

**ГРАЖДАНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
КАК ОБЪЕКТ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ****Гориш Ирина Владимировна****Полесский государственный университет**

Gorish Irina Vladimirovna

Polesky State University, gorish.i@polessu.by

Аннотация. В статье актуализируется проблема гражданской ответственности участников дорожного движения, предлагается расширить перечень субъектов обязательного страхования гражданской ответственности.

Ключевые слова: обязательное страхование гражданской ответственности, участник дорожного движения, правила дорожного движения, велосипедист, средства персональной мобильности, пешеход, причиненный вред, компенсация.

Актуальность рассматриваемой проблемы обусловлена тем фактом, что категория «участники дорожного движения» очень масштабна. Так, в Правилах дорожного движения Республики Беларусь (пункт 2.77) под участниками дорожного движения понимают физических лиц, находящихся в пределах дороги в (на) транспортном средстве или вне его, за исключением регулировщика и работника, выполняющего в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы [1]. Среди участников дорожного движения, в свою очередь, выделяют такие категории как водитель механического транспортного средства, водитель самоходной машины, водитель гужевого транспортного средства, водитель средства персональной мобильности (электросамокат, гироскутер, сигвей, моноколесо и прочее), пассажир, пешеход, велосипедист.

Отношения между участниками дорожного движения регулируются рядом нормативно-правовых актов, среди которых основными являются Закон о дорожном движении, Правила дорожного движения, международные договоры Республики Беларусь, а также международно-правовые акты, составляющие право Евразийского экономического союза [2].

Отметим, что под обязательным страхованием понимают такую форму страхования, при которой страховые договоры заключаются не по желанию клиента, а в силу обязательства, предусмотренного действующим законодательством. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСГО, ОСАГО, ОСГОВТС) в Республике Беларусь было введено 1 июля 1999 года Декретом Президента № 8 от 19 февраля 1999 года [3] и предполагает страхование их ответственности перед третьими лицами при наступлении дорожно-транспортного происшествия. Обусловлено это было увеличением в нашей стране количества автомобилей, что закономерно привело к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий с их участием. Большая нагрузка легла на судебную систему Республики Беларусь, поскольку получение компенсации за причиненный вред было возможно только посредством обращения в суд. Введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств позволило снизить нагрузку на суды, поскольку был унифицирован механизм системы оценки вреда и выплаты его компенсации. Отметим, что право на возмещение причиненного участникам дорожного движения и (или) их имуществу вреда установлено статье 4 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» [2]. Согласно пункту 12.1.3 Правил дорожного движения Республики Беларусь, документом, подтверждающим заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, является договор внутреннего страхования, либо договор комплексного внутреннего страхования, либо договор пограничного страхования, либо договор международного страхования, действительный на территории Республики Беларусь.

Но, как было отмечено выше, перечень участников дорожного движения включает не только владельцев транспортных средств. Современные реалии таковы, что водители средств персональной мобильности стали привычными участниками дорожного трафика. Сам перечень таких средств остается открытым. Видится логичным отнести велосипедистов также к категории водителей средств персональной мобильности, т.к. правила использования велосипедов и, например, электросамокатов на дорогах идентичны.

В наше время существенно возросло количество средств персональной мобильности (велосипеды, электросамокаты и т.д.). И, как следствие, увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий с их участием. Так, достаточно наглядным является раздел электронного ресурса Veloby.NET «База данных ДТП с участием велосипедов» [4]. Ее анализ позволяет говорить о том, что значительное число этих аварий происходят по вине велосипедистов. При этом материальный вред и вред здоровью причиняется водителям и пассажирам транспортных средств, а также пешеходам. Отметим, что сегодня возмещение причиненного вреда водителю (пассажиру) транспортного средства или пешеходу в случае отсутствия заключенного договора добровольного страхования безопасности (риска) велосипедиста (водителя средства персональной мобильности) возможно лишь при обращении с гражданско-правовым иском в суд.

Одним из способов облегчить нагрузку на судебную систему является введение обязательного страхования гражданской ответственности для такой категории как владельцы средств персональной мобильности. Это позволит получать компенсацию причиненного вреда без предъявления иска в суд, а напрямую через страховую компанию.

