

Дегтянцев Илья Владимирович

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Гражданское право, семейное право, международное частное право

Генезис страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации

Аннотация. Предметом генезиса исследования выступает комплекс нормативно-правовых актов, регулирующих отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В статье проанализированы ключевые этапы формирования законодательной базы, выявлены основные проблемы правоприменительной практики и предложены пути совершенствования действующего механизма страхования.

Ключевые слова: страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, Закон «Об ОСАГО», история страхования.

В 1786 году императрица Екатерина II утвердила Манифест, наделив Государственный заемный банк правом застраховывать каменные здания, мануфактуры и фабрики. Эта мера стала первым шагом к систематизации страхового рынка в России. Новая модель была ориентирована на обеспечение защиты жилья по всей территории страны, где собственники могли рассчитывать на выплаты при пожарах и иных стихийных бедствиях [3]. Именно тогда укоренилось представление о страховании как инструменте контроля над рисками.

В XIX веке сектор пережил бурный рост. Защита от огня и катастроф превратилась в обыденную практику, однако вопросы гражданской ответственности оставались за рамками регулирования. Из-за недостаточного уровня правовой базы работодатели не несли ответственности за травмы работников, а ущерб, причиненный третьим лицам, зачастую оставался непокрытым. Лишь к концу столетия

законодательство начало требовать обеспечения безопасности окружающих, что заложило фундамент для развития страхования гражданской ответственности.

1827 год ознаменовался переломным событием: возникло «Первое страховое общество против пожаров» – полноценная страховая компания Российской империи. Внедрение унифицированного полиса упорядочило отношения со страхователями. Организация наглядно доказала эффективность защиты от финансовых убытков, что подтолкнуло развитие всего рынка. Появились сложные страховые продукты, и страхование прочно вошло в экономическую и социальную жизнь страны.

Отмена крепостного права стала ключевой вехой в эволюции страхового рынка. Промышленный подъем и увеличение благосостояния граждан стимулировали спрос на страховые услуги. За двадцать пять лет после реформы количество акционерных страховых организаций увеличилось более чем втрое: с пяти в 1850-х годах до пятнадцати к началу 1890-х годов.

Значительный рывок в развитии имущественного страхования был зафиксирован в октябре 1913 года после принятия закона об общих условиях страхования гражданской ответственности перед третьими лицами. Этот нормативный документ создал правовую базу для компенсации ущерба, не зависящую от причин его возникновения. Было официально закреплено право сторон договора предусматривать страхование потерь, понесенных страхователем в адрес третьих лиц, вне зависимости от обстоятельств.

Отечественная система финансового и правового регулирования страховой деятельности претерпела долгий путь формирования. К началу революционных изменений 1917 года Российская империя создала сложный механизм управления добровольным и обязательным страхованием, опираясь на передовой опыт Европы и учитывая особенности национальной действительности.

В первые месяцы после прихода к власти Советов революционные преобразования затронули и страховую сферу. Национализация отрасли началась с издания Декрета Совнаркома РСФСР, вступившего в силу весной 1918 года. Документ закрепил право государства на контроль над основными направлениями страховой деятельности, за исключением социального страхования. Обязательное страхование

гражданской ответственности водителей – ОСАГО – стало основой защиты прав участников дорожного движения и обеспечения финансовой ответственности владельцев автомобилей. Его внедрение впервые состоялось в СССР в 1965 году, позже оно распространилось на бывшие советские республики.

Сегодня регулирование ОСАГО осуществляется по федеральному закону РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». До этого, в советский период, нормативная база по страхованию гражданской ответственности практически отсутствовала [1, с.10].

Стремительное увеличение автопарка и непрерывный рост загруженности дорог спровоцировали существенное повышение аварийности. Эти факторы послужили толчком к созданию правовой и экономической структуры, призванной снизить риски для всех участников движения.

В итоге обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев (ОСАГО) перестало быть просто формальностью, превратившись в ключевой инструмент защиты прав граждан России.

Ежегодно миллионы водителей оформляют такие полисы, формируя надежный финансовый резерв. Эта система обеспечивает пострадавшим своевременную и полную компенсацию вреда здоровью или имуществу, не завися от платежеспособности виновника. Следовательно, механизм ОСАГО разгружает бюджет водителей, предотвращая банкротство из-за необходимости выплачивать крупные суммы ущерба другим участникам ДТП [2, с.154].

Кроме того, широкое распространение комплексного страхования косвенно влияет на рост общей безопасности дорожного движения. Понимание водителем своей материальной ответственности и наличие механизма возмещения ущерба побуждают к более осторожной езде и строгому соблюдению ПДД. Благодаря этому ОСАГО трансформируется из сухой юридической процедуры в активный элемент социально-экономической жизни, обеспечивая устойчивость и предсказуемость правоотношений в транспортной сфере.

