ЕВРОПРОТОКОЛ: МЫ ПРОТИВ РЕВОЛЮЦИЙ

Опасения автолюбителей относительно сложностей урегулирования по европротоколу во многом преувеличены, считает исполнительный директор Российского союза автостраховщиков (РСА), вице-президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Евгений Уфимцев. Внедряя европротокол, страховой рынок движется в правильном направлении, о чем свидетельствует статистика и отсутствие большого количества жалоб на отказы в выплате.

Современные страховые технологии: С какими практическими трудностями сталкивается внедрение европротокола в России? Требуются ли какие-то изменения ПДД, иных нормативных актов для его более успешного внедрения?

Евгений Уфимцев: Со стороны страхового сообщества для внедрения европротокола сделано достаточно много. Динамика последнего периода показывает, что наша политика и политика госорганов привели к увеличению проникновения европротокола. Люди стали чаще им пользоваться. Те изменения в Правила дорожного движения, которые вступили в силу 1 июля 2015 года, предписывают участникам ДТП освободить проезжую часть, если движению других транспортных средств создается препятствие, при этом обязанность выезда сотрудников полиции на место происшествия не устанавливается. Это, как мы полагаем, также способствовало расширению применения европротокола.

Но главные трудности лежат не в области нормативных правовых актов, а в сфере психологии водителя. Мы это видим не только на примере европротокола, но и в других вопросах, связанных с ОСАГО, таких как продажа электронных полисов. Одна из ключевых проблем, которая мешает более активному внедрению европротокола — отношение к нему автовладельцев. Наверное, водители в возрасте, имеющие очень большой опыт вождения, испытывают определенный дискомфорт, если им предлагают оставить место ДТП, собственноручно оформив извещение — бумажку, которой они не вполне доверяют. Более молодые, которые хотя бы слышали о европротоколе при обучении вождению, наверняка прибегают к этой процедуре более охотно.

ССТ: Наверное, важен и лимит выплаты — трудно быть уверенным, что ремонт не превысит установленные по европротоколу 50 тыс. рублей.

Е. У.: По нашей статистике, 80 % страховых выплат попадает в этот лимит. Я считаю, что такие опасения во многом надуманны: люди на это обстоятельство ссылаются, чтобы оправдать свою боязнь и нежелание самостоятельно оформлять документы. Многие водители вообще выкидывают бланки извещения о ДТП, которые им выдали при оформлении полиса ОСАГО, считая их лишними бумажками.

ССТ: А как обстоят дела с так называемым «безлимитным» европротоколом?

Е. У.: Напомню, что в рамках этой процедуры, которая применяется к ДТП на территории Москвы, Санкт-Петербурга, Московской и Ленинградской областей, указанный лимит выплаты не применяется, но страховщик должен получить не только правильно оформленное извещение о ДТП, но и данные об обстоятельствах происшествия, которые некорректируемым образом зафиксированы с применением технических средств.

Все это явно написано в законе об ОСАГО, но положения действующего постановления правительства, которые должны установить требования к этим техническим средствам, не содержат достаточных требований по некорректируемости информации, и это создает почву для мошенничества.

Адекватные требования опробованы и предложены РСА, соответствующее оборудование с применением ГЛОНАСС прошло испытания. Но наши предложения, против которых не возражает и Минтранс России, до сих пор не отражены в нормативном акте. Соответственно, эта технология, которая до сих пор не получила необходимый правовой статус, не может быть применена при урегулировании страховых случаев по ОСАГО.

> Одна из ключевых проблем, которая мешает более активному внедрению европротокола — отношение к нему автовладельцев.

ССТ: Россия имеет возможность использовать опыт других стран, где европротокол давно применяется — помогает ли нам это не «наступать на грабли» и в чем?

Е. У.: Европротокол потому так и назван, что при организации этой процедуры в России была использована европейская практика.

