

Граждане получают возможность оформить аварию с ущербом до 400 тыс. руб., не дожидаясь на дороге приезда сотрудников ГИБДД, только при наличии специального прибора-регистратора в машине. Требования к ним установило правительство РФ. До 2016 года для этих целей подойдут обычные видеорегистраторы, способные фиксировать еще и координаты автомобиля. Страховщики документ восприняли скептически, ожидая всплеска мошенничества.

Принятое правительством постановление №1002 устанавливает требования к устройствам, которые необходимы для использования возможностей так называемого расширенного европротокола в Москве, Санкт-Петербурге, Московской и Ленинградской областях. Напомним, европротокол – упрощенный порядок оформления аварий без инспектора ГИБДД, при этом в страховую компанию можно заявлять ущерб до 50 тыс. руб. В четырех регионах с 1 октября 2014 года этот лимит увеличен до 400 тыс. руб., но опция доступна только при соблюдении ряда условий, указанных в новом документе.

До 1 января 2016 года водитель должен заранее установить в машине прибор, который фиксирует дату, время, координаты автомобиля, а также имеет функцию фото- и видеосъемки. По сути, под это определение подпадает любой видеорегистратор с датчиком GPS / ГЛОНАСС (цены на рынке начинаются от 4 тыс. руб.). Если в ДТП нет пострадавших, а участники происшествия сами договорились, кто виноват, тогда можно начинать оформлять европротокол по новой схеме. В течение часа после аварии нужно сфотографировать госномера и VIN-номера поврежденных машин, места повреждений, взаимное расположение машин на проезжей части. Затем заполнить извещение о ДТП и заявление о прямом возмещении убытков. Все данные с регистратора нужно записать на флеш-карту, написать заявление о том, что информация «не была скорректирована», и передать его в течение пяти дней вместе с остальными документами страховщику, который и примет решение о выплате.

С 1 января 2016 года правила усложнятся. Устройства, согласно правительственному документу, должны будут обеспечивать «некорректируемую регистрацию данных», то есть работать таким образом, чтобы нельзя было внести изменения или поправить информацию (например, координаты). Эти приборы также должны фиксировать ускорение, торможение машины и боковые удары. До 2017 года данные об аварии в ручном режиме будут передаваться экстренным службам, после – автоматически при опрокидывании машины или срабатывании подушек безопасности.

Отметим, что подобных приборов сейчас на рынке нет. По оценке экспертов, их цена может начинаться от 4 тыс. руб. Однако запускаемая в эксплуатацию система ЭРА-ГЛОНАСС будет соответствовать нужным требованиям. С 2015 года все новые модели автомобилей, поставляемые на российский рынок, обязательно должны быть оснащены этой системой, а с 2017 года аналогичное правило вводится вообще для всех новых машин, выпускаемых в оборот. Ранее готовился законопроект, обязывающий всех автовладельцев самостоятельно устанавливать систему ЭРА-ГЛОНАСС на машины с 2020 года, однако от этой идеи отказались.

Страховые компании выступили категорически против инициативы. «Это не тот документ, которого ждали страховщики, – говорит заместитель гендиректора «РЕСО-Гарантии» Игорь Иванов. – Он предусматривает переходный период, когда необязательно использование приборов ГЛОНАСС и получение данных о динамических воздействиях. То есть придется верить на слово утверждениям о том, где, когда и как произошло ДТП». По его мнению, документ не понравится и «рядовому потребителю», поскольку из него непонятно, на каких носителях представлять в страховую компанию данные об аварии. «Зато страховые мошенники в этом быстро разберутся и за переходный год соберут немалый урожай выплат по фальсифицированным ДТП, оформленным по европротоколу», – говорит господин Иванов.

Руководитель управления методологии обязательных видов «АльфаСтрахования» Денис Макаров опасается, что новые требования спровоцируют большое количество споров между водителями и страховщиками «относительно корректировки данных». «Прежде чем облегчать способ получения страховой выплаты, надо создать жесткую систему противодействия мошенникам», – соглашается директор по урегулированию убытков ОАО «СОГАЗ» Владимир Козлов. По его мнению, сначала нужно провести эксперимент по использованию устройств «на контролируемом и достаточно прозрачном сегменте» – муниципальном транспорте, в официальных таксомоторных компаниях – и только потом распространять эту практику на частные машины.

Отчасти противодействие страховых компаний связано с тем, что Российский союз автостраховщиков (РСА) еще в 2013 году разработал собственную систему телематики для европротокола. При этом требования к устройствам у РСА гораздо более жесткие. Однако наработки и рекомендации страховых компаний (они направляли их в Минтранс) чиновники не учли.

Источник: [Коммерсантъ](#), № 180, 06.10.14

Автор: Буранов И.