

Вчера в Главном управлении безопасности дорожного движения МВД России эксперты и руководство Госавтоинспекции решали, каким образом можно сократить время прибытия экипажей ДПС на место аварии и как регламентировать эти сроки.

⋮

Впрочем, в конечном итоге обсуждение свелось к тому, что необходимо вообще отказаться от практики оформления мелких аварий гаишниками.

Главный госавтоинспектор страны Виктор Нилов напомнил суть проблемы: Генеральная прокуратура направила представление рассмотреть вопрос об упрощении процедуры оформления ДТП и сроков прибытия.

В частности, указать в нем точные временные характеристики: через сколько экипаж должен прибыть на место аварии. Сейчас в этом регламенте прописано, что он (экипаж) обязан среагировать «незамедлительно».

Проблема оказалась очень непростой. Сейчас, если вы попали в аварию, в которой нет пострадавших, прибытия экипажа приходится ожидать часами. Есть жалобы некоторых особо «везучих» водителей, которым пришлось дожидаться ГАИ по 12 часов.

Две слегка притершиеся друг к другу бамперами машины создают проблемы и для других автовладельцев. Три полосы для движения превращаются в одну, выстраивается пробка длиной в километры.

А простоявший в ней пару часов водитель, спешивший встретить жену в аэропорту, превращается за рулем в зверя, готового растерзать как виновника, так и пострадавшего в ДТП.

Только в Москве в сутки происходит в среднем 1600 таких аварий.

А всего по стране за 2010 год их почти 3,5 миллиона.

Только за первое полугодие этого года их произошло почти 1 миллион 700 тысяч. Практически все они оформляются инспекторами. Если учесть, что за последнее время провели довольно серьезное сокращение численности сотрудников ГИБДД, то неудивительно, что время прибытия экипажей выросло. И будет расти и дальше, потому что количество транспорта на дорогах с каждым днем только увеличивается.

– Необходимо оптимизировать работу, – заявил главный автоинспектор страны Виктор Нилов. – Мы не отказываемся от оформления мелких ДТП без пострадавших. Есть случаи, когда один из водителей нетрезв или без прав. Есть случаи, когда водитель скрылся с места происшествия. В некоторых авариях дорогу не поделили три, четыре машины. Но есть и другие случаи. Часть ДТП совершается при отсутствии признаков административного правонарушения. И тут вопрос возмещения ущерба уже в плоскости гражданско-правовых отношений между участниками ДТП и страховыми компаниями. Нашему же сотруднику приходится оформлять эту аварию по полной программе. Упрощенных схем нет.

Между тем, и в правилах дорожного движения существует два способа обойтись без вызова ГАИ на место. При взаимном согласии участников аварии в обстоятельствах происшествия они могут не вызывать автоинспекторов, а прибыть на ближайший пост ДПС или в орган полиции для окончательного оформления. По словам заместителя главного госавтоинспектора Павла Бугаева, этим способом практически никто не пользуется.

Второй способ предусмотрен не только в правилах, но и в законе об обязательном страховании гражданской ответственности. Так называемый европротокол. Он действует только в тех случаях, когда в аварии участвовали только две машины, обе застрахованы по ОСАГО, участники не оспаривают обстоятельства и сумма ущерба не превышает 25 тысяч рублей. Но, к сожалению, на практике он тоже плохо работает. По словам представителя Российского союза автостраховщиков Михаила Порватова, всего 4 процента всех ДТП оформлены по европротоколу. Впрочем, потом выяснилось, что 4 процента – это одобренные выплаты по европротоколу. Еще в трех процентах случаев страховщики отказывали в выплатах.

Представитель министерства финансов Дмитрий Никольшин напомнил, что сейчас своего обсуждения в Госдуме ждет законопроект, который увеличивает ограничение по выплате по европротоколу до 50 тысяч рублей. По его мнению, в эту сумму будет укладываться большинство аварий. Михаил Порватов с ним согласился, указав, что сейчас средняя выплата по стране составляет 24700 рублей. Она вполне укладывается и в нынешние нормы. Но народ не хочет пользоваться этой удобной услугой. Почему?