Вторая половина XX века, и в особенности период перестройки, инициированный Михаилом Горбачевым, стала эпохой радикальных и необратимых

экономических трансформаций, затронувших все сферы жизни советского общества. Этот исторический этап характеризовался отказом от жестко централизованной плановой экономики в пользу более гибких механизмов регулирования, что в конечном итоге привело к глубокому системному кризису и последующему распаду Советского Союза. Распад единого государства спровоцировал болезненный, но неизбежный переход к рыночной экономике, где ключевую роль начали играть принципы свободного предпринимательства, конкуренции и частной собственности.

В этих новых условиях страховой сектор, ранее полностью контролируемый государством через единую систему «Госстрах», претерпел фундаментальные изменения. Исчезла многолетняя государственная монополия, которая десятилетиями определяла правила игры на рынке страховых услуг.

На сцену вышли частные страховые организации, которые начали активно формировать новый ландшафт финансового рынка. Появление независимых страховых компаний ознаменовало начало эры конкуренции, разнообразия страховых продуктов и необходимости адаптации к рыночным реалиям, что заложило основы для современного развития страховой отрасли в постсоветском пространстве.

Первым шагом стало Постановление Совета министров СССР от 16 августа 1990 года № 835, направленное на демонополизацию экономики. С этого момента частные страховщики получили право на лицензирование различных видов страховых операций. Ключевым этапом стало принятие 25 апреля 2002 года Федерального закона № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и утверждение связанных с ним Положений об ОСАГО. Закон установил единый порядок оформления страховых выплат для всех участников системы.

В случае аварии пострадавшая сторона имела возможность подать заявление исключительно в страховую компанию виновника происшествия. Такая система функционировала благодаря обязательному наличию у страховых организаций, осуществляющих деятельность в рамках ОСАГО, филиалов или представительств по всей территории страны.

При этом наблюдается широкое снижение размеров страхового возмещения

страховщиками. Главной причиной такого подхода стала высокая вероятность мошеннических схем, направленных на незаконное получение выплат, из-за чего многие компании сталкивались с финансовыми потерями, а порой - и с банкротством. Поэтому страховщики старались свести к минимуму сумму компенсации по ОСАГО. Однако реально в суд обращались лишь единицы страхователей.

Низкая активность граждан в защите своих прав в судебном порядке создавала противоречивую ситуацию: всего 2-3% жалоб от общего числа случаев занижения выплат оказывали значительное давление на судебную систему.

Для преодоления сложившегося положения в систему ОСАГО были внесены поправки, целью которых стало обеспечение равноправия сторон - страховщиков и застрахованных лиц. Это позволило повысить доверие к страховому рынку и усилить защиту прав граждан.

Так, 1 марта 2009 года был запущен механизм прямого возмещения убытков. С этого момента водители могли получить компенсацию от своей собственной страховой компании, если повреждено только их транспортное средство, а оба участника ДТП располагали действующими полисами ОСАГО. В октябре того же года Российский союз автостраховщиков представил обновлённый вариант соглашения о прямом возмещении.

С 1 ноября 2009 года нововведение стало применяться ко всем полисам ОСАГО независимо от даты оформления, однако не затрагивало инциденты, случившиеся ранее марта 2009 года. При реализации этой модели появились определённые трудности, главными из которых стали вопросы налогового регулирования выплат и организация взаиморасчётов между большим количеством страховых компаний.

Постановления Пленума Верховного Суда РФ №17 от 28 июня 2012 года [4], №20 от 27 июня 2013 года [5] и №2 от 29 января 2015 [6] года существенно повлияли на эволюцию законодательства в сфере страхования, поскольку уточнили и расширили права граждан как потребителей страховых услуг. Благодаря этим решениям все виды страхования, где участвуют физические лица, были дополнительно защищены положениями Федерального закона «О защите прав потребителей».

Литература

1. Блинова А.Д. Нормативное регулирование ОСАГО: история и перспективы / Правовое обеспечение автотранспортной деятельности: Материалы международной студенческой научно-практической конференции, Хабаровск, 09-14 декабря 2024 года. – Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2025. С. 9-12.
2. Каримуллина А.Э., Кашапова А.А. История развития страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в РФ // Скиф. Вопросы студенческой науки. 2025. № 4(104). С. 151-155.
3. Феоктистов А.В. Развитие института страхования в России // Наука. Общество. Государство. 2022. №2 (38). С. 63-71.
4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» / [Электронный ресурс] / URL: <https://www.consultant.ru/document/>
5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27.06.2013 № 20 «О применении судами законодательства о добровольном страховании имущества граждан» (документ утратил силу) / [Электронный ресурс] / URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_148356/
6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.01.2015 № 2 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (документ утратил силу) / [Электронный ресурс] / URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_130664/