

РСА И ГИБДД: ПОЛНЫЙ КОНТАКТ

Госавтоинспекция и РСА давно и очень плодотворно сотрудничают в области обеспечения безопасности дорожного движения, ведь цель у них общая — сохранить жизни и здоровье людей. И хотя порой точки зрения ГИБДД и страхового сообщества на некоторые вопросы могут отличаться, компромисс всегда будет найден. В этом уверил читателей нашего журнала заместитель начальника ГУОБДД МВД России генерал-майор полиции Владимир Кузин.



Современные страховые технологии: И Госавтоинспекция, и страховое сообщество заинтересованы в обеспечении безопасности дорожного движения, так как для первых это государственная задача, а для вторых — экономическая. Чем меньше аварий, тем меньше страховщикам платить. А есть ли сотрудничество на практике?

Владимир Кузин: С момента разработки законопроекта об ОСАГО Госавтоинспекция и Российский союз автостра-

ховщиков заинтересованы друг в друге и осуществляют очень тесное взаимодействие. Ряд представителей государственных органов (МВД, Минтранса, Минфина) входит в состав президиума РСА и принимает участие в рассмотрении всех вопросов, которые относятся к деятельности страхового сообщества. Мы все заинтересованы в том, чтобы повышалась безопасность на дорогах, чтобы меньше гибло и страдало людей.

Для достижения общих целей нужны совместные мероприятия, прежде всего — пропагандистские и информационные. Мы должны убеждать участников дорожного движения, начиная с младшего возраста, соблюдать правила дорожного движения. И все пропагандистские кампании мы проводим совместно с РСА. Они дают хороший результат, есть четкая тенденция к снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

Госавтоинспекция МВД России и Российский союз автостраховщиков при информационной поддержке экспертного центра «Движение без опасности» на протяжении последних 10 лет ведут непрерывную работу по обеспечению безопасности на дорогах России и реализуют федеральные социальные кампании, направленные на повышение уровня знаний и культуры участников дорожного движения:

- «*Выпил — не заводись!*»
- «*Засветись!*»
- «*Право Пассажира*»
- «*Автокресло — детям!*»
- «*Некуда спешить*»
- «*Пешеход на переход*»
- «*Пристегнись*»
- «*Притормози*»
- «*Дистанция*» и др.

По итогам мониторинга материалов печатных СМИ и телевизионных программ с 2004 по 2015 годы был отмечен существенный рост актуальности темы безопасности дорожного движения в СМИ — более чем в 36 раз.

Пассажиры передних сидений, которые всегда пристегиваются:¹

32 %
в 2007 году



75 %
в 2015 году



Родители, использующие детские удерживающие устройства:¹

32 %
на середину
2011 года



59 %
в апреле
2015 года



ССТ: Проводимых мероприятий достаточно или их необходимо усиливать?

В. К.: Мы считаем, что эти кампании нужно продолжать. Возможно, в дополнение следует искать новые пути и формы пропаганды — это вопрос творчества. Страхование сообщество считает необходимым тратить на это деньги потому, что снижение аварийности сторицей окупает затраты на профилактику. Вопросы взаимодействия по этой части у нас поставлены очень серьезно.

Кроме того, мы совместно работаем над принятием определенных решений касательно совершенствования законодательства и подзаконных актов, которые регламентируют связанные со страхованием вопросы на стыке работы двух структур — ГИБДД и РСА. Мы прислушиваемся к мнению страховщиков, осуществляется очень серьезная работа как со страховым сообществом, так и с регулятором — Банком России.

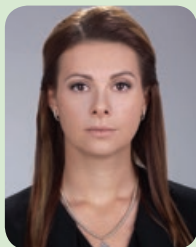
ССТ: Всегда ли есть полное понимание?

В. К. Контакт полный! Точки зрения на решение той или иной проблемы могут, естественно, различаться, но это не значит, что они диаметрально противоположны. После поисков взаимоприемлемых решений мы всегда приходим к компромиссу с руководством РСА. Четкое взаимодействие между нами необходимо для решения общегосударственных задач,



Президент Российского союза автостраховщиков Игорь Юргенс:

В настоящее время ведется разработка единой платформы по созданию детских центров безопасности дорожного движения, которая сможет комплексно объединить самые актуальные направления работы — автогородки, интерактивные зоны и классы для методической работы. Уверен, реализация подобного федерального проекта позволит не только снизить количество ДТП с детьми, но и воспитать грамотных и законопослушных граждан.



Президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре:

За 10 лет успешной работы и реализации федеральных социальных проектов в области безопасности дорожного движения нам удалось накопить уникальный опыт, который будет внедрен в реализацию проекта по созданию центров детской безопасности. Без сомнения, подобные центры необходимы и станут важным шагом на пути к формированию системы непрерывного образования и повышения общей культуры участников дорожного движения.

и мы считаем, что у нас налажен очень конструктивный диалог.

ССТ: Какие изменения в законодательстве в области страхования и обеспечения безопасности дорожного движения сейчас обсуждаются?

В. К.: Сейчас активно ведется работа над поручениями по итогам заседания президиума Госсовета 14 марта 2016 года. В частности, обсуждается внедрение повышающих или понижающих коэффициентов по ОСАГО в связи с наличием или отсутствием у водителя неодно-

кратного нарушения правил дорожного движения. Ведь если водитель постоянно нарушает ПДД, то он в итоге попадает в дорожно-транспортное происшествие с необходимостью страховой выплаты. Существующая система бонус-малус учитывает именно совершенные или несовершенные ДТП. А обсуждаемые коэффициенты призваны удерживать водителя от нарушений ПДД, тем самым решая задачи профилактики.

ССТ: А как страховщики будут получать информацию о нарушениях?

В I полугодии 2016 года из-за нарушения ПДД произошло 63 069 ДТП, в которых погибло 6 816 и ранено 83 404 человека (по данным Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации²).

КОЛИЧЕСТВО ДТП ИЗ-ЗА ОСНОВНЫХ ВИДОВ НАРУШЕНИЙ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ ТС



В. К.: Информация обо всех правонарушениях аккумулируется в органах внутренних дел, в частности — Госавтоинспекцией. Страховщик сможет запросить информацию о гражданине, который страхует свою ответственность, и получить данные о количестве допущенных им нарушений ПДД. Это уже отражено в технологической карте межведомственного взаимодействия. Соответствующие изменения в законодательство и регулирование сейчас прорабатываются и проходят согласование. Мы максимально заинтересованы в повышающем коэффициенте для злостных нарушителей — он будет сдерживать граждан от нарушений ПДД. Это дополнение к ответственности за опасное вождение, которую мы долго обсужда-

ли, в том числе и с участием страхового сообщества.

ССТ: Тема введения европротокола вызывает много опасений у граждан. Не вернутся ли снова на дорогу «разборки» с битами?

В. К.: Мы со своей стороны очень активно поддерживали продвижение идеи европротокола. Понятно, что для оформления ДТП без сотрудников полиции нужен перелом в сознании граждан. Люди привыкли, что за них, грубо говоря, государство решает, кто прав, а кто виноват. Да и страховой компании так проще — на основании решения госоргана просто произвести выплату лицу, признанному потерпевшим. Но количество транспортных средств продолжает расти. Правовой нигилизм, к сожалению, имеет

место. И как результат — большое количество дорожных происшествий. Это огромные цифры — порядка 4,5 млн в год. В условиях реформы и сокращения личного состава правоохранительных органов оформление ими всех ДТП становится трудновыполнимым. В первую очередь сотрудники ГИБДД выезжают на ДТП, где есть пострадавшие.

Учитывая все эти обстоятельства, мы включились в работу по внедрению европротокола, разъяснению процедур, пропаганду его преимуществ. Чтобы сделать европротокол более понятным, были внесены изменения в правила дорожного движения. На наш взгляд, этот вопрос полностью урегулирован, порядок действий в разных ситуациях расписан и понятен.

К сожалению, доля ДТП, оформляемых в рамках европротокола, растет очень медленно. По подсчетам страховщиков, на сегодня она не превышает 12–14 %. Мы все прекрасно понимаем, что этого слишком мало. А ускорить внедрение европротокола можно только упрощением самого процесса оформления. Страховщикам нужно предоставить возможность самим определять пострадавшее лицо.