По всей видимости, именно потому, что почти в половине случаев обращений по европротоколу страховщики отказывают в выплате. Как пояснил Порватов, это происходит потому, что страховщики боятся мошенничества.

Есть и еще несколько причин, почему автомобилисты не идут на оформление по европротоколу. Во-первых, они не уверены, что у них только царапина на бампере. А вдруг еще что-нибудь повреждено? Во-вторых, многие у нас застрахованы не только по ОСАГО, но и по каско. А каско не предоставляет такой возможности, как оформление аварии без документов от ГИБДД.

По мнению страховщиков, эту проблему может решить только приведение в соответствие правил ОСАГО и правил каско. Сейчас по поручению президента разрабатываются минимальные требования по договорам каско. Готовит их Всероссийский союз страховщиков. И они уже практически на подходе. Предполагается, что в них будут те же требования, что и в ОСАГО. Таким образом европротокол станет возможен и по каско?

Оказывается, нет. Еще необходима единая информационная база данных. ОСАГО существует уже восемь лет, требования об организации такой базы данных как изначально были в законе, так и остались, а базы пока нет. По мнению участников совещания, теперь страховщики будут просто обязаны ее создать, потому что это требование прописано и в законе о техосмотре. Напомним, что с января этого года техосмотр начинает плавный переход из рук гаишников под контроль РСА.

Также для успешного функционирования европротокола необходимо обязательное предъявление обеих машин, участвовавших в аварии, в свои страховые компании. Как это сделано во Франции. Тогда информация о повреждениях будет занесена в базу

данных и компании смогут проверить, действительно ли это повреждения от одной аварии. Такое требование, кстати, по словам Никольшина, прописано в новом законе, который увеличивает выплату по европротоколу.

Но проблема не только в этом, но и в предвзятости страховщиков, которым проще отказать в выплате, чем разбираться в каждом случае. Если бы они были посмелее, то и доверия бы к ним было больше, и, возможно, автомобилисты предпочитали бы оформлять ДТП по европротоколу.

Еще одна тонкость. В случае аварии большинство даже не помнит о такой возможности, как европротокол. Рука сама, автоматически набирает 02 или 112. Поэтому участники совещания сошлись во мнении, что инструкция по европротоколу должна выдаваться вместе с бланком извещения о ДТП, который застрахованный получает вместе с полисом. К тому же необходимо как можно чаще пропагандировать такую возможность.

Виктор Нилов напомнил, что информационная кампания перед запуском любого проекта – это первое дело. Перед тем как ввести усиленную ответственность за непредоставление преимущества пешеходам на переходе, проводилась усиленная кампания. Сейчас за это практически никого не останавливают, а водители уступают дорогу. То же самое необходимо сделать и с европротоколом.

Адвокат и член Общественной палаты Анатолий Кучерена пошел еще дальше. По его словам, какую сумму ни вводите – 25 тысяч, 50, 70 – все равно эта норма работать не будет. Необходимо законодательно установить, что ГАИ выезжает только на аварии с потерпевшими или там, где пьяный за рулем или человек без прав, без страховки. А все остальные случаи пусть оформляют сами и разбираются со своими страховыми компаниями.

Его поддержал в этом плане и заместитель руководителя главка Владимир Кузин, предложив дать побольше самостоятельности людям, пусть почувствуют себя инспекторами.

Что же касается необходимости прописать временные рамки на прибытие инспектора, то точный срок пока не назван.

– Давайте поставим 20 минут, – говорит Виктор Нилов. – Но ведь это не везде выполнимо. Есть такая трасса «Амур». На ней от места аварии до ближайшего населенного пункта может быть 300 километров. Каким образом инспектор сумеет преодолеть это расстояние за 20 минут? Мне кажется, что незамедлительное реагирование – достаточная формулировка.

Сейчас в ГАИ используется новая карточка учета ДТП, в которой указывается время прибытия. Необходимо собрать информацию по всей стране и выяснить, в каком регионе сколько времени на это требуется. Поэтому было высказано предложение о проведении общественных слушаний в преддверии рассмотрения законопроекта об ОСАГО, а к этому моменту собрать все необходимые данные.

Источник: Российская газета (Столичный выпуск), № 177, 12.08.11

Автор: Баршев В.