которым было подтверждено право потерпевших требовать возмещения ущерба, не компенсированного по системе ОСАГО, из-за применения методики, содержащей коэффициент износа транспортного средства<sup>4</sup>. Принимая во внимание позицию Конституционного Суда РФ, можно сделать вывод, что российское законодательство в области страхования ответственности автовладельцев не в полном объеме защищает интересы потерпевших, даже в части имущественного возмещения в пределах лимита ответственности. Получается, что потерпевший вначале получает страховое возмещение по системе ОСАГО, а затем должен в судебных органах обращаться с исковым заявлением к причинителю вреда, требовать «недовыплаченного» в рамках ОСАГО возмещения вреда имуществу. Таким образом, на наш взгляд, создается излишняя нагрузка на судебную систему и возрастает социальное недовольство.

## Заключение

Таким образом, можно прогнозировать дальнейшее развитие форм и способов осуществления страхового возмещения без учета износа пострадавших в аварии транспортных средств, что в полной мере соотносится с европейскими стандартами.

Исходя из общеевропейской практики, спор между участниками дорожно-транспортного происшествия должен разрешаться без применения механизма государственного принуждения и без излишней нагрузки на государственные органы. Согласно законодательству Германии и Франции, полиция приезжает на место дорожно-транспортного происшествия только в том случае, если причинен вред здоровью граждан. Во всех остальных случаях оформление страхового случая лежит на участниках дорожного происшествия и страховщиках.

---

<sup>3</sup> Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. N 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства».

<sup>4</sup> Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 10 марта 2017 г. N 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».

Российское законодательство пока еще содержит ряд существенных ограничений по оформлению дорожно-транспортного происшествия без участия сотрудников дорожно-патрульной службы. Помимо причинения вреда здоровью граждан, к ситуациям, ограничивающим возможность применения «европротокола», относятся еще и множественность участников дорожно-транспортного происшествия, причинении ущерба иному имуществу помимо транспортного средства, отсутствие полиса ОСАГО у одной из сторон, наличие разногласий по обстоятельствам дорожно-транспортного происшествия и определению виновности водителей.

1 июня 2018 года вступили в силу изменения в Закон об ОСАГО<sup>5</sup> и Правила ОСАГО<sup>6</sup>, касающиеся упрощенного порядка оформления документов о ДТП без участия уполномоченных сотрудников полиции. Предельный размер страхового возмещения по «европротоколу» увеличился до 100000 рублей (ранее он составлял 50000 рублей). При этом для Москвы, Санкт-Петербурга, Московской и Ленинградской областей лимит составляет 400000 рублей.

Таким образом, российское законодательство постепенно и неуклонно движется к европейским стандартам в области регулирования механизмов автогражданской ответственности и эта тенденция в ближайшие годы, на наш взгляд, сохранится.

## Библиография

1. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства».
2. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации 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».
3. Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: утв. Постановлением Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263.
4. Рынок ОСАГО насчитывает уже менее 80 автостраховщиков. URL: <https://ria.ru/society/20160523/1438661758.html>
5. Свобода ОСАГО дорого обойдется: ЦБ опубликовал проект новых тарифов для автогражданки. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3658058>
6. Совет бюро «Зеленая карта». URL: <http://cobx.org/Content/Default.asp?>
7. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ.
8. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 448-ФЗ «О внесении изменений в статьи 11 и 12 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
9. Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability. URL: <https://publications.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/f4ecfd4f-93fe-4426-9034-a70a7d148ac8/language-en>
10. Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. URL: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipf6a4uxi>

---

<sup>5</sup>Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 448-ФЗ «О внесении изменений в статьи 11 и 12 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

<sup>6</sup>Утв. постановлением Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263 // СЗ РФ. 2003. № 20. Ст. 1897. В настоящее время действуют Правила в редакции Положения Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П (в ред. от 16 апреля 2018 г.).

