

Инициатива

## Забирать не права, а машину

**МВД России предлагает ввести поправки в Кодекс об административных правонарушениях и в Уголовный кодекс, которые будут описывать механизм изъятия автомобилей у водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Об этом сообщает «Коммерсантъ» со ссылкой на источники в ведомстве.**

Так, если водителя дважды поймут за рулём в состоянии алкогольного опьянения, машина отойдёт государству и будет продана на аукционе. Если же нетрезвый автомобилист управляет чужой машиной, владелец автомобиля будет обязан изъять машину и проследить, чтобы нарушитель не сел за руль его транспортного средства.

Эксперты называют такие меры преждевременными. По их мнению, ужесточение наказания станет дополнительным поводом скрыться с места происшествия для тех, кто попал в аварию в нетрезвом виде. Специалисты утверждают, что нужно проводить борьбу с пьянством в целом.

Страхование

## Стоимость ОСАГО снизилась

**За первые четыре месяца 2019 года средняя премия по ОСАГО снизилась на 5,1 процента, а средняя выплата, как и количество заявленных убытков, напротив, выросли на 3,1 и 8,3 процента соответственно. Такие данные обнародовал Российский союз автостраховщиков.**

За январь–апрель 2019 года средняя премия по ОСАГО в целом по рынку уменьшилась по сравнению с аналогичным периодом 2018 года с 5701 до 5411 рублей. Количество заключённых договоров за первые четыре месяца 2019 года подросло на 1,7 процента – с 12,19 до 12,4 миллиона штук. Средняя выплата по ОСАГО увеличилась с 64344 до 66314 рублей.

В целом сумма начисленных премий за это время уменьшилась на 3,5 процента – с 69,51 до 67,08 миллиарда рублей, а сумма выплат, напротив, выросла на 15,7 процента – с 44,86 до 51,9 миллиарда рублей.

Количество заявленных и урегулированных убытков также выросло: заявленных стало больше на 8,3 процента, а урегулированных – на 12,3 процента.

Рост количества убытков и суммы выплат – тревожный тренд для страхового рынка, отметил глава РСА Игорь Юргенс. По его словам, даже такой коэффициент, как отношение выплат к премиям, за первые четыре месяца 2019 года оказался выше 77 процентов. «Это означает, что реальный коэффициент убыточности ещё выше. 77 процентов – это предельный размер премии, которую страховщик может тратить на выплаты», – пояснил Юргенс.

Комментируя данные о снижении средней премии по ОСАГО, он указал, что оно ожидаемо и, несмотря на возрастающую убыточность, является следствием конкуренции между страховщиками. «Пока конкуренция всё ещё сильна, и, уверен, тренд на снижение средней премии сохранится», – резюмировал Игорь Юргенс.

Законодательство

**Госдума планирует во втором чтении рассмотреть законопроект, который упростит получение данных об автовладельцах, нарушивших Правила дорожного движения или местного законодательства, для региональных властей. Ко второму чтению правительство подготовило свои поправки в этот проект.**

Напомним, что речь идёт о внесении изменений в статьи 26.10 и 28.1 Кодекса об административных правонарушениях. В них говорится о порядке передачи информации о нарушителях, а также о порядке возбуждения административного дела. В некоторых регионах местным законодательством установлены свои штрафы за некоторые нарушения, касающиеся автовладельцев. Например, за парковку на газоне. Помимо этого есть ещё платная парковка, за неоплату которой ответственность устанавливают местные власти. Они же принимают решение о наказании в отношении тех, кто стоянку не оплатил. Кроме того, некоторые регионы получили полномочия от ГИБДД по админи-

Практика

# На гребне инноваций

**В автотранспортном управлении ПАО «ММК» провели уникальное по формату повышение квалификации**



© Дмитрий Рухманов

**Специалисты российского филиала, который принадлежит одному из европейских производителей моторных масел и смазочных материалов, посетили ООО «АТУ». Второй год филиал реализует проект «Школа механиков» – знакомит сотрудников отечественных автотранспортных предприятий с современными практиками. Для этого в Магнитогорске побывал передвижной учебный класс.**

Организаторы школы считают: тренинг надо проводить в таких условиях, чтобы было удобно и работникам, и руководителям предприятий. То есть без командировок, которые означают отрыв от производства. Поэтому фуру – тягач DAF XF с прицепом Krone SDP 27 – превратили в аудиторию. Фуру пригоняют на промплощадку, и продолжительность командировки сокращается с минимумом суток до максимум двух часов.

Изнутри прицеп напоминает прямоугольную комнату со свежим ремонтом. Вдоль стен два ряда стульев, направленных к кабине водителя, выставлены под углом, чтобы обучающиеся свободно видели экран, на котором показывают презентации и видеоролики. Перед экраном трибуна лектора, она же прилавок с продукцией компании. Однако представители европейского производителя настаивают, что их визит обладает просветительским характером – о

поисках новых деловых партнёров и рынках сбыта не говорят.

– В России существует проблема, связанная с применением автомасел: какие масла заливать в определённые автомобили, каков ресурс их работы, – объяснил руководитель корпоративного учебного центра филиала Дмитрий Попов. – Как правило, участвуют в тренингах не только водители, доросшие до механиков, но и профессионалы. Формат обучения уникален, на сегодняшний день аналогов этому нет.