Не забыть при оформлении ДТП по европротоколу:

- В соответствии с п. 2.5 ПДД РФ, водитель обязан немедленно остановить транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (согласно п. 7.2 ПДД на расстоянии не менее 15 м в населенных пунктах и 30 м — вне).
- Согласно п. 2.6.1. ПДД РФ, водитель обязан освободить проезжую часть, если движению других транспортных средств создается препятствие, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств.
- Если обстоятельства ДТП вызывают разногласия участников, водитель, причастный к нему, обязан записать фамилии и адреса очевидцев и сообщить о случившемся в полицию для получения указаний.
- Если разногласий участников нет, то допускается не сообщать в полицию о происшествии. Участники ДТП прибывают на ближайший пост ДПС или в подразделение полиции для оформления документов в полиции либо оформляют европротокол на месте ДТП.
- В случае невыполнения водителем обязанностей, предусмотренных ПДД РФ в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, в соответствии со ст. 12.27 ч. 1 КоАП РФ предусмотрен административный штраф в размере 1000 рублей.

По статистике СОГАЗа, отказы в выплатах по европротоколу случаются даже реже, чем в среднем по ОСАГО: доля отказов по европротоколу в этой компании составляет лишь около 1 %, что ниже, чем уровень отказов по ОСАГО. Причина проста — сам факт оформления европротокола означает, что у участников ДТП нет разногласий об обстоятельствах ДТП и о том, кто в нем виноват.

Кроме того, для выплаты в рамках европротокола страховщику требуется меньше документов, что также снижает вероятность отказа. Те редкие случаи, когда компания вынуждена отказывать в выплате, как правило, связаны с тем, что сами участники ДТП не смогли окончательно договориться об обстоятельствах происшествия, о чем свидетельствует отсутствие на бланке извещения о ДТП соответствующих подписей одного или обоих автовладельцев.

Кроме того, в рамках европротокола не покрываются случаи бесконтактного ДТП, а также ущерб, нанесенный имуществу, не принадлежащему автовладельцу: фонарным столбам, дорожным ограждениям, парковочным столбикам и т. д.

Форма бланка извещения, которое по сути является единственным документом о ДТП для страховщика, соответствует общеевропейской форме. При принятии решения о распределении ответственности участников ДТП страховщики используют типовые схемы ДТП — аналогичные документы есть и в европейских странах. Отличие только в перечнях типовых ситуаций: где-то таких ситуаций гораздо больше, чем в нашем документе. При этом, естественно, что какие-то особенности отдельных стран в России не приживаются.

Например, коллеги из Латвии рассказывали нам о сотрудничестве с полицией при внедрении европротокола, о выездах сотрудников полиции на место ДТП не для оформления ДТП, а для помощи участникам происшествия при оформлении европротокола. В России такое не практикуется, хотя подобные консультации, наверное, могли бы быть полезными.

ССТ: Вы удовлетворены скоростью внедрения европротокола?

Е. У.: Главное, что мы перенимаем из зарубежного опыта — это постепенный и поэтапный порядок внедрения. ОСАГО — социально значимый вид страхования. Мы сможем избегать конфликтных ситуаций, когда большинство автовладельцев станут сознательными, ответственными клиентами. Это придет постепенно. Поэтому мы против волюнтаризма и революций. В любом случае, в России скорость внедрения европротокола сейчас несколько больше, чем, например, в Прибалтике. Не все принятые у нас нормы пока работают как надо. В Бельгии, например, оба участника ДТП по европротоколу должны известить свои страховые компании в обязательном порядке. Если они этого не сделали, последуют серьезные санкции от страховщиков. Серьезные настолько, что к виновнику ДТП может быть предъявлен регресс. У нас по закону выстроена такая же конструкция, но она не работает. Потерпевший приходит в свою компанию с заявлением о выплате, а другой водитель не сообщает в свою страховую компанию о произошедшем.

ССТ: Непонятно, почему не работает, если есть в законе — может быть, это вообще не нужно?

Е. У.: С моей точки зрения, должна безусловно исполняться обязанность обоих водителей сообщать о происшествии. У страховщиков есть опасения, что если жестко настаивать на выполнении этого требования, то будет много отказов из-за того, что виновник не заявит своему страховщику о страховом случае. Объяснений, почему он этого не сделал, будет масса самых разнообразных. Это связано с общим фоном законопослушности граждан.

В Европе в страховую компанию обращается прежде всего виновник, так как именно его ответственность застрахована. В противном случае он сам должен будет оплачивать возмещение ущерба чужой машине. У нас страхование воспринимается иначе. Пострадавший разбирается по выплате со своей страховой компанией, а виновник ни имеет к этому никакого отношения. В нашем законодательстве для страховщика не предусмотрено отказа пострадавшему в выплате, если виновник не обратился в свою страховую компанию. Но в таком случае очень высок риск мошенничества со стороны пострадавшего, который может заявить убыток по ОСАГО, поцарапав машину о дерево. При этом в качестве второго участника ДТП может быть задействован знакомый автовладельца.

