

*Европротокол собираются упростить: оформить аварию можно будет с помощью телефона. Страховщики против и со своей стороны требуют, чтобы автомобили оснащались устройствами телематики. Наличие такого оборудования дает скидку до 55% при оформлении полиса каско, но в ОСАГО скидок не будет.*

Закон об ОСАГО — самый быстроменяющийся страховой проект у законодателей в этом сезоне. Минфин уже анонсировал реформу по замене денежной выплаты ремонтом и деление полисов на эконом— и премиум-сегменты. Теперь же с подачи первого вице-премьера Игоря Шувалова меняться будет и так называемая система европротокола (ЕП). На ноябрьском совещании на тему популяризации ЕП Шувалов призвал существенно упростить нынешний порядок выплат в рамках системы.

Напомним, европротокол подразумевает оформление аварии без вызова сотрудников ГИБДД. Автовладельцы должны самостоятельно заполнить бланки ДТП (прилагаются к полису ОСАГО) и отправить эти данные страховщику. Под ЕП подпадают далеко не все происшествия на дороге, а только те, в которых столкнулись два автомобиля, причем водители и пассажиры не пострадали. И у участников не должно быть разногласий по поводу обстоятельств ДТП.

Максимум потенциального ущерба в рамках ЕП определяется суммой 50 тыс. руб., за исключением четырех территорий — Москвы, Санкт-Петербурга, Московской и Ленинградской областей, где действует лимит 400 тыс. руб. Тут для оформления по ЕП требуется соблюдение «некорректируемости данных», как говорят страховщики, помочь в этом деле может бортовое устройство, отслеживающее движение автомобиля,— «черный ящик», оборудование телематики.

**ДТП по телефону**

Как следует из поправок Минфина, подготовленных по распоряжению Игоря Шувалова, на четырех территориях, где сейчас действует лимит выплат по ОСАГО 400 тыс. руб., принцип обоюдного согласия участников ДТП отменяется. В остальных регионах принцип продолжает работать, но лимит выплат увеличивается с 50 тыс. до 100 тыс. руб.

Кроме того, у автовладельцев в связи с поправками появляется три способа фиксации ДТП: с помощью технических средств контроля (бортовые устройства, фиксирующие информацию о движении автомобиля на основе сигналов глобальной навигационной спутниковой системы); посредством специализированных приложений для смартфонов (такое уже есть в распоряжении Российского союза автостраховщиков, РСА); наконец, инструментом фиксации может оказаться обычный кнопочный телефон. В этом случае потребуется услуга оператора связи, который определит и передаст страховщику координаты места ДТП. Также для оформления ЕП нужна будет фото— или видеосъемка, которую участник ДТП должен выполнить самостоятельно (видеорегистратором, к примеру, или даже камерой-«мыльницей»).

Страховщикам такое разнообразие не нравится. Они говорят о возможном росте мошенничества. «Предложенная процедура фотографирования и определение местоположения с помощью оператора услуг мобильной связи могут быть использованы недобросовестным образом,— опасается глава РСА Игорь Юргенс.— В отсутствие обязательной фиксации момента ДТП мошенники получают возможность скрыть истинные обстоятельства причинения ущерба ТС и получить необоснованную выплату».

По его словам, доля мошенничества в случаях с ЕП уже выше, чем в традиционных ситуациях, когда на место ДТП вызывается ДПС, ведь «двум участникам события всегда легче договориться».

Протокол не по любви

В настоящее время упрощенная фиксация происшествий на дороге не пользуется популярностью у россиян. По данным РСА, за десять месяцев 2016 года ДТП без участия ГИБДД оформили 381,3 тыс. автовладельцев — 29% получивших выплаты по ОСАГО за этот период. По мнению заместителя главы управления методологии обязательных видов «АльфаСтрахования» Сергея Скоморохина, использование ЕП тормозят «безграмотность и неподготовленность, неинформированность о существовании европротокола». «В автошколах не рассказывают, зачем он нужен,— добавляет Сергей Скоморохин.— Как правило, большинство автомобилистов узнает о существовании европротокола от инспектора ГИБДД, который приезжает на место аварии».

Кроме того, по его словам, сказывается «трудность в оценке поврежденных деталей, особенно если принять во внимание стрессовую ситуацию после аварии». Грамотное заполнение документов по ЕП также тяжелая задача для большинства водителей.

«Нужно помнить о том, что на схеме указываются все знаки, здания, разметка, а подписи участников ДТП должны быть проставлены во всех обозначенных местах»,— напоминает Сергей Скоморохин.

Впрочем, участники рынка признают: дело не только в водителях. Дело еще в низком уровне доверия к страховщикам, граждане опасаются, что страховая компания откажет в урегулировании убытков, придравшись к неправильно оформленным документам, рассуждает глава департамента андеррайтинга и управления продуктами «Согласия» Дмитрий Кузнецов. «Большинство автовладельцев не обладают необходимыми знаниями и не могут точно определить, что убыток проходит по лимитам ЕП»,— говорит он.

