

Ильин Ю.И., Силантьев В.В.
Сибирский юридический институт МВД России

ВОПРОСЫ ФИКСАЦИИ ФАКТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ БЕЗ УЧАСТИЯ ПОЛИЦИИ

Ilyin Y.I., Silantiev V.V.

ISSUES OF FIXING THE FACT OF A TRAFFIC ACCIDENT WITHOUT THE PARTICIPATION OF THE POLICE

Аннотация

Автомобилизация населения развивается стремительным темпом, однако уровень правовой культуры и правосознания граждан остается на довольно низком уровне, в связи с чем количество дорожно-транспортных происшествий до сих пор остается на высоком уровне. На сегодняшний день аварийность на дорогах отнесена к основным угрозам безопасности государства.

Summary

Automobilization of the population develops prompt speed, however the level of legal culture and sense of justice of citizens remains at quite low level in this connection the number of the road accidents still remains at the high level. Today the accident rate on roads is referred to the main threats to security of the state.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, полиция, автомобили, нарушения, безопасность дорожного движения.

Keywords: traffic accidents, police, cars, violations, road safety.

В рамках исследования проведенного в ходе написания научной статьи, на основании опросов и исследований, путем мониторинга, опубликованных на сайте «Федеральной службы государственной статистики» [7], стоит отметить, что безопасность дорожного движения в современном обществе стала неотъемлемой частью нашей жизни, все сложнее дорожные развязки в городах, все больше автотранспорта с учетом количества на душу населения, все выше скоростной режим на специально оборудованных дорогах. А, кроме того, появляется все большее количество ограничений для автомобилистов в черте города. И чем больше и оживленнее город, тем все большее количество ограничений для владельцев автомобилей.

Стоит отметить, что безопасность дорожного движения, на сегодняшний день, является важнейшей демографической задачей, государства. Безусловно, и прежде всего, здесь стоит говорить о том, что в результате дорожно-транспортных происшествий в последние годы, погибло огромное количество граждан Российской Федерации, по результатам статистических исследований, в результате ДТП, на дорогах России, ежегодно погибает более 30 тысяч граждан [6].

Участники дорожного движения в зависимости, безусловно, от роли, которую они исполняют в дорожном движении, имеют разные права, а равно и законные интересы, как и обязанности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [1, с.158].

Одним из основополагающих направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции является повышение уровня защищенности граждан от

совершающихся дорожно-транспортных происшествий, минимизация их последствий, а также укрепление доверия населения к личности сотрудника. В качестве достаточно важной составляющей профессиональной деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения выступают взаимоотношения с участниками дорожного движения [3, с.131].

В связи с этим с сотрудниками проводится постоянная работа по их психологической подготовке, нередко на такие занятия приглашаются психологи и педагоги. Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по результатам деятельности которых и проводится определенный анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции.

На сотрудника Госавтоинспекции, кроме их непосредственных обязанностей, помимо прочего возложена необходимость владения методами экспресс-диагностики индивидуально-личностных и поведенческих особенностей участников дорожного движения. Безусловно, здесь можно говорить, как об умении презентовать за ограниченное время образ о себе, как о квалифицированном, принципиальном и отзывчивом сотруднике, умение распознавать барьеры в общении и устанавливать психологический контакт. Равно как и проводить убедительную профилактическую беседу, предвидеть возможную агрессию и противоправное поведение и принять в отношении участников дорожного движения самостоятельное объективное решение, соблюдая его законные права и обязанности [2, с. 21-25].

По данным исследований, проводимых социологами, большую часть времени сотрудники дорожно-патрульной службы затрачивают на общение с гражданами [8, с. 84-86].

В связи с этим вопрос об эффективном взаимодействии сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения и граждан становится все более актуальным, поскольку это будет способствовать повышению безопасности на автомобильных дорогах.

Достаточно часто, инспектора оказывают помощь гражданам в таких вопросах, как:

- помощь на месте совершения дорожно-транспортного происшествия;
- защита от посягательств на их жизнь, здоровье и собственность;
- разъяснение маршрута проезда на определенных территориях;
- устранение возникших неисправностей транспортного средства;
- помощь пешеходам, лицам с ограниченными возможностями, престарелым в переходе улиц и автомобильных дорог.

При этом формы взаимодействия в зависимости от основных направлений деятельности полиции могут быть различными, начиная от взаимного обмена информацией и заканчивая осуществлением совместных действий [5, с. 60-63].

Однако не только гражданам может понадобиться помощь сотрудников, но и, наоборот, сотрудники могут нуждаться в содействии граждан. Например, при процессуальном закреплении события совершенного административного правонарушения либо ДТП граждане привлекаются в качестве понятых.

