

Марихин А.С.

студент

Сергеев А.В., к.ю.н.

преподаватель кафедры «Гражданское право и процесс»

Научный руководитель: Сергеев А.В., к.ю.н.

Тольяттинский государственный университет

Marikhin A.S.

student

Sergeev A.V., Ph.D. in Law

teacher of the Department of "Civil Law and Procedure"

Scientific supervisor: Sergeev A.V., Ph.D. in Law

Togliatti State University

**ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ
И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ В РОССИИ**

**LEGAL PROBLEMS OF COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL
LIABILITY OF MOTOR VEHICLES FOREIGN EXPERIENCE AND
WAYS OF IMPROVEMENT IN RUSSIA**

Аннотация. В статье рассматриваются правовые проблемы обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) сквозь призму зарубежных моделей. Авторский анализ основан на сравнительно-правовом методе и комплексном исследовании отечественной правоприменительной практики. Цель работы — выявить несовершенства в

российском законодательстве об ОСАГО и предложить направления его реформирования с учётом международных стандартов. Результаты исследования подтверждают необходимость комплексной модернизации нормативной базы и расширения досудебных процедур урегулирования споров. В заключение авторы формулируют практические рекомендации, направленные на совершенствование механизма защиты прав потерпевших и участников дорожного движения.

Ключевые слова: ОСАГО, страховое право, правоприменение, зарубежный опыт, досудебное урегулирование, цифровизация, сравнительно-правовой анализ

Abstract. The article examines the legal issues of compulsory automobile liability insurance (CALI) through the lens of foreign models. The author's analysis applies a comparative legal approach, supported by an in-depth review of Russian judicial practice. The study aims to identify shortcomings in Russian CALI legislation and propose reform measures based on international standards. The findings confirm the need for a comprehensive modernization of the regulatory framework and an expansion of pre-trial dispute resolution procedures. In conclusion, the authors offer practical recommendations to improve the mechanism of protecting the rights of victims and road users.

Keywords: CALI, insurance law, law enforcement, foreign experience, pre-trial settlement, digitalization, comparative legal analysis

В современном правовом поле России обязательное страхование автогражданской ответственности (далее – ОСАГО) занимает особое место, поскольку направлено на защиту прав и законных интересов потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях. Данный институт выполняет важнейшую социальную функцию, позволяя обеспечить своевременное и гарантированное возмещение вреда, причинённого как имуществу граждан,

так и их здоровью или жизни. Однако, несмотря на более чем двадцатилетний опыт применения Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», правоприменительная практика обнаруживает ряд существенных недостатков, затрудняющих достижение провозглашённых целей. К ним относятся разногласия при расчёте страховых выплат с учётом износа деталей, ограниченность досудебных процедур разрешения споров, а также разрывы между интересами страховщиков и потерпевших.

Международный опыт, накопленный правовыми системами государств Европы, Азии и Северной Америки, свидетельствует о многообразии моделей обязательного автострахования. Зарубежные практики позволяют не только выявить наиболее действенные инструменты урегулирования убытков, но и оценить эффективность тех или иных способов государственного вмешательства в страховые правоотношения. Российский законодатель всё чаще обращается к мировой правовой мысли при совершенствовании действующего законодательства, однако механизмы адаптации остаются не до конца проработанными.

Актуальность настоящего исследования определяется необходимостью выработки новых подходов к реформированию ОСАГО в условиях цифровизации судебной и административной деятельности, а также с учётом растущей роли наднациональных стандартов в сфере страхования. Оригинальность исследования заключается в сопоставлении правовых моделей различных государств с российским ОСАГО, результатом чего становится формирование авторских рекомендаций по совершенствованию нормативной базы и усилению гарантий страховой защиты.

Цель научной статьи состоит в том, чтобы посредством сравнительно-правового анализа и исследования отечественной судебной практики выявить существующие проблемы в регулировании обязательного автострахования и предложить комплекс мер, направленных на повышение эффективности

защиты пострадавших и стимулирование ответственного поведения участников дорожного движения.