Есть другой вариант: компания виновника, который не сообщил о ДТП, подает на него в суд за нарушение установленной обязанности о представлении второго экземпляра заполненного извещения о ДТП. Но это дело может оказаться совершенно бесперспективным. У нас отношение в судах к страховщикам предельно негативное, и этим активно пользуются все категории мошенников. Поэтому страховщикам вводить жесткий порядок требования сообщений от виновника на текущем этапе невозможно. Страховщики готовят свои предложения. Будем обсуждать, искать оптимальные решения.

П. 2, статья 11.1. Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»:

В случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии, заполненный в двух экземплярах водителями причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств, направляется этими водителями страховщикам, застраховавшим их гражданскую ответственность, в течение пяти рабочих дней со дня дорожно-транспортного происшествия. Потерпевший направляет страховщику, застраховавшему его гражданскую ответственность, свой экземпляр совместно заполненного бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии вместе с заявлением о прямом возмещении убытков.

ССТ: Как влияет распространение фальшивых полисов ОСАГО на дальнейшее внедрение европротокола?

Е. У.: Когда пострадавший приходит заявлять об убытке, страховая компания не может урегулировать убыток, если у виновника полис поддельный. Причем действующая сейчас система взаимоотношений страховщиков не предусматривает возможность безусловного отказа в выплате, если страховщик заподозрит, что полис виновника фальшивый. Для потерпевших и других участников ДТП на интернет-сайте РСА есть сервис для потерпевших о наличии действующего полиса ОСАГО в отношении определенного лица или транспортного средства, но он, на наш взгляд, недостаточно востребован. Если у водителя есть смартфон, то эту информацию он может получить за несколько минут и оформить европротокол, если с полисом все в порядке. Этот сервис РСА направлен на увеличение доверия граждан к процедуре европротокола.

ССТ: Если ГИБДД вообще не будет выезжать на место ДТП, которое по общим признакам может быть урегулировано по европротоколу, то как будут урегулироваться случаи, где между водителями возникают разногласия относительно виновности?

Е. У.: По закону о европротоколе у нас нигде не указано, что человек должен

признать себя виновным. Если между участниками ДТП имеются разногласия, то они звонят в полицию, и сотрудник дает им указания о месте оформления ДТП. Это может быть ближайший пост ДПС или отделение полиции. Нет обязанности разбираться на месте.

ССТ: Если один из водителей нетрезв, но при этом заявляет, что готов оформить ДТП в рамках европротокола — получается, для такого рода нарушителей это становится возможностью уйти от ответственности? И как поступать в этом случае второму, трезвому, участнику ДТП? При оформлении ДТП возможны случаи давления и запугивания, особенно, когда в ДТП участвует женщина. Как правильно действовать в такой ситуации?

Е. У.: Вряд ли нетрезвый водитель способен здраво и точно оценить обстоятельства ДТП и тем более отвечать за свои поступки, в том числе и за подписание оформленного извещения. Но если виновник ДТП находится в состоянии алкогольного опьянения или ведет себя неадекватно, лучше обратиться на пульт ДПС и получить консультацию.

ССТ: ДТП может иметь отложенный эффект. Например, водитель или пассажир пережили стресс и не обратили внимание на боль в какой-то части тела или не определили вовремя сотрясение мозга. Между тем ДТП уже оформлено по европротоколу — что делать в таком случае?

Е. У.: Закон об ОСАГО защищает пострадавшего и в этом случае.

ССТ: Возможно, уже накоплены статистика и кейсы по разного рода затруднениям, с которыми сталкиваются водители при оформлении европротокола и страховщики при выплате по ОСАГО? Какие это случаи? Каков правильный алгоритм действий в каждом из них?

Е. У.: Основной проблемой для водителей является заполнение извещения о ДТП, на основании которого страховщик принимает решение о признании случая страховым или не страховым. Так как этот документ, по сути, является единственным материалом о ДТП, имеющимся в распоряжении страховой компании, очевидно, что он должен быть оформлен максимально полно, четко и понятно. Но любое ДТП — это стрессовая ситуация, с которой не всегда удается быстро справиться. Фактор стресса может оказывать влияние на способность грамотно и четко заполнить извещение о ДТП. У нас были случаи, когда участники ДТП понимали требование заполнить каждый свою сторону заявления буквально и приезжали в страховую компанию с документом, заполненным наполовину.

