

# Безопасность и современное обязательное страхование автогражданской ответственности водителей (ОСАГО): социальный аспект

## Safety and Modern Compulsory Insurance of Drivers' Civil Liability (CTP): Social Aspect

УДК 368

DOI: 10.12737/1998-0701-2023-9-3-37-46

**Е.В. Скубрий**, профессор кафедры «Экономика, менеджмент и организация государственных закупок», Академия гражданской защиты МЧС России имени генерал-лейтенанта Д.И. Михайлика

**e-mail:** skubriy@mail.ru

**И.И. Мельничук**, старший преподаватель кафедры «Экономика, менеджмент и организация государственных закупок», Академия гражданской защиты МЧС России имени генерал-лейтенанта Д.И. Михайлика

**e-mail:** meloti3A@yandex.ru

**E.V. Skubri**, Professor, Department of Economics, Management and Organization of Public Procurement, Academy of Civil Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia named after Lieutenant General D.I. Mikhaylik

**e-mail:** skubriy@mail.ru

**I.I. Melnichuk**, Senior Lecturer, Department of Economics, Management and Organization of Public Procurement, Academy of Civil Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia named after Lieutenant General D.I. Mikhaylik

**e-mail:** meloti3A@yandex.ru

**Аннотация.** В статье обобщаются вопросы безопасности на дорогах России и необходимости выполнения законодательства страны о страховании водителями своей ответственности за нарушения Правил дорожного движения, приведших к транспортным происшествиям, повлекшим гибель людей и ущерб имуществу граждан. Предлагаются некоторые направления по изменению ситуации с безопасностью на дорогах России.

**Ключевые слова:** безопасность, транспортные средства, автомобили, ОСАГО, ПДД, ДТП, ГИБДД, аварии, смертность, ответственность, водители, видеорегистрация, пострадавшие.

**Abstract.** The article summarizes the issues of safety on the roads of Russia and the need to comply with the country's legislation on drivers' insurance of their liability for violations of traffic rules that led to traffic accidents that caused the death of people and damage to citizens' property. Some directions are proposed to change the situation with safety on the roads of Russia.

**Keywords:** safety, vehicles, cars, CTP, traffic regulations, accidents, traffic police, accidents, mortality, responsibility, drivers, video registration, victims.

Понятие «безопасность» можно рассматривать с разных точек зрения. В первоначальной редакции Закона РФ от 05.03.1992 № 2446–1 «О безопасности»<sup>1</sup> оно определялось следующим образом: «Безопасность — состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.

Жизненно важные интересы — совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и воз-

можности прогрессивного развития личности, общества и государства.

К основным объектам безопасности относятся: личность — ее права и свободы; общество — его материальные и духовные ценности; государство — его конституционный строй, суверенитет и территориальная целостность». [1].

В другом официальном документе, появившемся гораздо позже (в 2009 году) — «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г.» — приводится следующее определение национальной безопасности — это «состояние защищенности лично-

<sup>1</sup> Действующий в настоящее время Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности» не содержит в себе определения понятия «безопасность».

сти, общества и государства от внутренних и внешних угроз, которое позволяет обеспечить конституционные права, свободы, достойные качество и уровень жизни граждан, суверенитет, территориальную целостность и устойчивое развитие Российской Федерации, оборону и безопасность «государства» [2].

Занимавшийся проблемами безопасности российский ученый И.А. Андреевский в учебнике «Полицейское право» (1873г.) отмечал, что в основе безопасности стоит человек и его развитие. «Для жизни человека, развития его способностей и возможности достижения человеческих целей необходимы известные условия: между ними главнейшее место занимают безопасность и благосостояние» [3].

Понятие «безопасность» в современных словарях представляется в разных интерпретациях и зависит от того, к каким сферам деятельности человека оно относится:

1) система отношений между субъектами общественной жизни, обеспечивающих благоприятные условия для функционирования и развития;

2) состояние объекта, в котором ему не может быть нанесен существенный вред или ущерб;

3) защищенность от вызовов, рисков, опасностей и угроз либо отсутствие таковых;

4) приемлемый уровень опасности (приемлемая степень защищенности от угроз), зависящий от затрат на ограничение действия иницирующих опасность факторов;

5) состояние устойчивого существования (развития) объекта, при котором вероятность нежелательного изменения каких-либо характеристик (параметров) его жизнедеятельности (функционирования) невелика;

б) свойство объекта, характеризующего его способность не причинять другим объектам существенный ущерб или вред [4].