Дмитрий Попов добавил, что обратная связь состоит из положительных отзывов. Людям нравится повышать квалификацию таким способом, и они желают «Школе механиков» не останавливаться в развитии.

Среди слушателей из автотранспортного управления оказался и начальник цеха ремонта Николай Торопицын. Он нашёл лекцию полезной для себя и коллег:

– У всех механиков АТУ, которые отвечают за эксплуатацию автотранспорта, и мастеров, отвечающих за ремонт, высшее образование. Но технологии совершенствуются, на комбинате тенденция к обновлению. Так что получать новые знания необходимо.

Начальник управления ТОиР ООО «АТУ» Сергей Крупнов уточнил, что на баланс предприятия более тысячи единиц разномарочной техники – от карьерных самосвалов до «ГАЗелей». А ещё обслуживают подразделения Группы ПАО «ММК», поэтому персоналу

не обойтись без расширения компетенций:

– Технологии не стоят на месте, и обучение даёт понимание, куда движется технический мир, какие смазочные материалы применяются, как они влияют на износостойкость и работоспособность механизмов.

Менеджер производственно-технической группы ООО «АТУ» Дмитрий Бойко рассказал, что до «Школы механиков» с начала этого года на предприятии прошли презентационные лекции по квалификации автотранспорта ПАО «ММК»:

– Автотранспортное управление посетили представители компаний, которые занимаются установкой газомоторного оборудования, и среди них были крупные поставщики автотракторной техники на Магнитогорский металлургический комбинат. Разработана программа по внедрению газомоторного топлива на автотракторную технику ММК. Стараемся быть на гребне инноваций.

Магнитогорск стал десятым городом в списке «Школы механиков». В прошлом году фура-аудитория побывала в 27 городах, в тренингах участвовали полторы тысячи человек. Как отметил руководитель учебного центра Дмитрий Попов, в компании рассмотрят возможность вернуться в автотранспортное управление ММК в 2020 году, и обещал, что это будет новая лекция.

© Максим Юлин

## Штраф районного масштаба

**Местным властям упростят получение сведений о владельцах автомобилей**

стрированию нарушений правил остановки и стоянки.

Так вот, чтобы исполнять всё это в полном объеме, местным властям, а точнее, их службам по административному производству, необходим ещё доступ к базе данных ГИБДД о владельцах транспортных средств. Ведь нарушения выявляются камерами фотовидеофиксации в автоматическом режиме. Известен только номер автомобиля, а кого привлекать к ответственности за нарушение – непонятно. Но доступ к базе данных ГИБДД, да ещё федеральной, никто не даст. Поэтому местным органам приходится писать запросы.

Только по фактам неоплаты парковки в Екатеринбурге, Курске, Краснодаре, Красноярске, Ростове-на-Дону, Ставрополе, а также в Санкт-Петербурге местным властям приходится направлять в

ГИБДД по тысяче письменных запросов в сутки, чтобы установить автовладельца-нарушителя.

Новый законопроект с поправками правительства предусматривает возможность обмена такими данными в электронном виде. То есть по системе межведомственного электронного взаимодействия органов власти.

Но надо сказать, что даже если завтра этот законопроект будет принят, он пока лишь немного упростит деятельность местных органов, которые в праве рассматривать и выносить постановления по административным делам в отношении водителей. Законопроект проявит себя в полной мере со временем. А именно тогда, когда местным органам власти дадут право разбираться с большинством нарушений, выявленных с помощью камер фотовидеофиксации,

работающих в автоматическом режиме.

Такой проект уже довольно давно внесён в Госдуму. А о возможном скором его рассмотрении и принятии сообщил недавно первый замминистра внутренних дел Александр Горовой. Но эта новость не порадовала автомобилистов. Сейчас и сотрудники ГИБДД зачастую выносят ошибочные постановления по таким нарушениям. А у местных органов власти процент ошибочных решений крайне высок. Почему-то все забывают, что фотография с камеры – это не обвинительный акт, а лишь одно из доказательств нарушения, которое должно быть исследовано наряду с другими доказательствами. При этом сейчас оспорить вынесенное постановление гораздо проще в ГИБДД, чем в административном органе местной власти.

И дело здесь не только в том, что уровень компетенции и подготовки разный. Разные уровни ответственности. Сотрудник ГИБДД за неправомерное решение может быть привлечён даже к уголовной ответственности. А штатский сотрудник административного местного органа в худшем случае потеряет работу.

Причём наделение местных властей такими полномочиями уже выявило проблемы. Например, местным властям передали право взимать штрафы за неправильную парковку. И они принялись делать это настолько рьяно, что прикрывать номерные знаки на стоянке (что правилами не запрещается) стали не только простые граждане, но и те, кто занимается ремонтом дорог, обустройством улично-дорожной сети, аварийные автомобили, а также скорые и даже полиция. Чтобы не получить штраф за то, что они работают.

Очевидно, перед тем как кому-то передавать полномочия, сначала надо обучить персонал и установить ответственность за ошибки. Кроме того, необходимо максимально упростить систему обжалования постановлений, вынесенных незаконно или ошибочно.