

УДК 368:347.17

Абраменков Сергей Андреевич

студент, кафедра финансов и финансовых институтов,
Байкальский государственный университет,
Иркутск, Россия,
e-mail: paradox12123@mail.ru

Кузнецова Надежда Васильевна

канд. экон. наук, доцент кафедры
финансов и финансовых институтов,
Байкальский государственный университет,
Иркутск, Россия
e-mail: nadezhda1978@mail.ru

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ОСАГО В РОССИИ

Аннотация. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является одним из самых популярных видов страхования в силу его обязательного характера — все владельцы автотранспортных средств обязаны заключать договоры страхования ОСАГО. Закон об ОСАГО работает с 2003 года и каждый год с целью решения проблем и необходимостью совершенствования системы ОСАГО в закон вносятся поправки и дополнения. В этой связи важным является изучить историю введения ОСАГО и выделить основные этапы развития ОСАГО в России.

Ключевые слова: страхование ответственности, ОСАГО, развитие ОСАГО в России, европротокол, прямое возмещение убытков, электронное ОСАГО.

Sergey A. Abramenzov

Student, Department of Finance and Finance Institutes,
Baikal State University,
Irkutsk, Russia

Nadezhda V. Kuznetsova

PhD. Econ. Sci., associate professor at the
Department of Finance and Finance Institutes
Baikal State University,
Irkutsk, Russia

MAIN STAGES OF DEVELOPMENT OF MTPL IN RUSSIA

Abstract. Compulsory insurance of auto civil liability is one of the most popular types of insurance. All owners of auto are required to conclude MTPL. The Law MTPL has been operating since 2003. Every year legislator make many different changes and additions to solve problems and to improve the system of compulsory motor liability

insurance. In this regard, it is important to study the history of the introduction of MTPL and to highlight the main stages of development of MTPL in Russia

Keywords: liability Insurance, MTPL, development of MTPL in Russia, euro protocol, direct damages, MTPL by online.

Предпосылками возникновения обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее — ОСАГО) в мире являются появление транспортного средства как источника повышенной опасности и случаи ДТП, которые со временем привели к объективной необходимости ввода ответственности автовладельцев за причинение вреда потерпевшим. В России рассмотрение вопросов принятия соответствующего закона осуществлялось достаточно длительный период времени. Рассмотрим его основные этапы.

Вопреки общему предубеждению идея обязательного страхования в России появилась давно: в 1924 г. — за год до введения ОСАГО в США. Но ввиду мизерного количества автомобилей в тогдашнем СССР подобное начинание водителями было сочтено неактуальным, хотя и интересным [1].

В 1960-х гг. число автомобилей стало в стране существенным, поэтому Советом Министром в тогда существовавшем СССР было принято соответствующее Постановление Совмина СССР от 30.08.1984 г. № 932 «О мерах по дальнейшему развитию государственного страхования и повышению качества работы страховых органов». Данный документ выступил в то время основой для создания страхового договора «авто-комби». Заключение данного договора предполагалось добровольно и предусматривало страхование не только транспортного средства, но и пассажиров, и их имущества [2].

В 1991 г. началось внедрение комплексного автомобильного страхования, кроме страхования ответственности (далее — КАСКО). Применение такого страхования осуществлялось на добровольной основе, поэтому оно не получило широкого распространения.

Начиная с 1993 г., в Государственную думу России начали поступать проекты законодательных актов об обязательном страховании ответственности автовладельцев, но принятие соответствующего документа так и не осуществлялось длительное время, вплоть до 2002 г. [3].

