ЄВРОПРОТОКОЛ

«Евроморковка» для автомобилиста

Итак, свершилось. Закон с длинным и мудреным названием «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно дорожно-транспортных происшествий и выплаты страхового возмещения» вступил в силу. Отныне скучное понятие «протокол», сдобренное не в меру сладкой для отечественного уха приставочкой «евро», де-юре стало реальностью, призванной, по мнению ее инициаторов, существенно облегчить жизнь всем участникам дорожного движения и иже с ними – страховщикам, Госавтоинспекции, судебным инстанциям. Угодили в мелкое ДТП? Не огорчайтесь – обнимитесь с коллегой, составьте вместе с ним упомянутую европеизированную бумагу, отнесите ее в страховую компанию, и будет вам счастье. Но будет ли?

Как ни странно, долго ожидаемое и обсуждаемое нововведение, касающееся миллионов наших соотечественников, не вызвало на украинском рынке автострахования особого ажиотажа. И водители не выстраиваются в очередь за полисами нового образца – во всяком случае, пока. То ли у всех есть действующие страховки, на владельцев которых действие закона не распространяется, то ли инерция сказывается, то ли привыкли к тому, что любая государственная «забота» о людях чаще всего оборачивается для них головной болью. И пока нет особых оснований полагать, что на этот раз будет по-другому.

Закон был принят еще 17 февраля и предполагал вступление в силу через полгода после опубликования. Шесть месяцев, отведенные заинтересованным структурам на разработку соответствующих подзаконных актов и устранение всяческих нестыковок в нормативных положениях, были потрачены впустую: никто ничего толком не сделал. Ну, разве что Госавтоинспекция ввела новый порядок учета ДТП и вместе с Моторным (транспортным) страховым бюро разработала специальный перечень наиболее распространенных повреждений и типовые схемы аварий, которыми должна сопровождаться инструкция по заполнению европротокола (ее, кстати говоря, до сих пор нет). Однако этого явно недостаточно, а без всего остального реализация нового закона просто невозможна.

Особенно увлекательной оказалась эпопея, разыгранная между Моторным (транспортным) страховым бюро Украины и Госфинуслуг относительно максимальной суммы выплаты при использовании европротокола. Поначалу МТСБУ упорно предлагало ограничить ее 10 тысячами гривен. Откуда взялась такая цифра, не очень понятно – ведь на недавнем заседании Украинской федерации страхования ее президент Александр Завада во всеуслышание заявил, что Моторное бюро никаких актуарных расчетов не производило. «Эта сумма максимально приближена к размеру средней выплаты по договорам «автогражданки» за последние два года, является одновременно достаточной для покрытия убытков по большинству (около 80%) ДТП и ненастолько значительной, чтобы стимулировать попытки страхового мошенничества, для которого создает почву упрощенное оформление ДТП», – так объяснил ситуацию руководитель Бюро Владимир Романишин.

Может быть, дело обстоит именно так, как он утверждает. Хотя сегодня размер упоминаемой им средней выплаты корректен в лучшем случае по отношению к 65% дорожных происшествий. Но как бы там ни было, Госфинуслуг по каким-то причинам не хотела согласовывать предложение Моторного бюро и четырежды отказывала ему в этом, добившись, в конце концов, нового. В соответствии с ним стартовая десятитысячная планка выплат поэтапно повышается до 25 тысяч гривен с начала 2013 года.

В результате проект Распоряжения «Об утверждении максимальных размеров страховой выплаты за вред, причиненный имуществу потерпевших, в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных сотрудников Госавтоинспекции МВД Украины» Госфинуслуг утвердила для обнародования только 21 сентября, уже после вступления закона в силу. За месяц планируется обобщить предложения и замечания участников рынка, заинтересованных общественных организаций, Госкомпредпринимательства, и только потом документом можно будет руководствоваться на практике. Одним словом, как заметила член президиума Моторного бюро Елена Машаро, «сервис есть, но воспользоваться им нельзя». Подтвердил это и специалист отдела автострахования одной из крупных страховых компаний с участием европейского капитала, заявивший, что работать с европротоколами его компания начнет только с ноября. Цена проволочки, инициированной двумя уважаемыми структурами, – два с лишним месяца несоблюдения закона. Дороговато...

