



Как выросла популярность европротокола среди водителей после запуска реформы ОСАГО, примет ли страховщик фотографии со смартфона для оформления ДТП, помогут ли страховым компаниям городские камеры для оформления выплат, рассказывает в интервью «Страхованию» президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Павел Бунин.

– С момента запуска расширенного до 50 тыс. руб. европротокола прошло три месяца. Много ли водителей воспользовались новой опцией?

– Резкого роста обращений мы пока не наблюдаем. Тем не менее в октябре количество потерпевших, обратившихся с заявлениями по урегулированию убытка в рамках европротокола, выросло до 11,3%, годом ранее эта цифра была на уровне 9%. В отдельных регионах уровень применения европротокола достигает 30%. При этом, на мой взгляд, рост количества случаев оформления ДТП без вызова сотрудников ГИБДД связан скорее не с изменениями в законодательстве, а в большей мере является результатом пропагандистской работы. В последнее время тема европротокола получила широкую огласку, большее количество водителей узнали об этой возможности. Однако надо понимать, что любая новация в процедуре урегулирования сказывается на статистике и выплатах не раньше чем через полгода. Думаю, к началу весны можно будет говорить о результатах объективно.

– С октября у автовладельцев в четырех регионах появилась новая опция – расширенный до 400 тыс. руб. европротокол. Что нужно для того, чтобы им воспользоваться?

– Согласно действующему постановлению правительства, получается, что до 1 января 2016 года помимо стандартного набора документов нужно предоставить страховщику фото- или видеозапись с места ДТП и написать заявление о том, что данные не редактировались.

– Снимки с обычного смартфона подойдут?

– В соответствии с постановлением получается, что фото- или видеосъемки, которая произведена с помощью широко распространенных устройств – фотокамер, видеорегистраторов и т.п., достаточно. Однако в законе написано, что необходимо предоставить некорректируемую информацию, подтверждающую обстоятельства аварии, в том числе это обязательное определение координат места ДТП с применением ГЛОНАСС или иных навигационных спутниковых систем. Получается противоречие, которое делает невозможным исполнение требований законодательства. В целом правовая ситуация достаточно сложная – мы сейчас думаем над тем, как можно ее разрешить, чтобы соблюсти интересы всех сторон.

Однако напомню, что средняя выплата по ОСАГО сегодня составляет около 33 тыс. руб., то есть большинство ДТП укладывается в лимит 50 тыс. руб. по европротоколу, который действует во всех регионах для договоров, заключенных после 2 августа. В этом случае дополнительные данные не требуются – достаточно извещения о ДТП и стандартных документов, предусмотренных правилами ОСАГО.

– Вы говорите, в требованиях написано, что в страховую компанию нужно предоставить спутниковые координаты. Где их взять?

– Привязку к координатам фиксирует большинство устройств с функцией съемки. Проблема в том, как их привязать к официальным картам. Где их взять? В России нет подробных официальных электронных карт, которые могли бы использоваться при необходимости в качестве доказательства в судах. Как проверить, что ДТП произошло в Московской, а не Рязанской области? Этот вопрос также до сих пор не решен.

– Выходит, что разработанные правительством требования невыполнимы для страховщиков?

– В первоначальном проекте все было достаточно взвешенно, конструктивно, несмотря на то что у нас были расхождения с Минтрансом по поводу некоторых позиций. Однако тот документ, который в итоге вышел, создавался без участия РСА. Страховщики увидели его, когда постановление уже было подписано.

– В 2016 году начинают действовать более строгие требования к устройствам, обычный смартфон не подойдет. Что это будут за устройства и сколько они могут стоить?

– Необходимые технологии уже есть – они интегрированы, например, в охранно-поисковые комплексы для слежения за машиной. Многие водители уже сейчас ими пользуются. По сути, производителям нужно будет просто выделить регистрацию ДТП в отдельное устройство. Пока на рынке они не представлены, поскольку нет спроса, но ничего нового изобретать не нужно. По экспертным оценкам, такие приборы будут стоить 5–6 тыс. руб.

– Как они работают?

– Основное, что нужно для автоматической фиксации аварии, – это акселерометр, измеряющий ускорение, и канал связи. Главный вопрос, что считать за ДТП. Ведь акселерометр очень чувствительный, он фиксирует ускорения автомобиля где угодно – при проезде неровностей, лежачих полицейских. Нужно настроить все так, чтобы избежать ложного срабатывания датчиков. Мы проводили специальные испытания, которые дают достаточно четкое понимание, какие настройки для этого требуются.