В 2000 г. депутатам Государственной думы России был представлен на рассмотрение законопроект, который предусматривал ведение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России. Важной особенностью данного проекта является факт того, что он впервые предусматривал защиту не страхователя, а потерпевшего, т.е. лица, которому был причинен вред в ходе управления автомобилем в результате дорожно-транспортного происшествия. Данный документ предусматривал тотальную обязанность страхования ответственности владельцев всех транспортных средств. При этом закон не был принят сразу по ряду обстоятельств. Главными

из них являются статистические данные, согласно которым, водители транспортных средств заверяли органы статистики в том, что не провоцировали наступлений ДТП. Это и выступило главной причиной, по которой добровольное страхование гражданской ответственности не получило должного распространения. Таким образом, недостаток статистических данных о ситуации на автомобильных дорогах в России привел к замедлению принятия закона об ОСАГО. Другой существенной трудностью, которая препятствовала принятию закона об ОСАГО, являлось согласование и утверждение тарифов.

Наиболее объективными причинами, которые привели к принятию в России закона об ОСАГО являются:

- возможность использования европейского опыта автострахования, который доказал эффективность функционирования механизма возмещения вреда и ущерба, причиненного в результате ДТП;
- требование для вступления во Всемирную торговую организацию, согласно которому у всех участников этой организации должна быть система обязательного автомобильного страхования;
- существенный рост рынка страхования в России в период 1990-х гг.

Эти серьезные обстоятельства привели к тому, что закон об ОСАГО в России был принят Госдумой 03.04.2002 г., одобрен Советом Федерации 10.04.2002 г., и подписан Президентом 25.04.2002 г. Данный закон получил название Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [4] (далее — закон об ОСАГО). В связи с тем, что данный закон, по сути, вводил совершенно новый для страхового рынка России вид страхования, к которому владельцы автомобилей не были готовы, его вступление в силу было отложено на пятнадцать месяцев, т. е. документ вступал в силу с 01.07.2003 г.

Если считать, что объективным периодом ввода обязательного страхования автогражданской ответственности является 1991 г., когда число автомобилей стало значительным в России, то можно предположить, что принятие закона об ОСАГО в стране затянулось на двенадцать лет. Такой период является достаточно длительным и указывает на слишком медленное развитие этого вида страхования в России. По состоянию на декабрь 2019 г. закон об ОСАГО редактировался более 30 раз.

Первое изменение в закон об ОСАГО было внесено Федеральным законом от 24.12.2002 г. № 176-ФЗ «О федеральном бюджете на 2003 год». Согласно приложению 20 к данному документу, было приостановлено действие ст. 4 закона об ОСАГО в части транспортных средств, которые состоят на балансе органов государственной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также организаций, финансируемых за счет бюджета и автомобилей, которые получены инвалидами через органы социальной защиты. Приостановление действия данной нормы было установлено с 01.07.2003 г. по 31.12.2003 г. [5].

Второе изменение в закон об ОСАГО было внесено также в 2003 г., когда был уточнен п. «в» ст. 4, конкретизирующий, что обязанность по ОСАГО не распространяется на владельцев транспортных средств не просто Вооруженных Сил Российской Федерации, а также на другие войска, воинские формирования и органы, в которых предусмотрена военная служба [6].

Принятый закон об ОСАГО в 2005 г. получил критику в Конституционном суде Российской Федерации. Инициаторами заседания суда выступили некоторые депутаты Госдумы России, представители нескольких органов управления субъектами Российской Федерации и граждане Российской Федерации. В качестве причины заседания указывалась незаконность ОСАГО в рамках действующей в России Конституции, которое характеризовалось высокой стоимостью, трудностями его приобретения российскими пенсионерами, а также случаи того, что страховые выплаты не покрывают причиненный ущерб. Иск указанных лиц был отклонен, законность ОСАГО была подтверждена, как и право государства устанавливать тарифы [7]. Единственное положение закона об ОСАГО, которое Конституционный суд Российской Федерации признал не соответствующим ст. 19, 45 Конституции Российской Федерации, является произвольное определение Правительством Российской Федерации условий договора ОСАГО. Такое решение суда, очевидно, в значительной мере привело к развитию страхового рынка ОСАГО в России и положительно отразилось на деятельности соответствующих страховых компаний.