Для достижения поставленной цели использовался ряд методологических подходов, соответствующих современным требованиям юридической науки:

1) Сравнительно-правовой метод позволил провести сопоставление отечественного правового регулирования ОСАГО с зарубежными моделями, включая законодательство Германии, Франции, Великобритании, ряда штатов США и некоторых стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Данный метод обеспечил выявление сходных тенденций и уникальных национальных особенностей.

2) Системный анализ. Предпринято рассмотрение ОСАГО как многогранного института, интегрирующего в себе элементы гражданско-правовых, публично-правовых и процессуальных норм. Исследование опиралось на комплексную оценку влияния административных и судебных институтов на механизмы обязательного автострахования.

Анализ судебной практики региональных судов и обобщённых разъяснений Верховного Суда РФ продемонстрировал неоднородность подходов к определению страховых выплат, особенно в случае частичного ущерба транспортному средству. При денежной форме возмещения учитывается износ деталей, тогда как при направлении на ремонт он формально не учитывается. Возникает дисбаланс: потерпевший нередко вынужден самостоятельно доплачивать разницу, если фактическая стоимость восстановительных работ превышает страховую сумму (особенно при учёте большого износа автомобиля).

Помимо этого, исследование практики финансового уполномоченного указывает на недостаточную эффективность досудебного механизма защиты прав потерпевших. Коммуникация с финансовым уполномоченным зачастую затягивается, отсутствует жёсткое регулирование сроков и детальных

процедур рассмотрения споров, что приводит к переносу рассмотрения дела в суд.

В государствах континентально-европейской традиции (Германия, Франция, Италия) распространена модель жёсткого государственного регулирования страховой сферы. Законодательно закрепляются стандартизированные условия договоров: круг рисков, лимиты ответственности, единые методики расчёта. В Германии, например, действует система многоуровневого контроля, при которой государственный регулятор строго контролирует тарифную политику и платёжеспособность страховщиков, препятствуя недобросовестному отказу в выплатах [1, с. 43]. Французское право акцентирует важность обязательности заключения договора с любым водителем, запрашивающим страховку, что исключает дискриминационный отбор страховщиков и обеспечивает возможность для потерпевших обратиться за возмещением напрямую [2, с. 81].

Англосаксонские юрисдикции (Великобритания, США) нередко применяют гибкую модель, где государство задаёт только рамочные требования к страховщикам, а конкретное содержание полисов и тарифов формируется рынком [3, с. 112–113]. Такая система обеспечивает конкурентную среду, способствуя экономически оправданным страховым тарифам. Однако, по оценкам британских исследователей, эффективность защиты пострадавших в дорожных инцидентах снижается без детальной законодательной регламентации [4, с. 37].

Перспективным направлением заимствования для России может стать усиленный контроль над качеством восстановительных работ при ремонте автомобиля без учёта износа. Например, в ряде штатов США установлены обязательные стандарты, запрещающие использование бывших в употреблении деталей, если это может повлиять на дальнейшую безопасность транспортного средства. Подобная норма, будучи юридически закреплённой, защищает интересы потерпевших, а также снижает риск конфликтных ситуаций в судах [5, с. 26].

С учётом критического анализа зарубежного опыта авторы предлагают несколько векторов реформирования отечественного института обязательного автострахования:

Необходимо на законодательном уровне чётко регламентировать единую методику расчёта ущерба как при денежной выплате, так и при восстановительном ремонте, исключив произвольный учёт износа. Возможно установление прямого запрета на включение стоимости изношенных деталей в расчёт, если такое включение приводит к существенному занижению итоговой выплаты.

Следует наделить финансового уполномоченного дополнительными полномочиями по вынесению обязательных для страховщика предписаний в ситуациях, не требующих сложной экспертизы. Также целесообразно сократить сроки рассмотрения претензий при относительно небольших суммах ущерба, внедрить ускоренные процедуры на основании электронных доказательств и сервисов.