А в общем и целом складывается впечатление, что автостраховочные новации пришлись многим нашим инстанциям не ко двору. Да и сам закон принимался как бы «понарошку», больше для видимости законодательных реформ, по принципу «подписано – и с плеч долой». Неспроста ведь у большинства заинтересованных сторон до сих пор нет единого мнения относительно его полезности и широты применения. И если, по расчетам Моторного бюро, через европротокол может регулироваться 80-87% всех ДТП, то страховщики в своих прогнозах куда осторожнее – учитывая потенциальное (и, заметим, вполне справедливое) недоверие владельцев новых полисов «автогражданки» к изменившейся процедуре, они включают в эту нишу не более 10% дорожно-транспортных происшествий.

Однозначно выигрывает от нового закона разве что МВД, активно лоббировавшее продвижение европротокола: оно готово даже пожертвовать штрафами (сборы по ним уменьшаться как минимум вдвое), лишь бы не «отрабатывать» бесконечные царапины на бамперах столкнувшихся машин – ресурсов для быстрого реагирования на мелкие аварии у ГАИ просто нет. Ну, еще, может быть, поменьше станет заторов на городских улицах из-за незначительных происшествий, поскольку их участникам не нужно будет полдня дожидаться гаишников.

Да, водители вроде бы должны быть заинтересованы в составлении европротокола – ведь новый закон предполагает изменения в Кодексе об административных правонарушениях, освобождающие их от ответственности за нарушение правил дорожного движения, которое привело к ДТП. Кроме того, отныне страховая компания обязана расплатиться с потерпевшим не позже, чем через 15 дней после согласования с ним размера выплаты, а весь процесс урегулирования не должен превышать 3 месяцев с момента получения страховщиком соответствующего заявления. Посмотрим, однако, что окажется сильнее – искушение избежать штрафа или боязнь лишиться страхового возмещения из-за неправильно составленного протокола. Ведь заполнять евробланки водителей никто не учил, а если уж работники ГАИ, поднаторевшие в оформлении всякого рода дорожных происшествий, допускают в своих замерах и схемах досадные промахи, то чего ждать от рядовых участников движения? Они такого понарисуют в своих аварийных «художествах», что не отказать им в выплатах будет просто грешно. Тем более что страховые компании благодаря «заботе» депутатов смогут заниматься этим на вполне законных основаниях.

Водители, составившие по взаимному согласию европротокол, теперь могут покидать место происшествия, не сообщая о нем Госавтоинспекции. Но в соответствии со ст. 33-1 Закона о страховании ответственности автовладельца (и п. 8 ст. 2 нового закона) страховая компания, получив такой документ, обязана провести расследование ДТП, обратившись в ГАИ с запросом о факте аварии. Но там-то о ней ничего не знают и вполне ожидаемо ответят, что таковой не было, поскольку она нигде не зарегистрирована. После чего страховщики, как говорится, «на голубом глазу» откажут потерпевшему в выплате. И хорошо еще, если не пригрозят уголовным преследованием за попытку мошенничества – дескать, никакого ДТП и в помине не было, а ты у нас денег требуешь...

Надо ли говорить, что, уяснив возможность столь безрадостной перспективы, участники дорожно-транспортных происшествий, даже имеющие новые полисы «автогражданки», все равно будут вызывать на место аварии инспекторов ГАИ – береженого, как известно, бог бережет.

Согласны с тем, что забот у них (по крайней мере, на первых порах) не убавится, и сами работники ГАИ. И если в официальных комментариях по поводу европротоколов они еще стараются излучать служебный оптимизм, то в обстановке «без галстуков» тон моментально меняется на скептический. В эффективность и популярность нововведения у автовладельцев в ГАИ категорически не верят и считают его, мягко говоря, непродуманным.

«Вот ты представь себе, – горячится знакомый капитан, – что один из участников «европротокольного» ДТП чуть-чуть нетрезвый, или нанюхался чего, или принял какой-нибудь препарат, снижающий реакцию. Кто определит, можно с ним бумаги подписывать или нет? Раньше эти вопросы я решал – у меня опыт какой-никакой, навыки, глаз наметан, приборы есть. А у водителя что? Только стресс после аварии. Как он разберется, что к чему? Ну, подпишут они эту бумагу, а наутро тот, у кого рыльце в пушку, скажет, что черное – это белое, он не понимал, что делает, был не в себе, когда подпись ставил, ему угрожали и вообще это не он виноват, а тот, другой. Иди потом доказывай, что ты не верблюд – нас-то не вызывали, все разъехались, ни первичных документов нет, ни свидетелей...»

Капитан знает, о чем говорит – за десять лет на дороге он навидался всякого, в том числе и совершенно неадекватных поступков, на которые способны люди в состоянии поставарийного шока. К тому же медикам хорошо известно, что последствия некоторых травм проявляются не сразу – сотрясение мозга, ушибы внутренних органов нередко дают о себе знать на вторые-третьи сутки. Но рядовой-то водитель знает об этом далеко не всегда и, подписывая европротокол (одно из главных требований которого – нетравматичность происшествия), невольно становится нарушителем определенной законом процедуры, что само по себе способно сделать документ недействительным с юридической точки зрения.