За счет указанного решения суда, в 2005 г. в закон об ОСАГО внесены соответствующие изменения, касающиеся ст. 17 закона «Компенсации страховых премий по договору обязательного страхования». Так, до редакции она предполагала, что компенсации по договору ОСАГО выплачиваются в порядке, который определяет Правительство Российской Федерации. За счет того, что Конституционный суд счел данную норму не соответствующей Конституции Российской Федерации, установлено, что компенсации страховых премий по договору обязательного страхования являются расходным обязательством Российской Федерации.

Рассмотрим также другие существенные изменения закона об ОСАГО.

В 2009 г. была введена упрощенная процедура оформления ДТП — «европротокол». Упрощенное оформление ДТП осуществляется без участия сотрудников полиции. Иными словами, это возможность самостоятельно зафиксировать факт ДТП для дальнейшего обращения в страховую компанию за получением возмещения и оперативно покинуть место ДТП, не создавая заторов на дороге. Такая практика широко применяется во многих странах мира, она ежегодно экономит водителям тысячи часов. В закон об ОСАГО была введена отдельная статья 11.1, регулирующая оформление ДТП по европротоколу. Часть статьи вступила в силу с 02.08.14 г., часть после 01.10.14 г. «Европротокол» действует во всех регионах России.

В 2010 г. в закон об ОСАГО введено понятие прямого возмещения убытков. Под ним стало пониматься возмещение вреда имуществу потерпевшего, которое осуществляется страховщиком потерпевшего согласно действующему законодательству Российской Федерации.

В 2014 и в 2015 гг. произошло увеличение страховых сумм по договорам ОСАГО, указанных в ст. 7 закона об ОСАГО. Лимит страховой выплаты по одному страховому случаю на одного потерпевшего за причинение вреда имуществу третьих лиц увеличился со 120 тыс. р. до 400 тыс. р. А лимит страховой выплаты на один страховой случай на одного потерпевшего по причинению вреда жизни и здоровью третьих лиц увеличился со 160 тыс. р. до 500 тыс. р. Лимиты страховых выплат на один страховой случай были отменены. Данные изменения привели, как следствие, к увеличению базовых страховых тарифов.

В 2014 г. в закон об ОСАГО были внесены изменения, которые включали в себя следующие положения:

- регулирование страховых тарифов по ОСАГО стал осуществлять Банк России, что вполне закономерно для функций такого государственного финансового учреждения, являющегося надзорным органом для страхового бизнеса;
- произведено уточнение порядка возврата страховой премии в случае расторжения договора ОСАГО и др. [8].

02.08.2016 г. вступило в силу соглашение о Едином агенте РСА (Российский союз автостраховщиков) — как мера, направленная на улучшение ситуации с доступностью ОСАГО в некоторых регионах, называемых страховщиками «токсичными». Продавец услуги в рамках Единого агента выбирается по номеру ПТС и не зависит ни от предпочтений страхователя, ни от желания менеджера, оформляющего полис. Распределение номеров ПТС по компаниям производится случайным образом. При этом количество закрепленных за страховщиком номеров зависит от его доли в сегменте по всему рынку РФ и по регионам, в которых работает схема. Расчеты долей производятся каждую неделю. Соответственно, перераспределение массива номеров ПТС между страховщиками происходит с такой же периодичностью. Если определенная таким образом компания автолюбителя не устраивает, он может приобрести полис в обычном порядке — обратиться в офис или к представителю желаемой организации [9]. По заявлению РСА система «единый агент» в ОСАГО «просуществует до 30 июня 2020 года включительно, после этого срока РСА будет ставить вопрос об отмене системы гарантирования перераспределения бумажных полисов ОСАГО в проблемных регионах между страховщиками, поскольку затруднения с доступностью покупки таких полисов ушли в прошлое» [10].

