

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.98 (347.948.2)

© **Киселевич Игорь Валентинович**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
riss2862@mail.ru

Особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств при использовании европротокола

Аннотация. На дорогах нашей страны происходит много дорожно-транспортных происшествий. По степени воздействия на автотранспортные средства и людей они бывают как незначительные, так и с тяжелыми последствиями. И во всех случаях необходим осмотр и фиксация повреждений автомобилей, с целью дальнейшего их исследования. Анализ материалов гражданских дел по дорожно-транспортным происшествиям показывает, что многие водители в целях экономии времени, договариваясь друг с другом, не вызывая сотрудников ГИБДД, оформляют и отправляют в свои страховые компании так называемый «европротокол» для выплаты компенсаций или восстановления автомобилей в специализированных автомастерских. В статье раскрываются особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств автовладельцами без вызова сотрудников ГИБДД на место происшествия, а также анализируется ст. 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; транспортно-трасологическая экспертиза; транспортное средство; осмотр места происшествия; европротокол.

© **Igor V. Kiselevich**

— Candidate of Law, associate professor of the department 'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute of the Russian University of Transport

The features of inspection and fixation of vehicle damages when using the Europrotocol

Abstract. There are many road accidents on the roads of this country. According to the effects on vehicles and people, they can be both of minor and major effect. And in all cases, it is necessary to inspect and fix damage to cars in order to study them. The analysis of civil cases on road traffic accidents shows that many drivers, in order to save time, negotiate with each other without calling the traffic police officers, then draw up the so-called "Europrotocol" and send it to their insurance companies to pay compensation or restore cars in specialized auto repair shops. The current paper has considered the features of inspection and fixation of damage to vehicles by car owners without calling the traffic police to the scene, and also analyzed Art. 11.1 of the Federal Law "On Compulsory Insurance of Civil Liability of Vehicle Owners".

Keywords: road traffic accident; transport and trace expertise; vehicle; inspection of the scene; the Europrotocol.

«Европротокол» — это упрощенное оформление документов при дорожно-транспортном происшествии (далее — ДТП) без участия уполномоченных на то сотрудников полиции [<https://rsa.su/evroprotokol-2020/>]. Этим и пользуются мошенники. Договариваясь друг с другом, совершают фальшивое ДТП и, оформляя документы по «Европротоколу», обращаются за выплатами.

В нарушение требований «Европротокола», они, как правило, предоставляют фотографии одного транспортного средства, и то сделанные не по правилам масштабной фотографии, а зачастую ненадлежащего качества, а повреждения второго транспортного средства предоставляют в виде описания. Эти материалы отправляются в страховые компании, а те в свою очередь отправляют их в Российский союз автостраховщиков (РСА). РСА должен переправлять эти материалы в ГИБДД, где после их рассмотрения определяют виновника в административном правонарушении.

В п. 6 ст. 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» сказано:

«При оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции <...> при наличии разногласий участников дорожно-транспортного происшествия относительно обстоятельств причинения вреда в связи с повреждением транспортных средств в результате дорожно-транспортного происшествия, характера и перечня видимых повреждений транспортных средств <...> данные о дорожно-транспортном происшествии должны быть зафиксированы его участниками и переданы в автоматизированную информационную систему обязательного страхования, одним из следующих способов:

с помощью технических средств контроля, обеспечивающих оперативное получение формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации информации, позволяющей установить факт дорожно-транспортного происшествия и координаты места нахождения транспортных средств в момент дорожно-транспортного происшествия;

с использованием программного обеспечения, в том числе интегрированного с федеральной государственной информационной системой «Единая система идентификации и аутентификации в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме», соответствующего требованиям, установленным профессиональным объединением страховщиков по согласованию с Банком России, и обеспечивающего, в частности, фотосъемку транспортных средств и их повреждений на месте дорожно-транспортного происшествия».

В статье не показано, в каком виде давать описание повреждений, а также как провести фотосъемку.

Это обстоятельство проявляется в том, что многие из участников ДТП дают неполное описание и фиксацию следов повреждений, их направлений, расположений относительно опорной поверхности и т.п. Эти данные, как правило, носят лишь описательный характер, что не позволяет использовать их в экспертном заключении, которое проводится либо по инициативе одного из водителей, либо по решению суда.

Кроме этого используется неправильное употребление специальной (автотехнической) терминологии при указании названий конструктивных элементов и деталей автотранспорта. В частности, неправильно указываются различного рода деформации — зачастую пишут помято, вмято и т.д.

Закрепление в материалах дела следов, повреждений и других особенностей транспортных средств в искаженном виде неизбежно влечет неправильное восприятие обстановки и следов, ошибочную их оценку, а при экспертном исследовании — недостоверный вывод. По нашему мнению, причиной этого искажения является отсутствие единообразия в подходе, незнание терминологии, приемов и способов фиксации и др.