Но и это еще не последний «капкан», выставленный автомобилисту в новом законе. Допустим, случилась авария, повреждения, на первый взгляд, незначительные, вполне в рамках десятитысячного страхового лимита, и пострадавший со спокойной душой соглашается на европротокол. Но ведь он же не профессионал в оценочном деле и далеко не всегда в состоянии «на глаз» определить стоимость предстоящего ремонта. И то, что представляется ему пустяковой вмятиной на крыле, царапиной на поворотнике или трещиной на пластмасске под бампером, может обернуться затратами, в несколько раз превышающими то, что заплатят ему страховщики (если, конечно, заплатят). На СТО выяснится, что из-за вмятины нужно перекрашивать все крыло, поцарапанный поворотник предполагает замену фары в сборе, а для того, чтобы поставить новую пластмасску, нужно разобрать-собрать полкузова. Но протокол-то ведь уже составлен и ничего этого не учитывает. Так что все ремонтные «удовольствия», превышающие 10 тысяч гривен, придется оплачивать из собственного кармана...

Люди за рулем, хорошо знакомые с отечественными реалиями, все понимают. И поэтому таксист Виталий, мнением которого о новых порядках я поинтересовался, поначалу лишь усмехнулся, а потом выдал целый монолог о том, почему он и сам в этих еврозатеях участвовать не собирается, и товарищам отсоветует.

«Идея, может быть, и неплохая, – сказал он, – но только «не в этой жизни». Страховщики и сейчас-то, в обычных условиях, когда все документы гаишником составлены, когда виновника аварии суд определяет, находят тысячу причин, чтобы не выплачивать положенное. А уж этот новый протокол для них – чистой воды «индульгенция»... И потом, если ты на своей машине работаешь – это одно. А если на хозяйской? Он тебя с такой бумажонкой и на порог не пустит. Зачем подписывал, спросит, ты что, эксперт, много в этом понимаешь? Вот и ремонтируй за свои деньги... Оно мне надо? Не-ет, я лучше по старинке – ГАИ вызову, свидетелей поищу, все как положено...»

И здесь, пожалуй, мы подошли к главному, что делает любые, даже самые прогрессивные, нововведения в этой сфере не эффективными – к системному кризису доверия между автомобилистами и страховщиками. Первые, вынужденно приобретая автостраховку, нисколько не сомневаются, что их обманут при любом удобном случае, не заплатив то, что положено по договору. Вторые глубоко убеждены, что всякий сидящий за рулем – потенциальный мошенник, думающий только о том, как бы неправедно вытрясти из них страховое возмещение. В итоге не довольны и те, и другие. А государство, узаконившее, по сути, своеобразный страховой рэкет, комфортно расположилось «над схваткой» и безразлично наблюдает за ситуацией со стороны. Хотя давно пора бы и власть употребить, поскольку в украинском автостраховочном бизнесе царит хорошо управляемый хаос.

Проблем в этом секторе столько, что волей-неволей приходишь к выводу, что кому-то они крайне выгодны, и поэтому очень умело генерируются. Во-первых, низкий уровень менеджмента. Владельцы страховых компаний не понимают, где и в каких количествах они теряют деньги, а нанятые ими управленцы заботятся не об экономии средств акционеров, а об «откатах», получаемых с СТО за «вкусные» машины с раздутыми до невозможности дефектными ведомостями, наживаются на превышении установленных законом комиссионных, выплачиваемых «прикормленным» (а то и созданным самими сотрудниками компаний) псевдопосредникам. Во-вторых, круговая порука. В ней повязаны все – от сотрудников страховых до ремонтников и поставщиков запчастей, покрывающих друг друга. В-третьих, продуманное несовершенство организационных процессов. Как это ни странно, но во многих компаниях оценкой ущерба, выплатами, взаимодействием с ремонтными центрами и клиентурой ведают одни и те же люди. Венчают же всю эту невеселую коррупционную пирамиду прорехи в законодательстве: возбудить дело против недобросовестного сотрудника страховой компании невозможно по определению – в украинском Уголовном кодексе отсутствует понятие «страховое мошенничество»...