Расширение практики оформления результатов дорожно-транспортных правонарушений в соответствии с требованиями европротокола непосредственно влияет на снижение нагрузки на сотрудников полиции в части прибытия на место ДТП, а также оформления необходимых документов.

Но, несмотря на указанные цифры, нагрузка, связанная с выездом сотрудников Госавтоинспекции в целях оформления ДТП, в результате которых вред причинен только имуществу двух участников ДТП, продолжает оставаться значительной [4, с. 1-6].

В процессе организации дорожного движения и обеспечения его безопасности взаимоотношения между его участниками и сотрудниками дорожно-патрульной службы всегда связаны с межличностным взаимодействием.

Зачастую они регулируются и определяются личностными особенностями каждого из участников. Детально регламентировать все возможные возникающие ситуации, при которых происходит взаимодействие инспектора и гражданина, полностью невозможно.

Но в рамках проведенного исследования, остановимся на вопросе оформления ДТП без участия сотрудников полиции, а именно оформление европротоколом.

При этом, можно отметить, что в настоящее время термин «Европротокол» не является официальным или юридическим термином. Сам по себе, указанный термин, не используется ни в Федеральном законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ (далее — «Федеральный закон «Об ОСАГО»»), ни в иных нормативных правовых актах.

«Европротокол» — это скорее профессиональный термин сотрудников страховых компаний, имеющих в числе прочих, специализацию по автострахованию, и, пожалуй, единственный достаточно значимый неофициальный термин, употреблять который возможно, даже в официальных документах.

Помимо термина - «Европротокол» автовладельцы используют также фразу «упрощенное оформление ДТП». Итак, «Европротокол» — это процедура, не имеющая конкретного бланка, созданная, для оформления документов о ДТП, без участия уполномоченных на то сотрудников полиции.

Порядок действий водителей в данной процедуре прописан в правилах ОСАГО в пункте 41.1.

Оформлять ДТП без участия сотрудников ГИБДД водители имеют возможность и право, уже несколько лет, а именно с 2009 года.

В качестве небольшого отступления, стоит отметить, что подобная процедура, существует на Западе достаточно давно — такая система действует в Италии, Бельгии, Испании, Греции, Германии и прочих странах. Так во Франции участники ДТП самостоятельно заполняют документы с 1970-х годов.

Само понятие Европротокол, изначально был призван снизить количество пробок, в периоды непогоды, которые провоцировали многочисленные мелкие аварии. Безусловно, это было сделано, для того, чтобы ускорить процесс оформления документов, а кроме того, как и упоминалось ранее, уменьшить объем работы экипажей ДПС ГИБДД, которые занимаются оформлением дорожно-транспортных происшествий.

Европротоколом возможно воспользоваться, в том случае, когда соблюден ряд условий:

- 1) происшествие произошло в результате столкновения двух автомобилей;
- 2) не был причинен вред жизни и здоровью водителей, пешеходов, пассажиров;
- 3) не был нанесен ущерб другому имуществу, кроме автомобилей участников ДТП;
- 4) если ответственность каждого из водителей на момент ДТП была застрахована по договору ОСАГО, заключенному в отношении именно того ТС, при использовании которого произошло ДТП;
- 5) если у участников ДТП нет разногласий относительно обстоятельств ДТП, характера и перечня видимых повреждений автомобилей.

При этом необходимо иметь ввиду, что максимальный размер возмещения при использовании европротокола составляет 50 тысяч рублей.

Кроме прочего, действует так называемый «безлимитный европротокол», указанным видом регистрации дорожно-транспортного происшествия, возможно воспользоваться, если ДТП произошло на территории Москвы, Московской области, Санкт-Петербурга или Ленинградской области, и факт ДТП зафиксирован с помощью фото— или видеосъемки транспортных средств и их повреждений, а также имеются данные о положении транспортных средств при ДТП, зафиксированные с применением системы ГЛОНАСС.

Требования к устройствам для фиксирования этой информации и к тому, каким образом ее следует передавать страховщику, чтобы защититься от возможных мошеннических действий, устанавливаются Правительством Российской Федерации. При

соблюдении указанных условий — максимальная сумма возмещения составит 400 тысяч рублей.

Безусловно европротокол, стал достаточно популярным способом оформления ДТП объяснение данному факту, в том числе, можно найти и в изменениях в ПДД, которые предписывают освобождать проезжую часть после фиксации положения транспортных средств и следов аварии, если движению прочих транспортных средств создается препятствие (п. 2.6-2.6.1 ПДД).

Несмотря на всю популярность упрощенного способа оформления ДТП, существуют достаточно сложные моменты, мешающие развитию европротокола в России. Здесь можно говорить к примеру о том, что максимальный размер возмещения составляет 50 тысяч рублей (400 тысяч рублей в СПб, ЛО, МСК и Мос. обл.) Понятно, что совершенно не каждый участник дорожного движения, в состоянии оценить ущерб, причиненный в рамках совершенного ДТП его автомобилю на месте, поскольку подобная оценка является абсолютно субъективной.