С 01.01.2017 г. вступили в силу правила, которые обязывают страховщиков обеспечить возможность оформления страхового полиса через Интернет. Возможность оформления договора посредством сети «Интернет» — электронное ОСАГО — появилась еще с 2015 года, а с 2017 года стала обязательным требо-

ванием для страховщиков. Данная норма была введена в связи с тем, что в нескольких регионах страны, которые у страховщиков считаются убыточными, местные жители не могли свободно заключить договор ОСАГО и по сути исполнить свою обязанность. Принятие такого способа реализации ОСАГО позволили им выполнить требования закона об ОСАГО.

28 апреля 2017 г. вступили в силу изменения в закон об ОСАГО, в соответствии с которыми был изменен порядок возмещения вреда, причиненного транспортным средствам. Приоритетной формой возмещения ущерба стал восстановительный ремонт на станции технического обслуживания (далее — СТО) — так называемая натуральная форма возмещения ущерба. Автовладелец выбирает СТО из числа тех, с которыми у страховой компании заключен договор. Выбрать СТО можно как при покупке полиса, так и на этапе урегулирования убытка. Перечень СТО с указанием адресов их места нахождения, перечнем марок и годов выпуска обслуживаемых транспортных средств, а также примерных сроков проведения ремонта должен публиковаться на сайте страховой организации и постоянно актуализироваться.

С 1 июня 2018 г. вступили в силу поправки в закон об ОСАГО (в статью 11.1), вносящие существенные изменения в условия применения упрощенной процедуры и порядок оформления ДТП [11]. Закон об ОСАГО требует, что в том случае, если у участников ДТП есть разногласия в отношении произошедшего события, то оформление «Европотокола» обязательно должно сопровождаться фиксированием участниками происшествия данных о ДТП с помощью специального программного обеспечения либо технических средств контроля, обеспечивающих формирование информации о ДТП в некорректируемом виде и передачу этих данных в автоматизированную информационную систему (АИС) ОСАГО. При условии выполнения требований закона о фиксации и передаче в АИС ОСАГО данных о ДТП имеющие разногласия водители могут воспользоваться упрощенной процедурой оформления документов для получения страхового возмещения в пределах 100 тыс. руб. (максимальный лимит страхового возмещения, установленный с 1 июня 2018 г.) [12].

С начала 2019 года начался этап либерализации страховых тарифов в ОСАГО. С 09.01.2019 г. Банком России произведено расширение тарифного коридора на 20% вверх и вниз: диапазон ставок базового тарифа для легковых автомобилей физических лиц составляет 2 746–4 942 руб. вместо ранее действовавшего коридора 3 432–4 118 руб. (табл. 1).

Последние изменения в закон об ОСАГО, по состоянию на 02.12.2019 г., были внесены Федеральным законом от 01.05.2019 г. № 88-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Так, с 29.10.2019 г. полис е-ОСАГО (полис ОСАГО, оформленный в электронном виде) можно показывать полиции при проверке в электронном виде. Не исключено, что предполагается демонстрация данного полиса на экране смартфона водителя.

Таблица 1.1

Значения базовых тарифов ОСАГО, руб.*

Категория транспортного средства	Новый тариф с 2019 г.	Старый тариф
Категория А и М (мотоциклы, скутеры, мопеды и другие)	694–1 407	867–1 579
Категория В и ВЕ (легковые автомобили) физлиц	2 746–4 942	3 432–4 118
Категория В и ВЕ (легковые) юридических лиц	2 058–2 911	2 573–3 087
Категория В и ВЕ (легковые) в такси	4 110–7 399	5 138–6 166
Категория С и СЕ (грузовые) массой до 16 тонн	2 807–5 053.	3 509–4 211
Категория С и СЕ (грузовые) массой более 16 тонн	4 227–7 609	5 284–6 341
Категория D и DE (автобусы) до 16 мест	2 246–4 044	2 808–2 270
Категория D и DE (автобусы) более 16 мест	2 807–5 053.	3 509–4 211
Категория D и DE (автобусы) для маршрутных перевозок	4 110–7 399	5 138–6 166
Категория С и СЕ (грузовые) массой до 16 тонн	2 807–5 053	3 509–4 211
Категория С и СЕ (грузовые) массой более 16 тонн	4 227–7 609	5 284–6 341
Категория D и DE (автобусы) до 16 мест	2 246–4 044	2 808–2 270
Категория D и DE (автобусы) более 16 мест	2 807–5 053	3 509–4 211
Категория D и DE (автобусы) для маршрутных перевозок	4 110–7 399	5 138–6 166

