

*Между страховщиками и чиновниками продолжаются споры по поводу расширенного европротокола – возможности оформлять аварии без участия сотрудников ГИБДД и заявлять ущерб до 400 тыс. руб. Развитие европротокола сдерживают устройства, автоматические замеряющие ускорение и скорость в момент удара в ДТП: от них надо отказаться, уверены чиновники Минтранса. Российский союз автостраховщиков, напротив, считает, что существующие правила нужно ужесточить, чтобы избежать волны мошенничеств.*

Обычный европротокол – это способ оформления мелких ДТП без пострадавших (с ущербом до 50 тыс. руб.) без участия сотрудников ГИБДД. Существует также расширенный вариант европротокола, когда можно заявлять ущерб до 400 тыс. руб. (его иногда называют «безлимитным»). Он действует с 1 октября 2014 года в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Для того чтобы воспользоваться европротоколом, нужно соблюсти ряд технических условий: страховщик должен получить фотографии, видео, а также спутниковые координаты с места аварии и еще ряд параметров, собранных в автоматическом режиме специальным устройством. При этом водитель обязан предоставить страховщику заявление о том, что вся представленная информация является «некорректированной». Требования эти прописаны в постановлении правительства №1002, но они оказались слишком сложными для восприятия как страховщиков, так и водителей, поэтому расширенным европротоколом до сих пор не воспользовался ни один человек, о чем ранее сообщал «Ъ».

С 1 января 2016 года правила предоставления данных станут еще сложнее. Страховщику нужно будет предоставить еще и данные о скорости и ускорении по трем осям, полученные с помощью специальных датчиков (предполагается, что это будет некое единое устройство в автомобиле, замеряющее все параметры, стоимостью 4–5 тыс. руб.).

Минтранс решил упростить схему, опубликовав на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект изменений в постановление правительства №1002. Чиновники предлагают исключить требование предоставлять страховщику данные о скорости и ускорении. «Приведенная норма существенно и необоснованно сужает число технических средств контроля, информация от которых может быть использована для фиксации обстоятельств ДТП», – считают в Минтрансе. Кроме того, в техническом регламенте Таможенного союза «О

безопасности колесных транспортных средств» в пункте про средства вызова экстренной помощи ничего не говорится про датчики ускорения, обращают внимание в Минтрансе.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА), напротив, предлагают усложнить действующие правила. В распоряжении «Ъ» есть письмо исполнительного директора РСА Евгения Уфимцева в Минтранс, Минфин и ЦБ, в котором говорится, что принятая правительством схема «не препятствует возможным мошенническим действиям», поэтому ее нужно менять.

В частности, из-за «отсутствия четких требований» фотографии с ДТП можно подделать или изменить на компьютере, так же, как спутниковые координаты, дату и время аварии. Заявления о том, что вся представленная информация является некорректированной, является «явно недостаточной мерой для защиты от мошенничества». В связи с этим РСА уже разработал проект поправок в постановление №1002, направив их вместе с письмом в Минтранс, ЦБ и Минфин (также есть в распоряжении «Ъ»). Страховщики предлагают использовать «технические средства, которые осуществляют мониторинг движения путем непрерывного измерения его скорости и ускорения». Предполагается, что данные об аварии будут передаваться с помощью GPRS-связи автоматически (такие приборы уже прошли испытания в 2014 году), без участия водителя. Что касается фотографий, то РСА считает, что их можно делать с помощью специального приложения на мобильном телефоне, которое также отправляет снимки страховщику без возможности коррекции (такая программа уже разрабатывается). Для хранения всех собранных данных нужно создавать отдельную базу данных.

Отметим, что не все страховщики поддерживают позицию РСА. «Мы всячески поддерживаем снижение числа ограничений и требований к устройствам, которые могут использоваться для фиксации ДТП, – заявил «Ъ» генеральный директор компании «Важно. Новое страхование» Денис Гаврилов. – Чем больше параметров, позволяющих восстановить картину ДТП, может считать устройство, тем лучше и для клиента, и для страховщиков. В идеале страховщик сам должен определять требования к устройствам и передаваемым данным». По его словам, опыт по урегулированию убытков на основании данных страховой телематики без справок уже существует. «Единственным барьером к повсеместному распространению этой практики является избыточное регулирование данного вопроса, которое можно переложить либо на плечи самих страховщиков, либо РСА», – уточнил господин Гаврилов.

Независимые эксперты с самого начала считали, что расширенный европротокол работать на практике не будет. «Формулировки, описывающие технические условия для применения расширенного европротокола, очень туманны, – говорил ранее «Ъ» координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. – Такая схема никогда не будет работать, с трудом себе представляю человека, который стал бы этим пользоваться, рискуя большими деньгами».

**Источник:** [Коммерсантъ](#) , 07.07.15

**Автор:** Буранов И.