Красимир Костов - главен инспектор в отдел „Пътна полиция“ при ГД „Противодействие на престъпността, опазване на обществения ред и превенция“

ПРЕВЕНЦИЯТА ТРЯБВА ДА БЪДЕ ДИФЕРЕНЦИРАНА И КОНКРЕТНА

● ***Взаимодействието ни със застрахователите е много активно и плодотворно***

Г-н Костов, нека започнем нашия разговор с информация за пътнотранспортната ситуация в страната от началото на годината.

- Стастиката показва, че през този период (до 15 май) са станали 2490 тежки ПТП с 311 убити и 3129 ранени. В сравнение със същия период на миналата година има намаление на произшествията със 148, на загиналите - с 19, а на ранените - с 39 души. За петнайсетте дни на май има 291 тежки катастрофи (с 54 по-малко в сравнение със същия период на миналата година), 26 загинали (19 по-малко) и 354 ранени (76 по-малко). Може да се каже, че има задържане и до момента даже намаляване на аварийността. Но това не трябва да се генерализира и да ни успокоява, защото навлизаме в много рисков период. С подобряване на времето на пътя излизат много возила, сред които и двуколесни превозни средства - мотопеди и мотоциклети. През последните две години рязко се е увеличил броят на мотоциклетите. Вторият рисков фактор са скутерите и мотопедите, които също са много. Битува неправилното схващане, че скутерът може да се управлява от когото и да било - дете или възрастен. А скутерът е МПС категория „М“, за чието управление са нужни регистрация, правоспособност, защитна каска, застраховка и т.н. Освен това след зимния период на много места по пътищата има новопоявили се неравности и дупки, което също е рисков фактор, защото предопределя внезапни маневри за тяхното избягване и нерядко води до ПТП. Маркировката също още не е подновена, не са запълнени и крайпътните банкети, изровени през зимата.

Съвсем скоро ще навлезем и в активния курортен сезон. Това означава увеличаване на трафика по основните направления към Черноморието, от които най-проблематична е дестинацията от края на магистрала „Тракия“ (от Стара Загора до Карнобат) към Бургас. От Карнобат нататък участъкът вече е автомагистрален. През последните години поради големия интерес и разрастването на курортите по Черноморието там се струпват извънредно много автомобили. Очертава се твърде рискова ситуация по маршрутите на юг от Бургас по посока Созопол, от Слънчев бряг към Бургас, както и по всички кръстовища по трасето на първокласния крайбрежен път №9, свързващи го с населените места - Ахелой, Поморие, Равда, Созопол. Не случайно през миналата година в Бургаска област по вина на шофьори са станали 362 тежки катастрофи с 80 загинали и 392 ранени.

Когато ме питат кои са „черните точки“ в България по отношение на риска, винаги казвам, че наистина има места с концентрация на ПТП; но това не е много правилно, защото подсъзнателно то внушава, че в останалата част от пътната мрежа можем да бъдем невнимателни. Всъщност и в най-затънтеното място в страната може (и практиката го доказва) да се случи тежък пътен инцидент.

- Кой се явява основен проблем за аварийността на пътя?

- Водачите на леки автомобили. Водачите на товарните, които често се спрягат като някаква заплаха за движението, на автобусите, камионите с полуремаркета и ремаркета имат сравнително малък дял за аварийността. Друг е въпросът, че с агресивното си шофиране те създават дискомфорт на останалите участници в движението и с това се превръщат в косвен рисков фактор.

- Как се вписва България в общата европейска инициатива за намаляване на жертвите по пътищата с 50 на сто до края на 2010 г.?

- Напоследък и в общоевропейски мащаб се забелязва неблагоприятна тенденция на увеличаване на произшествията и на аварийността. Но катастрофите са продукт на невероятно много фактори, сред които на първо място са психологическите и физиологическите. Не е достатъчно да бъдат перфектни пътищата, автомобилите и организацията на движението, макар че са изключително важни за редуциране на аварийността. По-важно е доколко водачът е компетентен и доколко състоянието му в момента е оптимално, за да управлява безопасно МПС. Това липсва в статистиката. Малко се прави, така да се каже, за терапията на водача като обучителен процес, за да може той сам да преценява своята адекватност и да бъде в кондиция за безопасно шофиране. Отрицателните емоции са най-лошият „съветник“ за шофьора.

Намаляването на жертвите до 2010 г. наполовина за България означава 500 души по-малко загинали на година. Едва ли ще успеем да го постигнем, при положение, че за началото на годината броят на загиналите е намалял само с 19 души в сравнение с миналата година. Така че рязко намаляване не е възможно, както и няма рязко увеличаване. По много позиции - по видове произшествия, загинали, ранени - нещата от една към следваща или предходна година се променят с процент или само с десети от процента. Има невероятна устойчивост и дори закономерност в тези показатели. Съществува обяснение за това - качеството на средата по отношение на транспортното участие на различните участници в движението не се променя рязко: нито се влошава, нито се подобрява особено. Над 50 на сто от загиналите са жертва на превишена, несъобразена скорост например. В този масив влизат катастрофи както поради неумение да се избере подходяща скорост, така и поради умишлено превишаване на разрешените скорости, въпреки по-строгите санкции и диференцираността.

- Къде трябва да се насочат усилията за преодоляване на негативните явления?