Рассматривая вопросы безопасности, мы должны исходить из того, что эта категория имеет отношение ко всему: сообществу, государству, регионам, предприятиям и личности. Данное понятие относится к системе национальной безопасности государства. В «Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» [6] подчеркивается, что «национальная безопасность Российской Федерации (далее — национальная безопасность) — со-

стояние защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан, достойные качество и уровень их жизни, гражданский мир и согласие в стране, охрана суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, социально-экономическое развитие страны».

Поддержание достаточного уровня безопасности касается абсолютно всех вопросов жизнедеятельности, всех направлений обеспечения разных видов безопасности, в том числе безопасности дорожного движения в стране, о чем говорится в п. 18 ст. 47 упомянутой Стратегии национальной безопасности.

В этом контексте рассмотрим понятие транспортной безопасности, поскольку обеспечение безопасности на дорогах страны приобретает сегодня весьма значимую социальную проблему. Итак, «Транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, где *актом незаконного вмешательства* считается противоправное действие или бездействие, в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» [7].

Транспортная безопасность, обеспечиваемая совокупностью нормативно-правовых актов, комплексом мер по защите пассажиров, багажа и грузов, распространяется на всю транспортную систему, но имеет для каждого вида транспорта свои особенности. В транспортную безопасность входят автомобильная безопасность, авиационная безопасность, транспортная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене, транспортная безопасность на морском и речном транспорте.

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [8].

Из всего изложенного следует, что каждый участник отношений на транспорте должен



выполнять предписанные ему требования и правила, установленные российским законодательством.

С каждым годом в нашей стране, как и во всем мире, увеличивается количество транспортных средств. Легковые, грузовые, автобусы, троллейбусы, мотоциклы, мопеды, квадроциклы, да и другие опасные средства передвижения. За каждым этим транспортным средством находится человек — водитель. На нем всецело лежит ответственность за надежную и безопасную эксплуатацию, за соблюдение установленных Правил дорожного движения (ПДД). Несоблюдение требуемых Правил дорожного движения приводит к непоправимым последствиям, связанным с травмами пострадавших, повреждением автомобилей и, самое страшное, с гибелью граждан.

Илья Ильф и Евгений Петров в «Золотом теленке» устами великого комбинатора Остапа Бендера провозгласили: «Автомобиль не роскошь, а средство передвижения». В нашей стране этих средств передвижения по статистическим данным ГИБДД на 1 января 2022 года насчитывалось 64 миллиона (рост составил 2 % к 2020 году), в том числе 50,3 млн легковых автомобилей, 6,6 млн грузовиков, 843 тысячи автобусов. Больше всего стоящих на учете машин «прописаны» в Москве (4,95 млн ед., +2,4% к 2020 году) и Московской области (3,56 млн ед., +1,7%). В топ-5 регионов-лидеров по объему автопарка также входят Краснодарский край (2,42 млн ед., +2,1%), Свердловская область (2,34 млн ед., +4%) и Санкт-Петербург (2,28 млн ед., +1,7%) [9]. Рынок автомобилей в нашей стране вышел на 10 место в мире, опередив Канаду.

В 2020–2021 годах заметно обновился парк автомобилей с моторами класса «Евро-5» и «Евро-6», количество которых выросло до 13,2 млн (на 11,5%) и до 281 тысячи (рост более в три раза) соответственно. Количество новых машин со сроком эксплуатации один год выросло на 18% и составило 8,29 млн, а количество старых автомобилей (более 15 лет) составило 20 миллионов (уменьшилось на 2,6%).

По состоянию на 1 января 2022 года численность населения в нашей стране составляла 145,5 млн человек. Таким образом, на 1 тыс. человек приходится 346 машин, то есть во-

дителем является каждый третий россиянин. Для сравнения, на Тайване показатель составляет 344 машин на 1 тыс. человек, в Сербии — 336 машин на 1 тыс. человек.

Исходя из этих данных, рассмотрим, а какое количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) совершает это огромное сообщество водителей. Проблема безопасности на дорогах стоит в России очень остро. Верхние позиции мирового рейтинга по количеству аварий наша страна занимает с 1960 года, то есть еще со времен Советского Союза, когда автомобилей было очень мало. Начиная с 90-х годов прошлого века приобретать машины стали массово, они буквально заполнили дороги, и вопросы безопасности стали еще более насущными.

