



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/2
21 January 2008

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 26-28 марта 2008

Пункт 4 (j) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ
О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Страховка автомобилей

Записка секретариата¹

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) предоставляется ниже предложение, касающееся страховки автомобилей, поступившее от Российской Федерации согласно объявлению, сделанному председателем WP.1 во время пятьдесят третьей сессии Рабочей Группы (см. параграф 17 доклада ECE/TRANS/WP.1/113).
2. Как только это предложение будет принято WP.1, оно будет включено в Главу 2 нового издания СР.1.

¹ По техническим причинам документ был представлен позже.

СР.1

Глава 2 Методы оказания воздействия на поведение на дороге

...

2.5. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (экономическое воздействие на нарушителей)

2.5.1. Обзор проблемы

Пример ряда стран наглядно свидетельствует о том, что наиболее эффективным является комплексное воздействие на нарушителей правил дорожного движения. Это достигается сочетанием мер уголовного и административного принуждения с мерами экономического воздействия.

В этих целях широко применяется страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Использование данного института страхования позволяет: во-первых, гарантировать возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия; во-вторых, применять механизм экономического воздействия на водителей, виновных в причинении вреда, за счет изменения стоимости страховой защиты.

Наряду с добровольным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств законодательством многих государств установлено требование об обязанности владельца транспортного средства застраховать свою гражданскую ответственность на случай причинения вреда третьим лицам в процессе эксплуатации автомобиля.

Уровень обязательных требований по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств может отличаться, но основная цель указанных требований заключается в обеспечении защиты интересов участников дорожного движения и понуждении водителей к соблюдению установленных правил.

Важным инструментом экономического воздействия при страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств является система коэффициентов бонус-малус, используемая страховыми компаниями при расчете стоимости договора страхования.

Данные коэффициенты уменьшают или увеличивают сумму страховой премии по отношению к базовому страховому тарифу, которую владелец транспортного средства обязан заплатить при заключении договора страхования.

Понижающий коэффициент (бонус) применяется в случае, если водитель не совершал дорожно-транспортные происшествия в период действия предыдущего договора страхования, в противном случае применяется повышающий коэффициент (малус).

Анализ опыта использования системы коэффициентов бонус-малус свидетельствует о том, что данная система положительно воздействует на поведение водителей, выражающееся в более аккуратном управлении транспортным средством и соблюдении правил дорожного движения. Социально-экономический эффект проявляется в сокращении количества дорожно-транспортных происшествий, числа раненых и погибших.

На этом основании в ряде стран в настоящее время учитывается не только аварийная история водителей (совершение дорожно-транспортных происшествий), но и история совершения водителями грубых нарушений правил дорожного движения.

Учет совершенных грубых нарушений правил дорожного движения, являющихся основными причинами совершения дорожно-транспортных происшествий, позволяет адекватно оценить степень потенциального риска попадания в такие происшествия и уровень профессиональной подготовки водителя.

К указанным нарушениям правил дорожного движения относятся, прежде всего, управление транспортным средством в состоянии опьянения, значительное превышение установленной скорости движения, проезд на запрещающий сигнал светофора и некоторые другие правонарушения.

Следует иметь в виду, что подобный учет способен оказать эффективное воздействие на нарушителей правил дорожного движения только при наличии национальных баз данных о водителях, совершивших грубые правонарушения в области дорожного движения. Максимальная эффективность достигается за счет использования имеющейся информации страховыми компаниями при расчете стоимости договора страхования.

Одновременно страховые компании предоставляют данные о совершении водителями дорожно-транспортных происшествий, которые не фиксировались

сотрудниками дорожной полиции, но по которым страховые компании производили страховые выплаты.

Практикуется и другая мера экономического воздействия на нарушителей. В случае, когда причиной совершения дорожно-транспортного происшествия является грубое нарушение правил дорожного движения (управление транспортным средством в состоянии опьянения либо при отсутствии права на управление данным транспортным средством и другие правонарушения), страховая компания имеет право предъявить регрессный иск к виновному лицу.

Это означает, что после возмещения вреда пострадавшему лицу страховая компания вправе предъявить требование к виновнику дорожно-транспортного происшествия о возмещении понесенных расходов.

2.5.2. Рекомендации

В свете вышеизложенного рекомендуется применять следующие меры:

1. В национальном законодательстве предусмотреть требования по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на случай причинения вреда жизни, здоровью и имуществу других участников дорожного движения.

2. Создавать национальные информационные системы учета водителей, совершивших грубые нарушения правил дорожного движения, в частности:

- управление транспортным средством в состоянии алкогольного и/или наркотического опьянения либо под воздействием медикаментов;
- значительное превышение установленного скоростного режима;
- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- грубое нарушение правил проезда железнодорожных переездов;
- выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения.

3. Предусмотреть возможность обращения страховых компаний к национальным информационным системам для предоставления данных о страховых случаях и получения информации для определения суммы страховой премии по договору страхования гражданской ответственности с учетом совершения водителем, управляющим соответствующим транспортным средством, грубых нарушений правил дорожного движения.