- Убеден съм, че това е човешкият фактор. На национално ниво трябва да се вземат мерки за усъвършенстване и разширяване на превенцията. Превенцията - това е максимална информираност на участниците в движението за рисковите фактори, като тя трябва да бъде диференцирана по отношение на различните групи водачи: по-активни, по-рядко шофиращи, бизнесмени, възрастни хора, „пресни“ водачи, неправоспособни водачи и т.н. Информацията трябва да достигне до тях, за да могат да идентифицират себе си и да разберат какви са „подводните камъни“ именно за тяхната група. Целта е да се постигне мотивация на водача: че той лично е заинтересован да спазва правилата и препоръките, които ще му позволят да шофира безопасно за себе си и за другите участници. Превенцията трябва да бъде и диференцирана, и конкретна.

Един голям експерт в областта на икономическите анализи на процеса на безопасността на движението - **Кристиян Жирондо**, автор на книгата *„За безопасността на движението във Франция и още нещо“*, заключава на базата на много примери от световната и европейската практика, че най-голям ефект оказват влаганите от застрахователите средства за специализирана информационно-рекламна превенция, насочена към участниците в движението. Ако целенасочено се вложат средства за превенция, застрахователните компании спестяват много повече от вложените средства. И моето мнение е, че е в интерес на застрахователите у нас те да преосмислят своето участие в превенцията на пътнотранспортния травматизъм и да инвестират по начин, който да им намали загубите. Това е в техен интерес. Не казвам, че не се дават средства, но те не са с превес към дейностите, насочени към субекта по гореописания начин.

Работя дълги години по превантивната дейност и мога да кажа едно: добре е застрахователите да се запознаят със световната практика по отношение на превенцията и да се възползват от нея.

- Голям процент от българските застрахователи са с чуждестранно акционерно участие, така че вероятно добре знаят как се прави това.

- Тогава вероятно ще започнат нещо в тази насока. Защото не е тайна, че полицията изразходва страшно много време да оформя застрахователни събития - време, в което тя НЕ работи по други, много по-тежки случаи, или не върши конкретната си работа - да контролира и осъществява превенция на пътните катастрофи. Цял час може да загуби наш екип, за да посети едно леко произшествие, което не представлява правна сложност и съответно може да се реши с двустранен протокол. А в същото време наистина може да има случай, при който да е необходимо полицейско разследване за установяване на вината, което особено интересува застрахователите. Тези случаи отнемат едно и също време, но тяхната тежест (ако щете и застрахователна) и обществена опасност са съвсем несъпоставими. А хората ни са същите, които са работили през 1990 г., при десет пъти по-малко превозни средства, пък и са намалявани като брой 4 пъти до момента. Този кадрови недостиг трябва да се компенсира с технически средства. Повечето хора подлежат на превенция, но има една категория, и то немалка, около 20 на сто, които тотално не зачитат закона и за тях трябва да има строги санкции и наказания.

Трябва да се инвестира в съвременен видеоконтрол и камери, разположени на рисковите участъци, които поради факта на своето съществуване ще оказват силово натиск върху недисциплинираните водачи. Това бе доказано във Франция.

Когато са оборудвани с фотозаснемаща техника, нашите служители са длъжни да заснемат щетите по автомобилите. Така че застрахователите също имат интерес да бъдем снабдени с такава техника. Става дума за около 30 дигитални фотоапарата, удостоверяващи датата, часа и щетите. Наистина е необходимо да създадем система за извличане на максимални доказателства за съответния случай, за да бъде документирано всичко и никой да не би могъл да злоупотребява по какъвто и да е начин.

- Какво бихте казали по отношение на взаимодействието си със застрахователите?

- Още преди влизането ни в ЕС бяха приети нормативни документи, които уреждаха и регламентираха взаиомоотношенията ни с ГФ и с КФН. Разменяме необходимата информация, като от своя страна ние предоставяме данни - веднъж еднократно за всички регистрирани автомобили и впоследствие - за текущо регистриращите се. Последните трябва да се застраховат своевременно; ако не постъпи в ГФ информация, че водачът се е застраховал, от ГФ ни уведомяват и ние предприемаме съответните мерки. Така че контактите ни са, може да се каже, ежеседмични.

Подаваме данни и за броя на пътнотранспортните произшествия. От общия брой ПТП само три на сто от участниците не са показали полица за застраховка „Гражданска отговорност“, което не означава непременно, че нямат, а че не я носят у себе си. Така или иначе според тази методика обхватът на застраховката е с няколко процента под сто... В повечето случаи онези, които карат без застраховка на свой риск, шофират много рядко.

Според възприетия механизъм ГФ ще предупреждава водачи, чиито полици са изтекли, в определения срок, и ако последните не благоволят да се застраховат, тогава ще бъдем информирани за тях и ще предпримем вменените ни от закона мерки.

Същевременно съвместно изчистваме някои пропуски и непълноти в базата данни на ГФ, които съществуват - например има МПС, влезли в базата със стари данни.

Друго важно нещо е, че осъществяваният от нас контрол за наличие у водачите на валидна застраховка „Гражданска отговорност“ е перманентен - при всички проверки, които правим на пътя, водачите се проверяват дали притежават полица, освен останалите документи и пътни винетки.

От известно време има и друга практика: не се дава протоколът за ПТП, докато съответният водач не представи валидна полица. Ако наистина няма, си понася санкциите. Освен това при всяка регистрация на МПС не може да се мине по системата, ако то няма валидна застраховка, за което информация черпим от ГФ.

Разговора Води
СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