Следует отметить, что погибают в авариях, а также получают травмы чаще всего мужчины трудоспособного возраста, а именно они вносят значительный вклад в развитие социума и страны в целом.

По данным ГИБДД, количество ДТП на дорогах страны имеет тенденцию к сокращению. Это положительный факт, но, тем не менее, количество происшествий все равно остается большим. Приведем статистические данные по данной проблеме за период 1985 — 2022 годов.

Суммарные цифры о количестве ДТП, числе погибших и пострадавших говорят сами за себя: страна за указанный период потеряла население города-миллионника, а количество пострадавших вообще составило астрономическую цифру!

Лидерами среди субъектов по абсолютному количеству ДТП являются Москва (6,4 тыс. аварий), Краснодарский край (4,6 тыс.), Нижегородская область (3,6 тыс.), Санкт-Петербург (3,5 тыс.) и Московская область (3,2 тыс.).

Прирост смертности в ДТП фиксируется в 29 регионах страны, включая Республику Алтай (+72,7%), Карачаево-Черкессию (+44,7%), Севастополь (+40%), Республику Марий Эл (+39,7%) и Еврейскую автономную область (+37,5%) [13].

Приведем несколько пространную, но очень актуальную выдержку из доклада вице-премьера Правительства России Марата Хуснуллина на оперативном совещании Правительства РФ 22 декабря 2022 года.

«Для безопасности дорожного движения большое значение имеет качество дорог, их со-

Таблица 1

**Количество погибших в ДТП в России за год, человек (1985—2022 гг.),  
данные Росстата и ГИБДД [10]**

Год	Количество ДТП	Число погибших	Число раненых
1985	139 035	22 676	148 645
1986	138 637	20 651	150 356
1987	142 695	21 243	155 684
1988	161 320	25 938	176 583
1989	189 986	32 739	207 628
1990	197 362	35 366	214 820
1991	197 659	37 510	214 409
1992	184 975	36 471	200 026
1993	178 651	37 120	192 802
1994	174 908	35 599	189 877
1995	167 280	32 791	183 926
1996	160 523	29 468	178 378
1997	156 515	27 665	177 924
1998	160 300	29 021	183 846
1999	159 823	29 718	182 123
2000	157 495	29 594	179 401
2001	164 401	30 916	187 790
2002	184 360	33 243	215 678
2003	204 267	35 602	243 919
2004	208 558	34 506	251 386
2005	223 342	33 957	274 864
2006	229 140	32 724	285 362
2007	233 809	33 308	292 206
2008	218 322	29 936	270 883
2009	203 603	26 084	257 034
2010	199 431	26 567	250 635
2011	199 868	27 953	251 849
2012	203 597	27 991	258 617
2013	204 068	27 025	258 437
2014	199 720	26 963	251 785
2015	184 000	23 114	231 197
2016	173 700	20 308	221 140
2017	169 432	19 088	215 374
2018	168 099	18 214	214 853
2019	132 129	16 981	210 877
2020	145 073	16 152	183 040 [11]
2021	164 358	16 981	210 877 [11]
2022	169 432	14 874	115 139 [12]
Всего	6 849 873	1 056 057	8 095 380

стояние и подготовленность по нормативным показателям. Поэтому при приведении дорог в нормативное состояние выполняются не только работа по укладке асфальта и устранению неровности покрытия дорог, но также

мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. Устанавливаются барьерные ограждения и надземные переходы для пешеходов, добавляются переходно-скоростные полосы, восстанавливается или на-



носятся новая дорожная разметка, дорожные знаки. Все перечисленные меры направлены на уменьшение риска смертности при ДТП на дорогах.

У нас есть три основных показателя. Первый — это количество аварий, второй — количество раненых и самый главный показатель, на который хотелось бы обратить внимание — количество погибших, оно у нас постоянно снижается благодаря той системной работе, которую мы проводим.