*Составлено по данным: [13, 14]

До нововведения обязанностью водителей было обязательное наличие печатной формы страхового полиса ОСАГО. Что касается бумажного полиса, оформленного в офисах страховых компаний или через посредников, у водителя по-прежнему сохраняется обязанность его наличия [15]. Также, одним из последних изменений закона об ОСАГО, является возможность оформления европротокола в электронном виде через портал государственных услуг. Ранее его оформление допускалось только на бумажном носителе.

С 29.10.2019 г. в законе об ОСАГО предусмотрены новые основания, при наличии которых у страховщика появляется право регрессионного требования в отношении причинителя вреда. В качестве новшеств в данном аспекте следует отметить:

лицо, причинившее вред, отказалось проходить соответствующее медицинское освидетельствование на состояние алкогольного или наркотического опьянения, либо нарушило запрет на употребление различных запрещенных средств после ДТП;

в случаях, если вред был причинен непосредственно транспортным средством с прицепом, если, согласно договору ОСАГО, не допускается управление таким транспортным средством (кроме принадлежащих гражданам прицепов к легковым автомобилям).

Таким образом, основными этапами развития ОСАГО в России можно выделить следующие.

1960 г. — принято Постановление Совмина СССР от 30.08.1984 г. № 932 «О мерах по дальнейшему развитию государственного страхования и повышению качества работы страховых органов»;

□ 2002 г. — принят Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;

□ 2009 г. — введена упрощенная процедура оформления ДТП — «евро-протокол»;

□ 2010 г. — введен порядок прямого возмещения убытков (ПВУ);

□ 2014–2015 гг. — увеличение лимитов страховых выплат по договорам;

□ 2017 г. — введена «натуральная» форма возмещения убытков;

□ 2018–2019 гг. — начало либерализации страховых тарифов в ОСАГО.

Все изменения, вносимые в закон ОСАГО были и будут в дальнейшем направлены на решение определенных проблем и совершенствование механизма реализации ОСАГО.

Список использованной литературы

1. Воровицкий Р. История ОСАГО. URL : <http://www.insur-info.ru/press/-27206/> (дата обращения 12.02.2020)

2. О мерах по дальнейшему развитию государственного страхования и повышению качества работы страховых органов : Постановление Совмина СССР от 30.08.1984 г. № 932 (ред. от 14.03.1989 г.) // СПС «Консультант Плюс».

3. Бабурина Н.А. Страховое дело. Страховой рынок России : учеб. Пособие / Н.А. Бабурина, М.В. Мазаева. — Москва : Юрайт, 2019. — 128 с.

4. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Федер. закон РФ от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ : (ред. от 02.12.2019 г.) // СПС «Консультант Плюс».

5. О федеральном бюджете на 2003 г. : Федер. закон РФ от 24.12.2002 г. № 176-ФЗ : (ред. от 10.11.2004 г., изм. от 14.07.2005 г.) // СПС «Консультант Плюс»

6. О внесении изменения в статью 4 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» : Федер. закон РФ от 23.06.2003 г. № 77-ФЗ // СПС «Консультант Плюс».

7. По делу о проверке конституционности Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в связи с запросами Государственного Собрания — Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской областной Думы, группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина С. Н. Шевцова : Постановление Конституционного Суда РФ от 31.05.2005 г. № 6-П // СПС «Консультант Плюс».

8. О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон РФ от 21.07.2014 г. № 223-ФЗ : (ред. от 01.05.2019 г.) // СПС «Консультант Плюс».

9. ОСАГО: руководство по эксплуатации. URL : www.inguru.ru/osago (дата обращения 14.12.2019)