Мы предлагаем внести разъяснение к заполнению «Европротокола», а именно: описание повреждений автотранспортного средства должно быть кратким, лаконичным; характер и картина повреждения или следа должны быть отражены в иллюстративной части (фотографии и схемы); при этом необходимо указать вид повреждения, его особенности, размеры, используя классификацию повреждений:

- деформации с потерей формы элементов и деталей (складки, вмятины, перекосы, изгибы силовых элементов);
- разрывы, отрывы элементов (деталей);
- разрушения, трещины, осколки или отсутствие стеклянных или пластмассовых деталей;
- царапины, борозды;
- пробоины;
- следы наслоения (отслоения) частиц лакокрасочного покрытия (ЛКП) и иных материалов и веществ.

Деформации в основном характерны для таких деталей автомобиля как бампер, капот, крылья, крышка багажника, двери, т.е. все наружные элементы кузова. Указанные элементы оперения могут быть пробиты, разорваны, оторваны, иметь царапины, борозды, отслоения частиц ЛКП. В случае деформации дверей, боковин, панелей крыши могут произойти нарушения проема дверей, перекосы по выступанию (западанию) дверей, перекося рамки ветрового (заднего) стекла.

Повреждению в виде разрушений, трещин, осколков подвержены стеклянные или пластмассовые элементы и детали: оперения кузова или кабины (ветровое и заднее стекла, стекла боковин, поворотные, опускные или неподвижные стекла дверей); светосигнальные приборф (рассеиватели и лампы фар головного освещения, противотуманных фар, фары-искателя, фонарей, подфарников, боковых повторителей указателей поворотов, проблесковых маячков и т.п.); наружная отделка кузова и кабины (заводской знак, орнаменты крыльев, задка, пластмассовые молдинги, решетки вытяжной вентиляции, облицовка радиатора, декоративные облицовочные накладки, накладки буферов); дополнительное оборудование и арматура (зеркала заднего вида, защитные колпаки приборов освещения, стеклоочистители ветрового стекла, стекла двери задка, стекла фар, ручки дверей, обтекатели дверей). При этом стекла могут быть выбиты (находиться в салоне или кабине либо вне их), частично или полностью разбиты (на осколки), иметь трещину или множественные трещины (рассеянные или сконцентрированные в каком-либо месте). Разрушения элементов и деталей также могут быть в виде трещины (множества трещин), осколков, отделения части детали (элемента).

Следы наслоения (отслоения), как и механические повреждения, образуются в результате контактирования с предметами, одеждой и телом пострадавшего, поэтому они могут быть как следами отслоения ЛКП, грязи, снега, пыли, ржавчины, горюче-смазочных материалов (ГСМ), так и следами наслоения различных материалов и веществ.

Указанные следы могут носить характер скользящего контактирования, блокирующего (с остановкой) удара, быть в виде брызг (капель), а также контактного пятна. След наслоения (на чистой глянцевой поверхности кузова или кабины) или отслоения (на

загрязненной поверхности) в виде контактного пятна может отображать структуру поверхности следообразующего предмета или материала.

Кроме этого, мы предлагаем в это разъяснение внести порядок осмотра транспортного средства, начиная с передней части транспортного средства и дальше по часовой стрелке, при этом фиксируя все повреждения. Фиксация производится с помощью фотоаппарата, смартфона и других устройств, имеющихся в распоряжении водителя с использованием мерных объектов — либо линейки, либо тех предметов, размерные характеристики которых заранее известны.

Для каждого автомобиля фотоснимки должны включать сами автомобили, участвовавшие в ДТПС, непереключаемые объекты инфраструктуры, следы торможения, если таковые имеются, государственный регистрационный знак транспортного средства.

Анализ ст. 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» указывает на лазейку для мошенников, использующих страховые случаи при ДТП. В частности «...Неполучение страховщиком сведений о дорожно-транспортном происшествии, зафиксированных его участниками и переданных в автоматизированную информационную систему обязательного страхования в соответствии с настоящим пунктом, не является основанием для отказа в страховом возмещении или при отсутствии разногласий участников дорожно-транспортного происшествия относительно обстоятельств причинения вреда, характера и перечня видимых повреждений транспортных средств для осуществления страхового возмещения в пределах суммы, установленной пунктом 4 настоящей статьи.»

Законодатель, обратив внимание на недостатки этой статьи, внес изменения, которые начали действовать с 1 ноября 2020 г. В частности предложено, что «вариант оформления происшествия с фотофиксацией дает право на получение выплаты в пределах максимального лимита выплаты за причинение вреда имуществу по ОСАГО в размере 400 тысяч рублей. При отказе от фотофиксации автовладелец может рассчитывать на возмещение только в пределах 100 тысяч рублей..» [<https://rg.ru/2020/10/30/s-1-noiabria-elektronnoe-izveshchenie-o-dtp-zarabotaet-po-vsej-strane.html>].

Мы же в свою очередь предлагаем внести изменения в эту редакцию, а именно: «Вариант оформления происшествия с фотофиксацией дает право на получение выплаты в пределах максимального лимита выплаты за причинение вреда имуществу по ОСАГО в размере 400 тысяч рублей. Фотофиксация обязательна во всех случаях дорожно-транспортных происшествий».

Таким образом, мы лишаем не чистых на руку автовладельцев использовать «липовые» ДТП для получения незаконного обогащения.