У нас есть также три основные причины гибели людей, которые составляют 75% смертности, — это выезд на встречную полосу, наезд на пешехода, вождение в состоянии опьянения. Мы на эти три направления делаем основной упор, приняли соответствующие меры в трех областях по каждому виду нарушений — в Брянской, Нижегородской и Калужской областях. В результате мы видим, что за счет комплексных, системных мер мы можем еще на 25% дополнительно снизить по каждому из этих показателей количество смертей в результате ДТП. Мы эту практику сейчас отработали и внедряем уже в целом в стране.

Также мы с этого года перешли на тестовую эксплуатацию системы оперативного управления «Эталон» по безопасности дорожного движения, где уже в цифровом виде отражаются все произошедшие аварии, предложения по их ликвидации, места наибольшей концентрации аварийных участков, которые включаем в первую очередь в планы наших дорожных работ» [14].

Нельзя не согласиться с выводами вице-премьера России. Цитата из его выступления дает нам реальную картину о положении дел в стране с обеспечением безопасности дорожного движения в настоящее время. Хотелось бы, чтобы количество ДТП сокращалось как можно быстрее, не приносило горя и беды пострадавшим в авариях и их семьям.

За первый месяц 2023 г. на дорогах страны уже произошло свыше 500 автомобильных аварий, в которых погибли более 80 человек, шестеро из них — несовершеннолетние [15]. Но это только часть информации, имеющейся на страницах Интернета по состоянию на февраль 2023 г.

В публикациях разных авторов говорится о причинах, позволивших несколько сократить ДТП, среди них можно назвать следующие:

- заметное снижение потребления алкоголя в России;
- существенное ужесточение штрафов и наказаний за нарушения ПДД;
- установка средств фотовидеофиксации;
- улучшение систем разметки, разграничения и регулирования дорожного движения.
- улучшение качества автопарка в России;
- существенное улучшение качества автомобильных шин;
- доступность качественных запасных частей профессионального технического обслуживания;
- широкое распространение навигаторов;
- широкое распространение видеорегистраторов;
- общее улучшение качества автодорог в России;
- существенное улучшение ситуации с культурой вождения;
- снижение количества поездок на автомобилях.

Безопасность дорожного движения обеспечивается мероприятиями, которые направлены на предупреждение и искоренение причин ДТП. При этом ответственность за них возлагается не только на власти, специальные службы и т.п. Большую роль играют сами автовладельцы и водители; от их умений, навыков и культуры вождения во многом зависит ситуация на дорогах. Повышению уровня безопасности на дорогах будут способствовать следующие меры, принимаемые на разных уровнях заинтересованных сторон:

- искусственное освещение трасс;
- развитие общественного транспорта;
- развитие сети выделенных дорог, на которых поток автотранспорта никогда не пересекается с потоками пешеходов, велосипедистов и вообще с встречными и поперечными потоками транспорта;
- повышение безопасности пешеходов;
- развитие велосипедного движения;
- развитие института водительских историй;
- ужесточение практики правоприменения в случае ДТП;
- законодательное регулирование каршеринга;
- утилизация старых грузовиков и автобусов;
- введение диспетчерского регулирования движения коммерческого транспорта;

- внедрение так называемых «умных светофоров».
- стимулирование внедрения на автомобилях всех классов систем активной безопасности;
- восстановление водных путей;
- отмена приоритета в дорожном движении по должностному положению;
- уточнение ограничений скорости, искусственное успокоение движения сообразно этим ограничениям;
- совершенствование пешеходной инфраструктуры;
- урегулирование в ПДД использования указателей поворота при круговом движении;
- кодификация в ПДД спортивно-транспортных средств;
- запрет на знаки приоритета на желтом щите;
- обязательное оформление полиса ОСАГО для каждого автовладельца в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [16].

Мы не ставили перед собой цели досконально объяснять предлагаемые меры повышения безопасности, но обозначили их значимость и важность для улучшения ситуации на дорогах нашей страны.

Обратим внимание на последний пункт предлагаемых мер повышения уровня безопасности на дорогах России. ОСАГО — это договор обязательного страхования автогражданской ответственности водителей. После заключения договора ОСАГО страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении страхового случая возместить потерпевшим причиненный вследствие события вред их жизни, здоровью или имуществу.

Полис ОСАГО нужен для того, чтобы застраховать ответственность каждого автомобилиста перед окружающими. Надо сказать, что не всегда у граждан есть возможность компенсировать вред пострадавшим участникам дорожного движения. Именно по этой причине полис ОСАГО считается обязательным документом для каждого водителя, и выезжать без него на дороги запрещено.