Для полной оценки стоимости ремонта автомобиля с учетом внутренних повреждений, необходимо обладать специальными техническими познаниями, иметь определенные представления о стоимости запчастей и работ по их замене. Кроме того, зачастую возникают ситуации, когда недобросовестные виновники ДТП вводят потерпевшего водителя в заблуждение, указывая заниженные суммы ремонта, что в свою очередь порождает долгие судебные разбирательства, которые занимают гораздо больше времени у участника ДТП, чем ожидание сотрудников ГИБДД на месте ДТП.

Кроме того, не все водители являются юристами либо изучают юридическую литературу и иные публикации для того, чтобы иметь определенные представления о правилах и образце заполнения извещения о ДТП без участия сотрудников полиции, которые содержатся в Положении ЦБ РФ от 19.09.2014 № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Неверное оформление извещения о дорожно-транспортном происшествии, зачастую приводит к отказу со стороны страховых компаний в возмещении причиненного в результате ДТП вреда. Равно как, к длительным разбирательствам, а зачастую и отказам со стороны страховых компаний является тот факт, что один из участников (виновник) ДТП указывает в извещении о ДТП недостоверные данные (данные страхового полиса), а второй участник не сверяет данные в извещении о ДТП с документами.

Так в рамках проведенного исследования, на основании информации, предоставленной на сайте «Федеральной службы государственной статистики» [7], а кроме того, информации, полученной в результате мониторинга информационных интернет ресурсов, установлено, что с 1 июня 2018 года автовладельцы, получили в свое распоряжение, расширенные возможности при оформлении аварии без участия инспекторов ДПС ГИБДД. Сумма ущерба, которая в этом случае может быть заявлена в рамках оформления европротокола, и может быть заявлена в качестве компенсации в страховую компанию, увеличилась с 50 тыс. до 100 тыс. руб.

С 1 октября 2019 года появилась возможность не вызывать инспектора ДПС ГИБДД в случае, если участники дорожно-транспортного происшествия не смогли самостоятельно определить потерпевшую сторону. Суть разногласий необходимо будет описать в извещении о ДТП.

При этом данные об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия, должны быть «переданы в автоматизированную информационную систему обязательного страхования».

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что плюсов во введении такого действия в рамках оформления ДТП, как европротокол, собственно достаточно, здесь и быстрота оформления самого протокола и простота оформления. Достаточно просто использовать указанный способ фиксации ДТП – потерпевшему, совершенно не нужно,

собрать кипу документов для страховой компании, а достаточно лишь обратиться к страховщику с заполненным бланком извещения о ДТП. Достаточно приятно и отсутствие штрафов для виновника ДТП - при оформлении европротокола, виновник аварии не несет ответственности за нарушение ПДД, как это происходит при фиксации аварии со стороны сотрудников ДПС.

Есть безусловно и свои риски, которые так же выявлены в ходе исследования, но безусловно и этих рисков можно избежать при грамотной оценке ситуации. Здесь можно отметить фиксированные выплаты в результате ДТП, исключения составляют, автомобили оснащенные системой ГЛОНАСС, а кроме того, никто не даст гарантии, что максимальная выплата по европротоколу, покроет сумму, в которую может встать ремонт автомобиля. Но и поскольку техническими навыками, которые позволили бы на месте, автомобилисту оценить сумму ущерба обладает абсолютно не каждый автомобилист, то на сегодняшний день, достаточное количество людей, простоте в оформлении, быстроте, предпочитают гарантированные выплаты.

Литература

1. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право. 2016. № 6. С. 160.
2. Андреев П.Г. Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 21–25.
3. Борисова С.Е., Зейналов Ф.Н.О. Стратегии провокационного поведения водителей транспортных средств и профессиональные действия инспекторов дорожнопатрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2018. (2):131-5
4. Зейналов Ф.Н. К вопросу об оформлении ДТП водителями транспортных средств посредством европротокола // Полицейская деятельность. 2018. № 2. С. 1–6.
5. Кузминова Е.Ю. Взаимодействие полиции и государственных организаций при охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 60–63.
6. «Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения»: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Мукабенов Мингиян Валериевич; [Место защиты: Акад. упр. МВД РФ]. - Москва, 2015. Электронный доступ: <https://dlib.rsl.ru/viewer/01005570830#?page=4>. Дата доступа: 30.09.2019 г.
7. Сайт «Федеральной службы государственной статистики»: <https://www.gks.ru/> . Дата доступа: 30.09.2019 г.
8. Юринова Ю.В. Профессиональная психологическая подготовка сотрудников ГИБДД к реализации властных полномочий // Ученые записки университета Лесгафта. 2010. № 7 (65). С. 89–94