В Западной Европе, где система обязательного страхования существует уже несколько десятилетий, полицейские оформляют только сложные частные случаи. Остальные происшествия на дороге уре-

гулируются в рамках обязательного страхования. Будем надеяться, что и мы придем к таким же результатам. Сотрудники ГИБДД будут оформлять только самые сложные происшествия, связанные с причинением вреда жизни и здоровью, крупные аварии с участием нескольких автомобилей и образованием огромных пробок.

ССТ: Каких действий вы ожидаете от страховщиков для увеличения процента оформлений европротокола?

В. К.: Мы ожидаем от них конструктивного взгляда на ситуацию. Например, требуется корректировка норм закона, связанных с самостоятельным оформлением ДТП по предельному лимиту выплаты в четырех субъектах: Москва, Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область. Сейчас эта норма практически не работает. Страховщики могут меня поправить, но я не знаю фактов, чтобы кто-то оформлял ДТП подобным образом — с использованием соответствующей аппаратуры, фиксирующей данные в неизменяемом виде и т. п.

Обычному гражданину, который попал в ДТП и испытывает вполне понятный стресс, очень сложно во всем этом сориентироваться. Для него более простое и привычное решение — позвонить по 02 и вызвать сотрудника полиции. Хотя и прождать 8 часов, но зато все правильно оформить и получить страховое возмещение без ка-



Директор методологии страхования Российского союза автостраховщиков (РСА) Евгений Васильев

По итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 14 марта 2016 года президент страны дал ряд поручений, направленных на повышение безопасности дорожного движения. РСА, в частности, было поручено включиться в работу по подготовке предложений по совершенствованию процедуры оформления документов о ДТП без участия сотрудников полиции и по соблюдению интересов застрахованных лиц при оформлении таких документов. Нами были подготовлены соответствующие предложения, которые были направлены в Банк России и в правительство.

В частности, полагаем, что в целях обеспечения соблюдения интересов застрахованных лиц и надлежащего урегулирования страховых случаев страховщиками необходимо придать определенный юридический статус извещению о ДТП, которое является основным документом при оформлении ДТП без участия полиции. На основании этого документа принимается решение о распределении ответственности участников ДТП, что вызывает необходимость установления на уровне законодательства порядка применения данного документа страховщиками, а также иными компетентными органами при рассмотрении таких случаев.

Кроме того, мы считаем, что нужно разработать согласованный порядок действий участников ДТП, ГИБДД и страховщиков в сложных случаях: когда при столкновении двух автомобилей причинен вред иному имуществу, когда участника ДТП нет полиса ОСАГО, или когда есть разногласия относительно обстоятельств аварии.

В целях обеспечения работы так называемого «безлимитного» европейского протокола представляется целесообразным определить на уровне нормативно-правовых актов порядок применения технических средств контроля, обеспечивающих фото- и видеосъемку, а также некорректируемую регистрацию данных о ДТП и, соответственно, порядок передачи этой информации в автоматизированную информационную систему обязательного страхования.

Помимо изменений в нормативно-правовые акты потребуется и разработка методических материалов, которые могли бы применять в том числе сотрудники ГИБДД или работники системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112». Это нужно для того, чтобы участники ДТП получали от них однозначные указания, и чтобы права и интересы участников дорожного движения были соблюдены.

ких-либо сложностей! Вывод: нужно упрощать процедуру оформления ДТП.

Когда мы этот вопрос обсуждали со страховщиками, они также пришли к выводу, что используемая сейчас форма извещения нуждается в упрощении. Хотя, надо сказать, она почти аналогична форме, применяемой во Франции. Но гражданину будет проще заполнить 5 более понятных полей, а не 17, как сейчас!

Кроме того, наш научно-исследовательский центр³ разработал страховщикам типовые схемы ДТП. Они облегчают фиксацию обстоятельств происшествия для участников дорожного движения. В то же время страховой компании абсолютно понятно: если вот по такой схеме осуществлялось движение, и вот такой результат, то виноват тот-то. Страховщики даже неоднократно выносили на обсуждение вопрос о том, чтобы придать этим схемам характер обязательного инструмента по определению виновника аварии. Если что-то выходит за рамки утвержденных схем, то спор решается в судебном порядке. В этом подходе мы абсолютно поддерживаем страховое сообщество, чтобы они самостоятельно приняли такие стандарты.