Выплаты по ОСАГО положены за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании автомобиля водителем, у которого есть ОСАГО и только

в ситуации, когда ДТП произошло на территории России.

Принцип работы ОСАГО следующий: если в ДТП по вине застрахованного водителя будет поврежден чужой автомобиль и пострадает человек, то разбитую машину потерпевший сможет отремонтировать по ОСАГО на сумму до 400 тыс. руб. Одновременно можно будет покрыть и расходы на лечение — на сумму до 500 тыс. руб.

Если разбито два и больше автомобиля, то каждый можно отремонтировать на сумму до 400 тыс. руб. Соответственно, если проблемы со здоровьем из-за ДТП возникли у двух (или более) человек, то лечение каждого также компенсируют на сумму до 500 тыс. руб.

Возмещение ущерба имуществу можно получить в следующих ситуациях:

- 1) застрахованный разбил один или несколько автомобилей или мотоциклов;
  - автомобилист повредил светофор, дорожные знаки или дорожные конструкции;
  - автомобилист повредил здание;
  - автомобилист наехал на пешехода и тот получил вред жизни или здоровью.

При причинении вреда здоровью потерпевшего возмещению подлежат:

- 1) утраченный заработок/доход;
- 2) расходы на лечение и приобретение лекарств, на бесплатное получение которых потерпевший не имеет право (в том числе сверх базовой программы обязательного медицинского страхования);
- 3) дополнительно понесенные потерпевшим расходы на дополнительное питание, на протезирование, на посторонний уход, на санаторно-курортное лечение, на приобретение специального транспортного средства;
- 4) расходы, связанные с необходимостью профессиональной подготовки/переподготовки потерпевшего;
- 5) расходы, связанные с погребением потерпевшего;
- 6) возмещение вреда в связи со смертью кормильца.

Важно, что виновник ДТП поправлять здоровье и чинить свою машину будет за свой счет.

Полис ОСАГО не покрывает:

- 1) причинение вреда при использовании другого автомобиля, который не указан в договоре обязательного страхования;



2) причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды;

3) причинения вреда при использовании транспортных средств в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;

4) загрязнения окружающей среды;

5) причинения вреда воздействием перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию;

6) причинения вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования или обязательного социального страхования;

7) обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;

8) причинения водителем вреда управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому ими грузу, установленному на них оборудованию и иному имуществу;

9) причинения вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке;

10) повреждения или уничтожения антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного характера, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;

11) причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при их перевозке, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

Например, если водитель виновен в ДТП и ремонт автомобиля потерпевшего будет стоить не 400 тыс. руб., а 1 млн руб., то остальную сумму потерпевший может взыскать с виновника в рамках Гражданского кодекса РФ. Если у виновника будет оформлено ДСАГО (добровольное автострахование ответственности автовладельца) на выплату до 1 млн

руб., то полис покроет все убытки потерпевшего.

Однако этот вид дополнительного страхования ответственности автовладельца стоит дорого: в первый год водителю придется оформлять и ДСАГО, и каско, да и сама стоимость ДСАГО существенна: она зависит от возраста и стажа вождения, а также от лимита покрытия сверх обязательной суммы 400 тыс. руб. и сравнима со стоимостью полиса ОСАГО.

Следует заметить, что виды и условия ДСАГО ни одним законом не регламентированы, поэтому страховые компании устанавливают их в рамках правил страхования, которые готовит сама страховая компания и в уведомительном порядке направляет в ЦБ РФ<sup>2</sup>. Далеко не каждая страховая компания продает полисы ДСАГО отдельно от других полисов. Многие страховщики предлагают их как дополнительную опцию к каско либо ДСАГО. Есть еще вариант, когда при первой покупке ДСАГО предлагают покупать в придачу и каско.