---

## Legal regulation of the third party liability insurance in respect of the use of motor vehicles: adaptation of the EU experience in the Russian Federation

**Irina V. Foret**

PhD in History,  
Associate Professor at the Department of regional studies and the economy of foreign countries,  
Voronezh State University,  
394018, 1, Universitetskaya sq., Voronezh, Russian Federation;  
e-mail: irinaforet@mail.ru

### Abstract

The subject of the study: the specifics of the development and operation of the system of the third party liability insurance law in respect of the use of motor vehicles in the Russian Federation and the countries of the European Union. The purpose of this article is to analyze the current state of the market for compulsory insurance of civil liability of vehicle owners in the Russian Federation and EU countries, to assess the main indicators of auto insurance, including the protection of property and other rights of victims as a result of road accidents. The possibility of applying the European legal experience of auto insurance in Russia is also analyzed. The methodology of the research was comparative, formal-legal, analytical, system methods. The author notes that the experience of developing an OSAGO (the third party liability insurance) system in Russia is not large enough. At the same time, the focus of legal norms in the field of the third party liability insurance in Russia is approaching European standards, namely: protecting the rights of victims of traffic accidents, increasing the insurer's liability limit, as well as the size of insurance compensation. The findings of the study can be used to optimize legislation in the field of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners, including in the application and borrowing of European standards.

### For citation

Foret I.V. (2018) Pravovoe regulirovanie OSAGO: primenenie opyta ES v Rossiiskoi Federatsii [Legal regulation of the third party liability insurance in respect of the use of motor vehicles: adaptation of the EU experience in the Russian Federation]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8 (10A), pp. 119-126.

### Keywords

The third party liability insurance, insurance, EU law, insurance indemnity, protection of the rights of victims of a traffic accident.

### References

1. Council Directive 72/166/EES of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability. Available at: <https://publications.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/f4ecfd4f-93fe-4426-9034-a70a7d148ac8/language-en> [Accessed 10/10/2018]
2. Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. Available at: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipf6a4uxi> [Accessed 10/10/2018]

3. Federal'nyi zakon «Ob obyazatel'nom strakhovanii grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv» ot 25.04.2002 № 40-FZ [Federal Law “On Compulsory Insurance of Civil Liability of Vehicle Owners” dated April 25, 2002 No. 40-FZ].
4. Federal'nyi zakon ot 29 dekabrya 2017 g. № 448-FZ «O vnesenii izmenenii v stat'i 11 i 12 Federal'nogo zakona «Ob obyazatel'nom strakhovanii grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv» [Federal Law of December 29, 2017 No. 448-ФЗ “On Amendments to Articles 11 and 12 of the Federal Law“ On Mandatory Liability Insurance of Vehicle Owners”].
5. Polozhenie Banka Rossii ot 19 sentyabrya 2014 g. № 432-P «O edinoi metodike opredeleniya razmera raskhodov na vosstanovitel'nyi remont v otnoshenii povrezhdennogo transportnogo sredstva» [The paper of the Bank of Russia of September 19, 2014 No. 432-P “On a unified methodology for determining the amount of expenditures for refurbishment in respect of a damaged vehicle”].
6. Postanovlenie Konstitutsionnogo Suda Rossiiskoi Federatsii ot 10 marta 2017 g. № 6-P «Po delu o proverke konstitutsionnosti stat'i 15, punkta 1 stat'i 1064, stat'i 1072 i punkta 1 stat'i 1079 Grazhdanskogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii v svyazi s zhalobami grazhdan A.S. Arinushenko, G.S. Beresnevoi i drugikh» [Resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation dated March 10, 2017 No. 6-P “On the case of verifying the constitutionality of article 15, clause 1 of article 1064, article 1072 and clause 1 of article 1079 of the Civil Code of the Russian Federation in connection with complaints of citizens of A.S. Arinushenko, G.S. Beresneva and others].
7. Pravila obyazatel'nogo strakhovaniya grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv: utv. Postanovleniem Pravitel'stva RF ot 7 maya 2003 g. № 263 [Rules of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners: approved. Decree of the Government of the Russian Federation of May 7, 2003 No. 263].
8. Rynok OSAGO naschityvaet uzhe menee 80 avtostrakhovshchikov [The OSAGO market has already less than 80 auto insurers]. Available at: <https://ria.ru/society/20160523/1438661758.html> [Accessed 10/10/2018]
9. Sovet byuro «Zelenaya karta» [Council of the Green Card Bureau]. Available at: <http://cobx.org/Content/Default.asp> [Accessed 10/10/2018]
10. Svoboda OSAGO dorogo oboidetsya: TsB opublikoval proekt novykh tarifov dlya avtograzhdanki [Freedom of CTP will be expensive: the Central Bank has published a draft of new tariffs for autocitizens]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3658058> [Accessed 10/10/2018]