

Комисар Алекси Стратиев, началник отдел „Пътна полиция“

към Главна дирекция „Противодействие на престъпността, опазване на обществената ред и превенция“

ЗАКОН БЕЗ ЗАДЪЛЖИТЕЛНО ИЗТЪРПЯНА ОТ НАРУШИТЕЛЯ САНКЦИЯ Е КЪС ХАРТИЯ



По последни данни на отдал „Пътна полиция“ към ГД - ППООРП, през 2006 г. пътнотранспортната обстановка в страната е била твърде неблагоприятна: в сравнение с 2005 г. броят на загиналите при пътнотранспортни произшествия е с 82 души повече. Общият брой на загиналите през 2006 г. в продължаваща война на пътя, както вече свикнахме да наричаме случващото се по нашите вече европейски пътища, е 1039. Всъщност е неблагоприятна повече от гледна точка на тенденцията на непрекъснат спад на жертвите при ПТП и на подобряване на пътнотранспортната обстановка през последните години. Все пак на фона на общото развитие на обстановката в страната би могло да се каже, че тя е „нормална“, тъй като през 1968 г. загиналите са били повече, и то при 5 пъти по-малък автомобилен парк и брой на водачите, а в началото на 90-те години на миналия век броят на загиналите е достигал и повече от 1500 човека.

Докато ми показва таблиците с данните, комисар **Алекси Стратиев** допълва, че те по никакъв начин не могат да ни удовлетворят и явно трябва да се предприемат по-радикални мерки, каквито всъщност предвиждат внесените за обсъждане в парламента промени в Закона за движението по пътищата. Както е известно, правителството одобри и специална стратегия за подобряване безопасността на движението през 2007 г., която включва мерки за подобряване на пътната инфраструктура - изготвяне и изпълнение на проект за установяване на степента на опасност на отделните участъци от републиканската пътна мрежа; преглед на състоянието и освежаване на маркировката преди активния туристически сезон и преди есенно-зимния период и на вертикалната сигнализация по основните направления; изготвяне и реализиране на проекти за определяне на реда за преминаване; разработване на проект за механично разделяне на насрещно движещите се потоци в участъци с повишена опасност на територията на Бургаски регион; преглед на пътната мрежа за готовността за експлоатация при есенно-зимни условия и координация на институциите за осигуряване безопасността на движението; разработване на програма с план-график за обезопасяване на местата с концентрация на ПТП и на типови проекти за системи за контрол и наблюдение на движението и включването му за изпълнение към всички концесионни договори за изграждане на автомагистралите в нашата страна.

Предвиждат се също мерки за повишаване на качеството на обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС чрез изменение на нор-

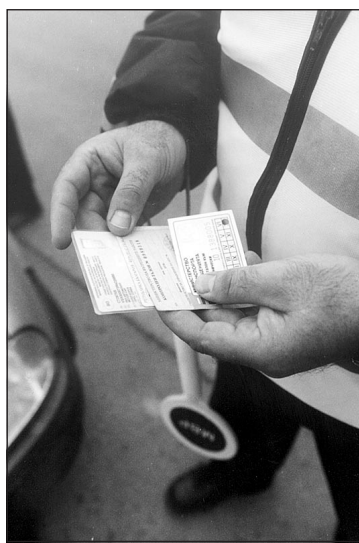
мативната уредба в следните направления: увеличаване на броя на задължителния минимум часове при практическото обучение на 30 и въвеждане на задължителни вътрешни изпити; въвеждане на изискване към кандидатите за завършено основно образование: създаване на учебни центрове и повишаване изискванията към материалната база; задължително продължаващо обучение на преподавателите на всеки 4 години; въвеждане на национален регистър на преподавателите; засилване на контрола на учебните фирми. Ще се наблегне и на повишаване на качеството на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС чрез изменение в нормативната уредба в следните направления: задължително продължаващо обучение на председателите на изпитни комисии на всеки 2 години; провеждане на теоретичната и практическата част на изпитите в различни дни (разделяне на теорията от практиката); провеждане на теоретичната част от изпитите в кабинетите на Регионалните дирекции на „Автомобилна администрация“ и по изключение в кабинети на учебните фирми; въвеждане на изискване в автомобила по време на практическата част на изпитите винаги да има поне двама кандидати; изготвяне на тестове на английски, френски и немски език; повишаване контрола на теоретичната и практическата част на изпитите.

Трета част от мерките се отнася до контрола на техническата исправност и условията на експлоатация на МПС: създаване на организация за перманентен съвместен контрол на службите на МТ и МВР, като мярка за по-ефективно използване на административния капацитет и повишаване обема на проверките на

пътя на техническото състояние на превозните средства за обществен превоз, превоз за собствена сметка и личните превозни средства; времето за работа, прекъсванията и почивките на екипажите на превозните средства; спазването на ограниченията на скоростта; общата маса и осевото натоварване; прилагането на винетната система; контрол на показанията на тахографите на МПС за превоз на хора и товари и на международния трафик. Ще се въведе задължително изискване пунктовете за периодични прегледи на техническата исправност на превозните средства да бъдат сертифицирани по системата за качество 150 9001/2000.

- Г-н Стратиев, има ли потенциал да се изпълнят докрай тези намерения?

- Мисля, че през този период държавата създаде такъв потенциал и той ще се реализира още през тази година. Какво е пътнотранспортната обстановка? Системи от авто-



мобил, път и водач на МПС. Когато един от тези три параметъра не съответства на нормалните изисквания, винаги се стига до неблагоприятен резултат.