Представляется целесообразным ввести норму, запрещающую применение несертифицированных или восстановленных деталей при ремонте в рамках ОСАГО. Должен быть предусмотрен механизм контроля качества работ с возможностью оперативного обжалования в случае несоответствия ремонтных услуг нормативным требованиям. Аналогичные подходы применяются во Франции, где государство тесно взаимодействует с авторизованными СТО [6, с. 19–20].

Усиление цифровых технологий (электронные полисы, платформа для онлайн-расчёта ущерба, интегрированная база данных о ДТП) способно упростить процедуры оформления, контроля и доказывания. Однако важно закрепить жёсткие правовые гарантии для предотвращения утечек персональных данных. Использование блокчейн-технологий может обеспечить прозрачную цепочку ответственности при оценке ущерба [7, с. 54–55].

Актуально рассмотреть периодическую индексацию лимитов страховых выплат с учётом инфляции и роста стоимости ремонта. Регулярное обновление лимитов на законодательном уровне позволит сохранить баланс между интересами страховщика и пострадавшего, обеспечивая адекватный размер возмещения.

Таким образом, имплементация данных мероприятий способствует укреплению правовой определённости в сфере ОСАГО, а также снижает конфликтный потенциал между страхователями, потерпевшими и страховыми организациями. Предлагаемые меры, по мнению авторов, должны быть дополнены разъяснениями Верховного Суда РФ относительно спорных ситуаций, связанных с применением нормы о ремонте без учёта износа.

Проведённое исследование позволило установить, что правовой механизм обязательного страхования автогражданской ответственности в России требует комплексного пересмотра, направленного на преодоление выявленных пробелов в законодательстве и правоприменительной практике. В ходе сравнительно-правового анализа было выявлено, что правовые системы Германии, Франции и США предлагают целый спектр практик, способных повысить эффективность отечественного ОСАГО. В частности, целесообразно ориентироваться на более жёсткую регламентацию стандартов ремонта, расширять цифровизацию процедур, а также усиливать досудебные формы урегулирования.

Научная проблема, связанная с совершенствованием механизма защиты прав потерпевших, может быть решена посредством унификации расчёта ущерба, внедрения надлежащих инструментов контроля качества ремонта и повышения прозрачности всех этапов страховых процедур. Практическое применение результатов исследования предполагает использование их законодателем при подготовке проектов федеральных законов или подзаконных нормативных актов, регулирующих порядок возмещения ущерба в рамках ОСАГО. Кроме того, рекомендации,

сформулированные авторами, могут быть полезны страховым компаниям при разработке внутренних методик оценки убытков и взаимодействия с клиентами, а также органам судебной власти при рассмотрении дел, связанных с нарушениями в сфере обязательного автострахования.

Итак, модернизация российского ОСАГО на основе предложенных мер способна сформировать более совершенный, социально ориентированный механизм страховой защиты. Последовательное осуществление указанных шагов позволит создать адекватную правовую среду, в которой справедливо и оперативно обеспечиваются интересы как потерпевших, так и других участников дорожного движения.

Список использованных источников

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 31.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. N 5. Ст. 410.
2. Code des assurances. Version consolidée au 07 août 2023. P.: Dalloz, 2023. 514 p.
3. Insurance Act 2015. London: The Stationery Office, 2015. 34 p.
4. Pollard H. Reforming Motor Insurance in the UK // International and Comparative Insurance Law Journal. 2021. Vol. 9. P. 31–45.
5. Simmons J. Vehicle Repair Standards in a No-Fault Environment // Chicago Law Review. 2020. Vol. 87. P. 24–46.
6. Guérin P. L'assurance automobile en France. Paris: Lextenso éditions, 2021. 320 p.
7. Huang D. Blockchain-Based Solutions for Auto Insurance Claims // Journal of Comparative Private Law. 2022. Vol. 19. P. 52–69.