Мы прекрасно понимаем, что страховщики боятся мошенничества, возможности сговора участников дорожного движения. К сожалению, такие случаи бывают, в том числе и с участием сотрудников полиции, мы

это знаем и с этим боремся. Но и без этого, когда есть два лица, им проще договориться, кто получит выплату. Нужны сдерживающие факторы, такие, как повышающий коэффициент по ОСАГО. Чтобы тот, кто согласился помочь коллеге получить незаконную выплату, понимал, что в следующем году цена полиса для него серьезно увеличится.

Одним словом, мы — за то, чтобы европротокол «широко зашагал» по стране. И оказываем полное содействие страховщикам, чтобы он заработал в полную силу. Но, в любом случае, мы не должны ломать людей. Внедрение хотелось бы иметь быстрое, но эволюционное.

ССТ: В рамках борьбы с фальшивыми полисами введены новые бланки ОСАГО. Может ли быть организована эффективная проверка наличия действующего полиса со стороны сотрудника ГИБДД?

В. К.: Новый полис, как говорят страховщики, в течение трех лет невозможно будет подделать. Но сегодня имеет хождение и старая форма бланка ОСАГО. Фальшивки настолько хорошего качества, что даже специалисты «Гознак» не могут отличить их от настоящих. Что уж говорить об обывателе или о сотруднике полиции!

ССТ: Но ведь можно запросить базу РСА?

В. К.: Совершенно верно. В базе РСА содержится номер полиса. Но у фальшивых

полисов номер, как правило, действующий, поэтому очень сложно установить подлинность. Кстати, количество попаданий в ДТП с фальшивым полисом, по нашим оценкам, не так велико.

Гражданин идет на подлог только для того, чтобы избежать ответственности за управление незастрахованным транспортным средством. А если вдруг ДТП, то «попал» при этом другой человек, который имеет настоящий полис.

ССТ: Может ли проверка полисов осуществляться с помощью камер на дорогах?

В. К.: Мы этот вопрос обсуждали со страховщиками. Технически это вполне возможно. Но здесь много нюансов, связанных с квалификацией правонарушителя. Допустим, когда камера фиксирует нарушение скорости, она фиксирует его онлайн, в тот же момент, когда нарушение произошло. При проверке полиса сказать, что нарушение произошло здесь и сейчас, нельзя. Ведь камера фиксирует только проезжавшую машину. Для того чтобы установить правонарушение, нужно войти в другую базу данных, провести проверку наличия полиса. Подобную схему привлечения к ответственности нужно еще проработать с точки зрения юридической процедуры.

ССТ: Еще один болезненный вопрос — техосмотры...

В. К.: Есть разные мнения о том, каким образом изменить

ситуацию с техосмотрами: либо совершенствовать действующую систему, либо вносить изменения в части, например, аккредитующего органа — это было предложено МВД, но подверглось определенной конструктивной критике. Пока взаимоприемлемого решения не найдено.

Страховщики предлагают ввести ответственность всех поголовно за управление транспортным средством, не прошедшим технический осмотр. Но мы прекрасно знаем, что страховые компании сами продают диагностические карты вместе со страховым полисом — вот и результат. Им нужно сначала у себя навести порядок, а потом уже вводить ответственность! С другой стороны, страховщики не имеют возможности при предъявлении диагностической карты проверить, действительно ли автомобиль прошел технический осмотр, или предъявлена фальшивка. Они обязаны выдать полис. Любые обвинения той или иной стороны должны строиться на конкретных фактах. Иначе это просто проявления нездоровой конкуренции.

Что касается статистики ДТП по причине технической неисправности транспортного средства, то эти данные не всегда объективны. Технический осмотр проводится раз в год, а неисправность может случиться на следующий день после прохождения технического осмотра и совершенно с ним не связана. Но цифры есть, они растут, что говорит

Доля ДТП, на совершение которых повлияли технические неисправности транспортных средств, несмотря на традиционно низкое значение в 2016 году составила 2,9 %, увеличившись более чем в два раза по сравнению с I полугодием 2015 года (по данным Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации⁴).

КОЛИЧЕСТВО ДТП И ИХ ДОЛЯ (%)



о том, что мы стали уделять этому вопросу пристальное внимание. И о том, что процедуру технического осмотра нужно серьезно совершенствовать.

ССТ: А нужен ли вообще технический осмотр?