Некоторые страховые компании предлагают велосипедистам оформить договор добровольного страхования безопасности (БРУСП «Белгосстрах») и рисков велосипедистов (ЗАСО «Белнефтестрах»), которые предусматривают компенсацию причиненного вреда жизни, здоровью, имуществу потерпевших (третьих лиц).

Сегодня Белгосстрах также предлагает услугу страхования ответственности владельцев средств персональной мобильности (электрических велосипедов, электрических самокатов, гироскутеров, квадроциклов, багги, снегоходов) за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу потерпевших при управлении ими [5]. Но данный вид страхования не популярен и является скорее исключением, чем правилом. Причиной этому видится невысокий уровень гражданско-правовой культуры и социальной ответственности велосипедистов и владельцев средств персональной мобильности.

В сложившейся ситуации автор предлагают использовать многолетний положительный опыт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и экстраполировать его механизмы на владельцев средств персональной мобильности. Очевидно, что при этом придется учесть специфику их использования. Например, возможность управления несовершеннолетними. В таком случае, возможным видится оформление обязательного договора страхования их законными представителями. Для несовершеннолетних в возрасте от 14 до 18 лет в соответствии с действующим гражданским законодательством автор предлагают использовать субсидиарную ответственность. Одним из препятствующих факторов введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев средств персональной мобильности может выступить отсутствие в нашей стране системы их учета и государственной регистрации. Требуется также глубокой проработки вопрос принципов и механизмов определения сумм страховых взносов.

Что касается шеринга велосипедов и электросамокатов, которые пользуются огромной популярностью, то, как и в ситуации с автомобилями, функция заключения договора обязательного страхования ляжет на владельца шеринговой компании.

Стоит также заметить, что введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев средств персональной мобильности не отменит административную или уголовную ответственность для виновника дорожно-транспортного происшествия. Данная система не повлияет на наказание за нарушение правил дорожного движения, поскольку затрагивает исключительно такой аспект, как компенсация причиненного вреда.

В Республике Беларусь действует возможность оформления дорожно-транспортного происшествия без участия представителей государственной автоинспекции (так называемый «Европротокол»). Его составление возможно в том случае, если авария произошла с участием двух транспортных средств, вред причинён только транспортным средствам, у участников дорожно-транспортного происшествия нет разногласий по поводу виноватого, а также у обоих участников аварии имеются документы на транспортные средства, водительское удостоверение соответствующей категории и действующие договоры обязательного страхования гражданской ответственности, а вред, причинённый транспортному средству оценивается в размере до 150 базовых величин.

Виновник такого дорожно-транспортного происшествия не понесёт административной ответственности, а компенсация пострадавшему будет выплачена страховой компанией виновника.

Целесообразно в случае введения системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев средств персональной мобильности также использовать систему «Европротокола», внося соответствующие правки в условия. Данное нововведение позволит снизить нагрузку также на сотрудников государственной автоинспекции.

В свете изложенного выше, автор предлагают рассмотреть возможность разработки и внедрения в практику механизма обязательного страхования гражданской ответственности таких участников дорожного движения, как владельцы средств персональной мобильности. Кроме этого, в перспективе видится возможной проработка вопроса об обязательном страховании гражданской ответственности пешехода как участника дорожного движения и, если рассматривать это феномен еще шире, об обязательном страховании гражданской ответственности физических лиц.

Список использованных источников

1. Правила дорожного движения Республики Беларусь с изменениями и дополнениями на 1 января 2025 года / ПДД.ВУ. – URL: <https://pdd.by/pdd/ru/p1/> (дата обращения: 22.02.2026).
2. Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» // Эталон ONLINE. – URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=N10800313> (дата обращения: 26.02.2026).
3. Внутреннее страхование ОСГО // TACK. – URL: <https://task.by/person/auto/osago/#:~:text=Обязательное%20страхование%20владельцев%20транспортных%20средств,от%2019%20февраля%201999%20г> (дата обращения: 03.02.2026).
4. База данных ДТП с велосипедами // Veloby.NET. – URL: <https://veloby.net/dtp?page=1> (дата обращения: 24.02.2026).
5. Можно ли застраховать электросамокат? Узнали у специалиста // Крупскі веснік. – URL: <https://krupki.by/index.php/ekonomika/25130-mozhno-li-zastrakhovat-elektrosamokat-uznali-u-spetsialista> (дата обращения: 23.02.2026).