– В скором времени на автомобилях будут устанавливать терминалы системы ЭРА-ГЛОНАСС для автоматического вызова спасателей при тяжелых ДТП. Ее можно использовать для европротокола?

– Датчики, которые используются в терминалах ЭРА-ГЛОНАСС, достаточно чувствительные для того, чтобы фиксировать небольшие ДТП. Однако вызов происходит только при тяжелых авариях и сильных ударах, так как система предназначена для спасения жизни и здоровья людей. На наш взгляд, и вызов

аварийных служб, и данные для европротокола могут фиксироваться одним устройством. Сейчас мы ведем переговоры на эту тему с НП ГЛОНАСС. Мы предполагаем, что прибор в зависимости от тяжести удара должен передавать данные в разные центры – часть страховщикам, а часть – в информационную систему ЭРА-ГЛОНАСС.

– На рынке сейчас предлагаются устройства для отслеживания стиля вождения и скидки по каско, там тоже стоят акселерометры. Их можно применять для европротокола?

– Никаких технических препятствий для того, чтобы это в итоге было единое устройство для всех сфер применения, нет. Многие машины уже сегодня оборудованы родными датчиками, которые должны быть в идеале интегрированы с регистраторами ДТП. Очевидно, что это лучше, чем устанавливать на машину что-то дополнительно. Со временем, уверен, произойдет технологический скачок – все машины еще на этапе производства будут оборудоваться необходимыми устройствами, но на это потребуется лет десять.

– Можно ли говорить о том, что страховщики сейчас вообще не заинтересованы в использовании европротокола?

– Европротокол – важная система, которая выгодна и государству, и гражданам. Однако нужно признать, что вероятность мошенничества при самостоятельном оформлении ДТП существенно выше. Поэтому определенная доля недоверия существует. К сожалению, опросы общественного мнения показывают, что у нас не считается зазорным обманывать страховщика. Ситуация усугубляется и текущей сложной финансовой ситуацией на страховом рынке.

– Тем не менее водитель уже сегодня имеет право обратиться в страховую компанию с использованием нововведений. Получается, на практике это нереально?

– Сначала нужно наработать эту практику. Данных об обращениях граждан с ущербом по европротоколу свыше 50 тыс. руб. пока нет. Все нормативные акты страховщики будут выполнять, а РСА, в свою очередь, будет собирать статистику и анализировать

данные. Невысокие показатели использования российскими водителями европротокола объясняются не столько трудностями, возникающими при оформлении документов, или боязнью получить отказ в выплате, сколько достаточно высокой степенью консервативности автомобилистов. В Европе данная система действует уже несколько десятков лет, поэтому там ни у кого не возникает вопросов, как действовать в случае мелкой аварии. Распространение европротокола в России – вопрос времени, и действия, предпринимаемые для ускорения этого процесса, дают определенные результаты.

– Москва предлагает страховщикам для оформления ДТП по европротоколу использовать городские обзорные камеры (не входящие в систему автоматической фиксации нарушений). Эта информация представляет интерес для страховщиков?

– Безусловно, сведения, полученные через дорожные камеры наблюдения, гарантированно являются объективными и в теории могут применяться при урегулировании страховых случаев. Однако основная проблема в том, что на видео должны быть видны номера. А городские камеры для этого не предназначены, они установлены для регулирования движения, то есть в большинстве случаев на записи видны объекты, но рассмотреть номер нельзя. Часть камер можно повернуть, некоторые позволяют приблизить изображение, но это необходимо делать непосредственно в момент аварии.

– Выходит, что предложения мэрии Москвы – это бессмысленная мера?

– Ее можно применять пока ограниченно. При участии РСА несколько страховых компаний подписали соглашение о взаимодействии с департаментом информационных технологий города Москвы, получили доступ к камерам видеонаблюдения и тестируют возможность применения изображений, которые получены с этих камер. Однако пока процедура не отработана и доля урегулирования страховых случаев с использованием данных дорожных камер крайне незначительна.

Источник: [Коммерсантъ](#), № 214, 26.11.14

Автор: Буранов И.