Как пояснили «Деньгам» в РСА, если в процессе ремонта автомобиля выявляются скрытые повреждения сверх лимита ЕП, страховщик доплату не производит. Между тем размер средней выплаты в ОСАГО при обычном оформлении ДТП с участием сотрудников ГИБДД, по данным РСА, составил в октябре 72,3 тыс. руб.

«Да страховщики попросту саботируют европротокол,— уверен президент Ассоциации защиты страхователей Николай Тюрников.— ЕП в рамках 400 тыс. руб. на четырех территориях вообще не работает, потому что нет технических параметров бортового устройства, которое было бы признано всеми страховщиками».

Выгодный «черный ящик»

В РСА настаивают на том, чтобы автомобили в обязательном порядке оснащались бортовым устройством телематики. Как говорит глава дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев, использование такой аппаратуры в ОСАГО «очень помогло бы упростить и ускорить процедуру урегулирования страховых случаев».

Раньше планировалось устанавливать подобные устройства на все произведенные в РФ транспортные средства. «За счет массовости можно было существенно удешевить стоимость устройства,— говорит Княгиничев.— Теперь же автовладельцам предлагают покупать их на добровольной основе. Будет так, как сложилось на рынке каско,— устройствами пользуется около 1% клиентов».

У страховщиков есть единомышленники. На совещании в Минпромторге уже

обсуждалось предложение увязать покупку полиса ОСАГО с наличием в машине телематического оборудования. Инициаторы — его поставщики. По словам старшего вице-президента по развитию телематики Meta System Алексея Шипулина, идея с полисами ОСАГО — правильная и логичная. «Благодаря техническим средствам снизится вероятность мошенничества и упростится процедура фиксации обстоятельств ДТП», — полагает он.

Установка устройств телематики помогает сэкономить до 55% стоимости полиса каско, напоминает Алексей Шипулин. Основной объем экономии обычно приносит второй-третий год использования оборудования — благодаря коррекции стиля вождения. Но есть возможность получить хорошую скидку от страховой и в первый год — путем индивидуализации договора страхования. Например, ограничить годовой пробег или сузить географию эксплуатации автомобиля. Это особенно выгодно для тех, например, кто ездит только в границах города или эксплуатирует транспортное средство летом либо по выходным.

Использование подобной техники позволяет страховщикам и производителям оборудования получать довольно интересную информацию. Например, по данным Meta System, рост средней скорости движения снижает риск ДТП (меньше езды по пробкам — меньше мелких аварий). Такой же эффект имеют превышение скорости до 20 км/ч и увеличение ночного пробега.

Кроме того, риску аварии в большой степени подвержены водители, которые едут по тому или иному городскому маршруту более 41 минуты. Те, кто использует машину на постоянных (типа работа--дом) и коротких (до 15 минут) маршрутах, попадают в ДТП чаще, нежели водители с разовым временем за рулем 15-30 минут и более интересной картой поездок.

По оценкам консалтинговой компании Ptolemus, в Европе насчитывается 4,4 млн автомобильных телематических устройств. Большая их часть сосредоточена в Италии, Англии, Испании и Франции. Что касается работающих программ «умного» страхования (то есть предполагающих использование телематики), Россия занимает 6-е место по их количеству по данным 2016 года.

Благодаря продуктам страховой телематики за 2015 год российские водители сэкономили около 95 млн руб. на каско

В настоящий момент примерно 60 тыс. автомобилей в нашей стране оснащено подобными устройствами. «Благодаря продуктам страховой телематики, за 2015 год российские водители сэкономили около 95 млн руб. на каско, — говорит Алексей Шипулин. — Установка телематического оборудования на автомобиль занимает в среднем пять минут, самое компактное устройство имеет размеры 4,2 на 2,1 см».

По данным РСА, полученным от производителей, примерная цена бортового устройства — около 6 тыс. руб. Что, по сведениям организации, сопоставимо со средней стоимостью полиса ОСАГО в октябре (6,1 тыс. руб.).

Идея дополнить систему ОСАГО «черными ящиками» экономически провальная, считает защитник клиентов страховщиков Николай Тюрников. «Телематика себя оправдывает в каско, при средней стоимости такого полиса 60 тыс. руб. приобрести телематическое устройство, которое экономит до половины цены полиса, это вполне оправданно. Но в ОСАГО, к которому автовладелец относится как к навязанной неприятности, подключение «черного ящика» по цене полиса будет воспринято однозначно негативно», — указывает он.

По его словам, властям и страховому лобби следует приготовить экономический стимул для водителей. «Например, пусть скидки за обязательный полис окупят телематическое устройство хотя бы за два года,— предлагает он.— Проникновение телематики среди автовладельцев тогда будет колоссальным».

Впрочем, регулятор страховщиков — ЦБ — вряд ли в ближайшее время пойдет на дополнительные скидки в ОСАГО. По словам заместителя главы Центробанка Владимира Чистюхина, коэффициент комбинированной убыточности в ОСАГО (с учетом расходов на ведение дел) в ряде регионов уже превышает 100%.

Источник: Деньги, 05.12.2016