И еще один важный и существенный момент. Ни ОСАГО, ни ДСАГО, ни каско не гарантируют выплаты виновнику ДТП при получении им травмы или иных увечий, поскольку личная жизнь водителя не застрахована. Да, если будет поврежден автомобиль, то по Каско даже виновнику ДТП выплатят соответствующую сумму (до 400 тысяч рублей) для восстановления транспортного средства. А вот если что-то случится с водителем лично, то он никакую компенсацию (страховую выплату) не получит. Это возможно при условии, если другой водитель, имеющий полис ОСАГО, будет виновником ДТП, только в этом случае пострадавший водитель получит страховую выплату в размере до 500 тысяч рублей для восстановления здоровья. Для виновного водителя другой водитель будет третьим лицом, и страховая компания произведет ему (пострадавшему водителю) страховую выплату. ОСАГО — это страхование владельца транспортного средства перед третьими лицами за возможное причинение им ущерба жизни, здоровью, трудоспособности или имуществу.

<sup>2</sup> В соответствии с Законом РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» с 1 января 2013 года страховой надзор за страховой деятельностью в Российской Федерации осуществляет ЦБ РФ.

Да, эти ущербы пострадавшему погасит страховая компания. Но если водитель не застраховал лично себя от возможных рисков, то в случае получения травмы или иных увечий все расходы придется нести ему самому или его родственникам. К сожалению, страховщики не обращают на это внимания, не объясняют значимость личной страховки даже при наличии ОСАГО, а водители, заключив договор ОСАГО, считают, что «все включено». Можно сказать так: это некоторое лукавство страховой компании или страховые агенты, заключающие договоры страхования ОСАГО, об этом просто не информированы.

А в чем же разница между ОСАГО и каско?

Каско — это добровольная форма страхования собственного автомобиля и связанных с его владением рисков. В отличие от ОСАГО, водитель сам решает, оформлять ли ему каско. Условия договора по каско могут быть разными, и водитель может сам выбрать подходящие именно ему условия. Например, если автомобиль популярной марки и модели среди угонщиков, то стоит выбрать риск «угон». Также по каско можно застраховать практически любой риск:

- повреждение автомобиля в результате в ДТП;
- повреждение в результате возгорания;
- повреждение в результате падения деревьев и других проблем, связанных с качеством работы коммунальных служб;
- полное уничтожение автомобиля;
- другие актуальные для водителя риски.

Сколько же водителей являются обладателями полисов ОСАГО? Согласно опубликованным данным Банка России, количество действовавших договоров ОСАГО на конец I полугодия 2022 г. составило 38,6 млн полисов, в то время как на конец I полугодия 2021 г. действовало 39,9 млн договоров ОСАГО. Таким образом, количество полисов ОСАГО за год сократилось на 1,3 млн единиц. К сожалению, информации о количестве полисов ОСАГО на текущий момент не имеется.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА) прокомментировали, что сравнивать количество застрахованных по ОСАГО автомобилей с количеством зарегистрированных транспортных средств некорректно: далеко не все зарегистрированные в ГИБДД транспортные средства эксплуатируются. По экс-

пертным оценкам РСА, количество водителей без полисов ОСАГО на дорогах стабильно уже несколько лет и составляет около 6 миллионов водителе [18].

Согласно статистике РСА, за январь-март 2022 г. было заключено 9,259 млн договоров ОСАГО, что на 1,7 % больше, чем годом ранее (9,100 млн договоров). Затем количество заключаемых договоров ежемесячно стало снижаться, что соответствует динамике продаж новых автомобилей в Российской Федерации.

Во II квартале 2022 г. было заключено 10,195 млн договоров, что на 7% ниже, чем годом ранее. В августе ситуация стала выравниваться — по предварительным данным РСА, в которых в силу возможных задержек с передачей данных могут быть отражены не все заключенные договоры, в августе 2022 г. было заключено 3,493 млн договоров, что лишь на 5% меньше, чем в августе прошлого года. Аналогично ситуация выравнивается в августе и в продажах новых автомобилей.

Таким образом, снижение количества заключенных договоров ОСАГО также не говорит о резком росте количества автовладельцев, передвигающихся по дорогам без полисов ОСАГО.

Какого-либо массового отказа автовладельцев от покупки полисов ОСАГО в связи с расширением тарифного коридора РСА также не ожидает: тарифы могут быть увеличены для «высокоаварийных» водителей. При этом большая часть автовладельцев демонстрирует низкую аварийность, а примерно каждый третий водитель имеет максимальную скидку за отсутствие ДТП по ОСАГО, заявили в РСА.

В современных условиях взять и сразу поменять всю систему страхования по ОСАГО, было бы неправильно. Тогда стоимость полиса стала бы резко меняться. Поэтому в Банке России все делают постепенно. В частности, пошагово расширяют коридор тарифных ставок. За последние годы он расширялся и вверх, и вниз.