В. К.: Технический осмотр нужен! Во-первых, для того, чтобы не было несогласованных изменений в конструкции транспортного средства — это самое важное. Во-вторых, технический осмотр — это учет транспортных средств. Это вопросы поддержания работоспособности транспортного средства.

Транспортные средства, которые осуществляют перевозку пассажиров, тяжелых и опасных грузов, проходят технический осмотр два раза в год. Понятно, что здесь технический осмотр направлен на контроль состояния транспортного средства, ко-

торый бывает, к сожалению, причиной ДТП.

ССТ: Как планируется изменить систему контроля проведения технического осмотра?

В. К.: В рамках закона при выдаче разрешения на проведение операций по техническому осмотру предусмотрена документальная проверка. Если есть жалобы на качество проведения техосмотра, РСА вправе провести выездную проверку. Этот контроль — задача страховщиков.

Мы на сегодняшний день контролируем вопросы правильного внесения данных в ЕАИСТО. Но, сами понимаете, что это сложная работа: внесли — не внесли, насколько достоверно — все это выясняется в рамках проверки.

Предложения по усилению государственного контроля и надзора предполагали внеплановые проверки. Какие

«В настоящее время в правительстве рассматривается несколько вариантов совершенствования системы техосмотра, в том числе передача аккредитации операторов технического осмотра от РСА к Росаккредитации. Окончательных решений нет. Но мы будем настаивать на сохранении наших полномочий», — заявил в июле 2016 года президент ВСС и РСА Игорь Юргенс. По его словам, для улучшения контроля в сфере технического осмотра будет достаточным расширить полномочия РСА в контрольных мероприятиях и усилить взаимодействие с ГИБДД, а не менять работающую систему.

В частности, необходима разработка и утверждение при участии РСА технических требований, обеспечивающих защищенное и персонализированное подключение информационных систем операторов технического осмотра к единой автоматизированной системе осмотра транспортных средств (ЕАИСТО). Собственником данной системы является МВД РФ. Ее недоработка привела к массовой фальсификации данных о технических осмотрах. Установление в системе программных ограничений, предложенных РСА, позволит справиться с поддельными диагностическими картами и повысит дисциплину операторов техосмотра.

РСА разработал ряд предложений по совершенствованию системы техосмотра, которые направил первому заместителю председателя правительства РФ Игорю Шувалову. Среди них — возврат штрафов за отсутствие техосмотра, а контролировать наличие диагностических карт, т. е. прохождение техосмотра, предлагается с помощью систем дорожной фото- и видеオフィкации. Наиболее сильным фактором повышения дисциплины в прохождении технического осмотра РСА предлагается введение права регресса к тем страхователям, которые на момент ДТП не имели технического осмотра. Сегодня обязанность компенсировать страховой компании расходы, связанные с урегулированием убытка по страховому случаю, распространяется лишь на такси и общественный транспорт.

РСА также предлагает внести изменения в КоАП РФ в части расширения прав органов ГИБДД. Предполагается наделить их правом проводить расследование нарушения законодательства в сфере технического осмотра, установив административную ответственность экспертов. В целях повышения качества обеспечения технического осмотра необходимо создание единого российского союза операторов технического осмотра с обязательным членством — по типу РСА.

окончательные решения будут приняты — сложно сказать. Мы понимаем требования руководства страны «не кошмарить бизнес», ограничить

государственное вмешательство в работу малых предприятий. Но так как эти вопросы связаны с безопасностью людей, то контроль должен быть.

Участие в ДТП с серьезными последствиями транспортных средств, которые только что прошли технический осмотр, дает полное основание для проверки деятельности этой станции.

Страховое сообщество должно осуществлять эту деятельность в полном объеме, если они хотят, чтобы техосмотры остались под их контролем. Да и сами операторы технического осмотра должны быть заинтересованы в построении прозрачной системы работы на основах саморегулирования. В их интересах — определять правила поведения внутри своей корпорации с тем, чтобы избавляться от нечистоплотных участников рынка и ответственно выполнять доверенную им государственную задачу.

¹ По данным исследований ВЦИОМ

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за I полугодие 2016 года. Оперативный информационно-аналитический обзор. — М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 17 с.

³ Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (ФКУ НИЦ БДД МВД России).

⁴ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за I полугодие 2016 года. Оперативный информационно-аналитический обзор. — М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 17 с.