Има една интересна зависимост: след като медиите силно и настоятелно изнесат в публичното пространство информация за тежки произшествия, в следващите дни изобщо няма загинали на пътя. Явно хората в такива случаи се замислят повече за поведението си и стават по-отговорни при шофиране.

През 2006 г. загиналите във Варненския регион са с 23 повече, в Кюстендилския - 16, в Пловдивския - 20, в малки

региони като Враца, Монтана, Силистра имат с по 10 загинали повече, което е почти двойно увеличение в сравнение с 2005 г. за тях. Това са тревожни тенденции.

На фона на произшествията, мерките, предприети от контрола, който обаче в никакъв случай не е панацея, са завишени многократно. През миналата година сме установили 1 млн. и 15 хил. нарушения, което е с 97 хиляди повече от 2005 г. Основните сред тях са свързани със скоростта - 228 хиляди, за шофиране след употреба на алкохол - 25 хиляди, неправилни маневри - 34 хиляди, неспазване на предимство - 84 хиляди, и т. н. Общо броят на ПТП за 2006 г. е 91 хиляди.

Независимо от повишаване на контрола и на установените нарушения, събираемостта на глобите продължава да пада - тя е вече не повече от 6 на сто от общия брой наложени глоби. Това оказва изключително негативен ефект. Чувството за безнаказаност е сред основните фактори за влошаване на дисциплината на пътя. Само драстично повишаване на санкциите може да доведе до положителен резултат и аз се надявам промените в Закона за движението по пътищата да бъдат приети от депутатите в най-скоро време. Не е ли подкрепен един закон със санкция, която се изтърпява задължително, той е само къс хартия...

- В края на миналата и в началото на тази година изтичат 1 милион действащи полици по застраховката „Гражданска отговорност“. Имате ли впечатления дали обхватът продължава да бъде висок?

- Контролната дейност показва и към момента, че продължава да се поддържа обхват от 97 на сто застраховани. Това е изключително добър резултат. Предложението на застрахователите да се свалят номерата на онези, които не са подновили застраховката си в законовия срок, е крайна мярка, защото самият закон предвижда много сериозни санкции срещу онези, които си позволяват да шофират без валидна полица - глобата е в пъти по-голяма от застрахователната премия, а и самото спиране от движение води до доста неблагоприятни последици за водача, защото се отнемат документите на автомобила, а като крайна мярка е предвидено и отнемане на свидетелството за управление на водача. Съотношението между незастраховани и застраховани автомобили е такова, че според мен не налага въвеждането на санкция като сваляне на номерата. По-важно е да се гарантира събираемостта на глобите.

- Какво сочат данните от пререгистрацията на автомобили?

- В момента автомобилният парк в България е 2 млн. 250 хил. автомобила, като само в София броят им е близо 800 хиляди. От масива на КАТ бяха снети от отчет много МПС на възраст над 20 години - повече

от 80 на сто. От по-новите автомобили не бяха пререгистрирани по-малко от 1000.

- Стабилно ли функционира вече взаимодействието ви със застрахователите, с Гаранционния фонд?

- Миналата година по това време имахме твърде малко допирни точки с тях. Сега нещата стоят съвсем другояче. Благодарение на КФН, на Гаранционния фонд, на ръководството на МВР се създаде доста добра организация, която, макар и трудно, потръгна и в момента имаме отлично взаимодействие с КФН и с Гаранционния фонд. Това доведе и до добрите резултати по отношение на застраховката „Гражданска отговорност“.

Миналата година за пръв път нашият масив за регистрирани автомобили беше предоставен на застрахователите. Данните включват номер на МПС и номер на рама. Това се наложи заради извършваната пререгистрация, когато автомобилите получаваха нови номера, а в полиците им бяха вписани старите, което доведе до объркване. Затова бе необходимо да се подават и номерата на рамите. Няколко пъти прехвърляхме и допълвахме този масив към КФН и Гаранционния фонд, докато се изчистят пропуските.

Все пак бих пожелал още нещо: застрахователите вече притежават сериозни информационни масиви. Ние сме им подали информация в определен момент за автомобилите със застраховка, те от своя страна имат данни за своите застраховани - така че по същество разполагат с данни за целия автомобилен парк у нас. Същевременно застрахователите притежават масив от застрахованите при тях автомобили, участвали в ПТП. Много ми се иска те да започнат да прилагат впоследствие системата „Бонус-малус“ и да изискват по-високи премии от водачи, претърпели ПТП. Не бива да се изхожда само от бизнесинтересите и да се търси висок премиен приход. Назначаването на водачите с по-високи премии заради предизвикани виновно ПТП също ще бъде дисциплинираща мярка. Без такива поведението на мнозина на пътя няма да се подобри.

- Да се върнем на пътнотранспортната обстановка. Какви мерки самите вие смятате да предприемете за нейното подобряване?

- Много ще зависи от бъдещите промени в Закона за движението по пътищата. Като орган по контрола на движението от наша гледна точка основното е да се сдобием със съвременни технически средства и да упражняваме изключително обективен и най-вече строг контрол към грубите нарушители. До месец-два ще разполагаме с ново поколение модерни радари, които ще могат да заснемат нарушенията. Това е пътят, по който трябва да се развива контролът върху пътното движение.

Разговора води
СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ

софсправка[®]
национална информационна система

0 900 12 900

За абонати на БТК - (0.96лв/мин.)



12 900

(0.96лв/мин.)



www.sofspravka.com