«Банк России планирует расширить тарифный коридор ОСАГО, чтобы страховые компании могли назначать более низкий тариф аккуратным водителям и более высокий тариф — тем, кто водит рискованно и нарушает правила дорожного движения», — говорится в сообщении Центробанка [19].



С сентября 2022 года минимальная базовая ставка ОСАГО для физических лиц — 1646 рублей, а максимальная — 7535 рублей. Для юридических лиц и таксистов с лицензией установлены отдельные ставки [20].

«В связи с высокой аварийностью, значительной разницей между уровнем водителей и существенной недооцененностью тарифов наибольшее расширение коридора предусмотрено для такси. Более широкий коридор позволит эффективно воздействовать рублем на недисциплинированных таксистов и снижать тариф аккуратным водителям», — пояснили в пресс-службе Центробанка.

В таблице 2 представлены сведения о новых тарифах для различных видов транспортных средств, применяемые с 2023 года, а в таблице 3 — аналогичные данные для г. Москвы.

Таблица 2

**Тарифный коридор по ОСАГО в 2023 году (руб.) [19]**

Легковые (категории В и ВЕ) ТС юрлиц	852–5722
Легковые (категории В и ВЕ) ТС физлиц и ИП	1646–7535
Легковые (категории В и ВЕ) такси	1490–15 756
Мотоциклы, мопеды и легкие квадрициклы (категории А и М) физлиц и юрлиц	324–2536

Таблица 3

**Тарифный коридор по ОСАГО в Москве (с учетом регионального коэффициента) в 2023 году (руб.) [19]:**

Легковые ТС юрлиц	1533,6–10 299,6
Легковые ТС физлиц и ИП	2962,8–13 563
Легковые такси	2682–28 360,8
Мотоциклы, мопеды и легкие квадрициклы физлиц и юрлиц	583,2–4564,8

Таким образом, все мероприятия, которые планируют, проводят и применяют ГИБДД, Центральный банк, Российский союз автостраховщиков, направлены на то, чтобы по-

высить безопасность на российских дорогах, уменьшить количество ДТП, особенно связанных с авариями, повлекшими ранения и гибель граждан страны.

Безусловное выполнение каждым участником дорожного движения правил и культуры вождения будет способствовать успешному решению данной социальной и государственной проблемы.

**Заключение**

Для уменьшения количества ДТП в стране необходимо, чтобы все участники дорожного движения строго соблюдали ПДД на дорогах России.

Водители, севшие за руль в нетрезвом состоянии и совершившие ДТП, должны лишаться водительских прав на всю оставшуюся жизнь.

Необходимо вести более жесткий контроль за нарушениями ПДД; большее распространение в стране должен получить видеоконтроль за дорожным движением.

Необходимо принятие мер, связанных с созданием инфраструктуры велосипедного транспорта, распространением качественного и всеохватывающего общественного транспорта, развитием выделенных трасс и обновлением автобусного парка, регулированием грузового транспорта, восстановлением водного транспорта.

Существенного снижения смертности и травматизма на дорогах страны можно добиться путем увеличения доли использования рельсового и общественного транспорта и, соответственно, снижения доли использования автомобилей и, особенно, мотоциклов.

Важным аспектом повышения безопасности на дорогах страны и в населенных пунктах должно стать обязательное страхование водителей такси, автобусов, троллейбусов автохозяйствами. Диспетчер не должен выпускать транспорт без наличия у водителя полиса ОСАГО на маршрут. Предприятия, нарушающие это положение, должны лишаться лицензии на автоперевозки пассажиров.

**Литература**

1. Закон Российской Федерации от 5 марта 1992 года № 2446-1 «О безопасности» (в ред. Закона РФ от 25.12.92 № 4235-1, Указа Президента РФ от 24.12.93 № 2288, Федеральных законов от 25.07.2002 № 116-ФЗ, от 07.03.2005 № 15-ФЗ, от 25.07.2006 № 128-ФЗ, от 02.03.2007 № 24-ФЗ, от 26.06.2008 № 103-ФЗ).