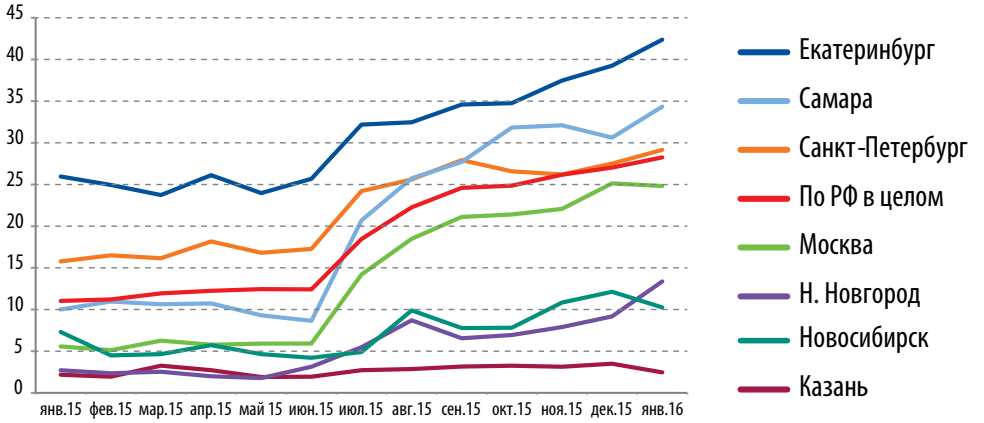
Согласно имеющейся в РСА статистике, проблема некорректно заполненного извещения о ДТП постепенно уходит: если в первые несколько лет существования данной процедуры доля

П. 8, статья 11.1. Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»:

Потерпевший имеет право обратиться к страховщику, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, с требованием о возмещении вреда, который причинен жизни или здоровью, возник после предъявления требования о страховой выплате и о котором потерпевший не знал на момент предъявления требования о возмещении вреда, причиненного его транспортному средству.

Каждому автовладельцу будет полезно изучить вопрос оформления европротокола заранее на сайте РСА.

Европротокол в 7 городах России, динамика 2015–2016



отказов в страховых выплатах на основании неверно оформленного извещения о ДТП составляла порядка 80 %, то с 2014 года мы видим существенное изменение ситуации (в 2014 году на данном основании было направлено 25,3 % отказов, в 2015 — не более 7,5 %).

Каждому автовладельцу будет полезно изучить вопрос оформления европротокола заранее, для этого на сайте РСА размещены все необходимые информационно-разъяснительные материалы, разработанные специально для оказания методологической помощи водителям.

ССТ: Сейчас, когда применяется европротокол, получается, что в статистику ГИБДД не попадает значительная часть ДТП? Есть ли общая база, которая бы объединяла всю информацию? Налажен ли обмен данными между ГИБДД и РСА?

> Процентное соотношение отказов по европротоколу такое же, как и по ДТП, оформленных при участии сотрудников ГИБДД.

Е. У.: Действительно, если оформлен европротокол, то полиция может и не знать об этом происшествии. Но обязательно будет знать страховщик, куда потерпевший обратится за выплатой. Информация о страховом случае передается в АИС РСА. Не нужно опасаться, что та статистика, которая не попала в ГИБДД, отразится на тарифах по ОСАГО. Тарифы рассчитываются исключительно на основании статистики РСА.

ССТ: Есть ли судебные споры по страховым случаям, оформленным по европротоколу? Какова статистика принятых решений? Имеются ли какие-то особенности рассмотрения таких дел в судах?

Е. У.: Страсти и ужасы, которые рассказывают некоторые блогеры и журналисты о том, что страховщики отказывают в выплатах по европротоколу, что растет количество судов из-за этого, не соответствуют действительности. По нашим данным, процентное соотношение отказов по европротоколу такое же, как и по ДТП, оформленных при участии сотрудников ГИБДД. Мы не видим большого количества жалоб по отказам из-за европротокола. Что касается судебных споров со страховщиками по европротоколу, на сегодня их практически нет. Количество отказов по классической схеме урегулирования составляет 10 %, по европротоколу — практически та же цифра. Это подтверждение того, что страховщики движутся в правильном направлении.