При этом сами страховщики охотнее всего рассуждают о двух вещах – нечестности автомобилистов и убыточности ОСАГО. Заранее не нравится им и европротокол. «Сейчас, пока упрощенная схема оформления ДТП не используется, многие водители не заявляют об убытках, опасаясь применения к ним административных санкций, – говорит, например, председатель правления СК «Украинская страховая группа» Павел Нельга. – После введения европротокола мы ожидаем роста количества фиксируемых мелких аварий на 15-20%. Это повысит объем затрат компаний на урегулирование убытков. Уровень выплат вырастет на 20-30%. И это очень скромный прогноз». Вторит ему и первый вице-президент группы компаний АХА в Украине Андрей Перетяжко, утверждающий, что за ближайшие два-три года частота страховых событий (доля страховых случаев от общего количества договоров) увеличится вдвое.

Помнится, в начале 2010 года «АХА Украина» и «Украинская страховая группа» пытались шантажировать страховой рынок возможным отказом от продаж полисов ОСАГО в случае сохранения корректирующих коэффициентов. Коэффициенты повысили. А денег им по-прежнему мало. И боюсь, что так будет всегда. Во всяком случае, до тех пор, пока государство не наведет порядок в этом бизнесе и не умерит безграничные аппетиты страховщиков.

...Перед принятием закона от 17 февраля было много разговоров о предстоящем «Евро-2012», который будет сопровождаться моторизованными армадами футбольных болельщиков на наших дорогах, о необходимости приближать украинское законодательство в этой сфере к европейским стандартам и традициям. От того, насколько рьяно занялись наши страховые чиновники самоинтеграцией в ЕС, просто дух захватывает. Позабыв, видимо, на минуточку, что Украина пока не входит в Евросоюз, они скрупулезно, до последней запятой, «передрали» бланк их протокола – да еще, по словам президента Моторного (транспортного) страхового бюро Владимира Романишина, с Еврокомиссией его согласовывать собираются...

Понятно, что к зарубежным гостям, угодившим в дорожные неприятности на украинских просторах, наши страховщики поостерегуться относиться столь же раскованно, как к собственным согражданам – потому хотя бы, что это чревато немалыми юридическими издержками. А что же достанется от законотворческих новаций отечественным автомобилистам? Да, наверное, ничего – кроме дополнительной головной боли и очередной «евроморковки», ни на шаг не приближающей их к вожделенным европейским правилам и порядкам.

Юрий КРУТОВ

Наша мета – захистити потерпілого

МТСБУ

4 жовтня 2011 року

Страховики – члени МТСБУ з 11 жовтня 2011 року почнуть видавати поліси ОСЦВА на нових бланках

Президія Моторного (транспортного) страхового бюро України прийняла рішення щодо початку видачі бланків полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників зразка 2011 року.

Цим рішенням Дирекції МТСБУ надано доручення почати з 4 жовтня 2011 року видачу страховикам – членам Бюро бланків страхових документів (поліса і стікера) нового зразка.

Страховики – члени МТСБУ почнуть видавати страхувальникам поліси обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на бланках зразка 2011 року починаючи з 11 жовтня.

Бланки полісів зразка 2010 року (запроваджені Розпорядженням Держфінпослуг від 9.07.2010 р. №566) залишаються легітимними і будуть видаватися страхувальникам до 19.09.2012 р. Якщо договори ОСЦВА укладатимуться на бланках зразка 2010 року, в яких відсутні певні графи, які містяться в нових бланках, то під час укладення договору заповнюється заява встановленого зразка, яка містить відомості, необхідні для фіксування всіх нових умов договору та правильного обрахунку страхового платежу.

Новий зразок типового поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів затверджений Розпорядженням Держфінпослуг від 29.08.2011 р. №558 з метою приведення змісту бланка поліса у відповідність до вимог Закону України від 17.02.2011 №3045-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування». Цей Закон вступив у дію з 19 вересня 2011 року.

Бланк нового зразка залишається бірюзового кольору. З метою приведення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників у відповідність до законодавства у бланк додано нові розділи. Для захисту від підробок у бланках використовуються кілька ступенів захисту.

Розпорядженням від 18.08.2011 №545 Держфінпослуг затвердила зразок та технічній опис спеціального знака, що видається страхувальнику при укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (стікера). Суттєвих змін у зовнішньому вигляді спеціального знаку нового зразка не буде, передбачається лише спрощення системи захисту бланку.

Моторне (транспортне) страхове бюро України *є непідприємницькою (неприбутковою) організацією та здійснює свою діяльність відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», законодавства України та свого Статуту. МТСБУ – єдине об'єднання страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Членство страховиків у МТСБУ є обов'язковою умовою здійснення діяльності за цим видом страхування.*

Станом на 1.10.2011 р. до складу МТСБУ входило 83 страхові компанії.