2. Указ Президента Российской Федерации от 12 марта 2009 г № 537 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г.».
3. Безопасность России. Правовые, социально-экономические и научно-технические аспекты. Устойчивость и развитие крупных городов. — М.: МГФ «Знание», 1998. — С 129.
4. Безопасность России. Правовые, социально-экономические и научно-технические аспекты. Геополитические вопросы безопасности. Энциклопедический словарь-справочник / Под общ. ред. В.Л. Манилова. — М., 2008. — С. 37, 38.
5. Указ Президента РФ от 13.05.2017 № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года».
6. Указ Президента Российской Федерации «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации» от 2 июля 2021 года № 400.
7. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспортная\\_безопасность](https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспортная_безопасность) (19.02.2023).
8. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ. [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_66069/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/)
9. [https://ruxpert.ru/Безопасность\\_дорожного\\_движения\\_в\\_России](https://ruxpert.ru/Безопасность_дорожного_движения_в_России) (27.01.2023).
10. [https://pikabu.ru/story/statistika\\_dtp\\_s\\_2000\\_po\\_2020\\_godyi\\_8344829](https://pikabu.ru/story/statistika_dtp_s_2000_po_2020_godyi_8344829) (19.02.2023).
11. <https://арена-ра.рф/novosti/smertnost-v-avtokatastrofah.html>.
12. [https://carsweek.ru/news/News\\_in\\_the\\_world/1268322/](https://carsweek.ru/news/News_in_the_world/1268322/).
13. <https://www.mos-ritual.ru/novosti/opublikovana-statistika-smertnosti-na-dorogah-za-2022-god>.
14. Доклад Марата Хуснуллина «О повышении безопасности дорожного движения» на оперативном совещании с вице-премьерами 26 декабря 2022 года <http://government.ru/news/47434/> (22.02.2023г.).
15. <https://ria.ru/20230103/avarii-1842974760.html> (19.02.2023).
16. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
17. Колесникова Ю.А. Центральный банк Российской Федерации как регулятор страховых компаний // Актуальные исследования. — 2021. — № 11 (38). — С. 57–60. URL: <https://apni.ru/article/2056-tsentralnij-bank-rossijskoj-federatsii> (28.01.2023)
18. <https://www.kp.ru/expert/avto/tarify-osago/> (28.01.2023).
19. Указание Банка России №6209-У «О внесении изменений в приложения 1 и 2 к Указанию Банка России от 8 декабря 2021 года № 6007-У «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
20. <https://www.kp.ru/expert/avto/tarify-osago/> (28.01.2023г.).

## **ЧЛЕН СОВФЕДА КУТЕПОВ: ОСАГО НУЖНО СОХРАНИТЬ, ЧТОБЫ НЕ ВЕРНУТЬСЯ В ЛИХИЕ ДЕВЯНОСТЫЕ**

Механизм страхования автогражданской ответственности нужно сохранить, чтобы избежать возврата в «лихие 90-е», считает глава экономического комитета Совфеда Андрей Кутепов.

«В 2022 году выросла стоимость полиса ОСАГО для всех автовладельцев, даже для тех, кто показал безаварийную езду.

В прессе периодически звучит призыв отменить ОСАГО. Мы считаем, что какой-то механизм должен быть, чтобы избежать возврата в «лихие 90-е» с автоподставами, «выбиванием» денег и снижением безопасности на дорогах», — сказал сенатор в ходе слушаний во вторник.

Он также отметил, что когда речь идет об ОСАГО, возникает вопрос, как сохранить доступность тарифов для населения и при этом сделать страхование безубыточным для страховых компаний. В противном случае при повышении тарифов население начнет отказываться от оформления полисов ОСАГО.

«Учитывая снижение уровня доходов, несовершенство государственного контроля и низкие штрафные санкции, такой соблазн сейчас достаточно велик. Автолюбителю дешевле несколько раз в год заплатить штраф 800 рублей, чем покупать полис. С другой стороны, судебная практика указывает на то, что даже наличие полиса не решает проблем для водителей. Поэтому здесь стоит вопрос и баланса стоимости полиса, и качества, и оперативности оказания услуги при ДТП», — отметил Кутепов.

Кроме того, политик считает правильным обсудить, какие еще меры могут снизить стоимость полиса, например, для автомашин, которые используются редко, в частности, только летом для поездок на дачу, и имеют небольшой пробег.

<https://ria.ru/20230404/osago-1862929102.html>  
04.04.2023

