

Повышение ОСАГО с 10 марта 2010

Настойчивые просьбы страховщиков повысить коэффициенты ОСАГО услышаны: новые ставки утверждены 10 марта. Рост тарифов страховщики объясняют убыточностью этого вида страхования в некоторых регионах, хотя только в прошлом году страховые компании получили премий на 80 млрд рублей, выплатив чуть больше половины — 45 млрд рублей. А всего за пять с половиной лет с начала работы программы ОСАГО страховщики получили от водителей 319,5 млрд рублей, выплатив им 163 млрд, — то есть прибыль без учета расходов на ведение бизнеса достигла 156,5 млрд рублей!

Сейчас базовый тариф, то есть сумма, на которую умножаются коэффициенты для расчета стоимости полиса, по-прежнему составляет 1980 рублей. Но если вы за рулем менее трех лет (раньше порог был двухлетним) и моложе 22 лет, то этот тариф будет умножен на 1,7 — а не на 1,3, как ранее. Для молодых, но «опытных» водителей стоимость полиса увеличится в 1,3 раза (против 1,2 ранее). А тот, кто уже перешагнул 22-летний порог, но еще не накопил трехлетний стаж, заплатит в полтора раза больше, при том что раньше повышающий коэффициент составлял 1,15.

А если вы хотите, чтобы полис ОСАГО был «на предьявителя», то базовый тариф будет умножен не в полтора раза, а на 1,7.

«Наценки» за мощность двигателя тоже пе-

ресмотрены. Для машин с моторами, развивающими меньше 50 л.с., понижающий коэффициент вырос с 0,5 до 0,6, а для диапазона от 50 л.с. до 70 л.с. — с 0,7 до 0,9. Для моторов мощнее 100 л.с. «наценка» снизилась на одну десятую. Если двигатель вашей машины развивает от 100 л.с. до 120 л.с., то коэффициент равен 1,2, для моторов мощностью от 120 л.с. до 150 л.с. — 1,4, а для владельцев машин мощнее 150 л.с. — 1,6.

В итоге молодой московский владелец автомобиля Mazda 3 1.6 (105 л.с.) без трехлетнего стажа заплатит за полис 8078 рублей вместо прежних 6692 рублей — даже несмотря на снижение «мощностного» коэффициента.

Но основной причиной «убыточности» страховщики называли территориальные коэффициенты, которые, по их мнению, были занижены почти в двадцати субъектах страны. Большинство этих регионов получили новые тарифные ставки. Например, в Архангельске и Якутске коэффициент прыгнул с единицы до 1,6, а вологодские и мурманские полисы ОСАГО подорожали на 30%. С 1,3 до 1,6 вырос коэффициент в Кемерово, Перми, Челябинске, Казани — все это регионы из черного списка страховщиков. Теперь полис для 40-летнего владельца Приоры с большим стажем из Архангельска обойдется в 3168 рублей против прежних 1980 рублей.

autoreview.ru

Хронология маленькой победы в Петербурге

1 октября правительство России внесло в Госдуму законопроект, позволяющий регионам в два раза повысить ставку транспортного налога. Регионы самостоятельно устанавливают размер этого налога в разрешенном диапазоне.

2 октября, как будет повышаться транспортный налог в Петербурге, рассказал вице-губернатор М. Осеевский. По его словам, для автомобилей мощностью более 250 л.с. налог увеличится втрое, для остальных категорий машин — «вырастет незначительно». В Петербурге сейчас одни из самых высоких ставок. Для автомобилей мощностью более 250 л.с. ставка составляет 150 рублей за каждую лошадиную силу. Таким образом, владельцам мощных машин придется платить от 112,5 тыс. рублей ежегодно.

15 октября, Валентина Матвиенко призвала Госдуму в кратчайшие сроки рассмотреть законопроект об увеличении в два раза транспортного налога. Она пояснила, что если закон не будет принят до 15 ноября, то субъекты РФ просто не успеют подготовить собственные законопроекты к 2010 году, а значит этот вид дохода пройдет мимо региональных бюджетов.

24 октября в рамках Всероссийской акции протеста автомобилистов на митинге в Санкт-Петербурге, организованном движением ТИГР, приняло участие около 600 человек. После митинга многие из них отправились в автопробег, в ходе которого произошло множественное ДТП блокировавшее на 40 минут одну из магистралей города (6-8 автомобилей столкнулись на перекрестке получив только легкие повреждения бамперов). Завершился автопробег у здания Законодательного Собрания.

27 октября на заседании городского правительства губернатор Валентина Матвиенко заявила, что Петербург не будет тупо следовать указке федерального центра в вопросе повышения транспортного налога. По ее словам, решение о повышении федерального налога принято на федеральном уровне, и городу придется пойти на подобные шаги. «Однако, — подчеркнула губернатор, — это не значит, что правительство тупо пойдет по верхней планке. Я хочу успокоить тех, кто работает на больших грузовиках и пассажирском транспорте. Мы не заинтересованы в максимальном повышении налога, чтобы загубить этот бизнес. Нельзя резать курицу, которая несет золотые яйца. Правительство города не пойдет ни на какие резкие шаги. Мы будем принимать решение только в диалоге с ассоциациями перевозчиков», — заверила глава Петербурга.

Газета «ТИГР» издается с 31.01.09. Тираж 999 экз. Учредитель и издатель: ОД ТИГР (Общественное движение Товарищество инициативных граждан России) www.iskra-tigr.ru. Мнение редакции может не согласоваться с генеральной линией Партии ЕдРо. Перепечатка допускается и рекомендуется. За содержание, ответственность несет Правительство РФ. Редактор Мао. news@iskra-tigr.ru



29.10.09
№10
(10)

Газета Товарищества инициативных граждан России

Обращение автомобилистов к народу России

Народ России, сегодня тебя убеждают, что на дворе мировой экономический кризис, призывают «затянуть потуже пояса», уверяют, что наша страна «островок стабильности». При этом товары в магазинах постоянно дорожают, счета за электричество и газ растут, бензин бьет прошлогодние рекорды стоимости. Между яркой телевизионной картинкой и реальной жизнью просматривается большой провал, который постоянно растет. Причин этого всего две.

Во-первых — это неспособность нынешней власти отвечать вызовам времени, и грамотно проводить антикризисную политику, ориентированную на развитие отечественной промышленности и сельского хозяйства, поддержку частного предпринимательства, построение гражданского общества.

Коррупцированная и недальновидная власть может запрещать, но не может разрешать!

Власть может вливать бесконечные миллиарды бюджетных рублей в самого неэффективного автопроизводителя России, но не может отремонтировать дороги, на которых гибнут десятки тысяч россиян!

Власть может поднимать налоги на транспортные средства граждан России, но не может отказать себе в приобретении дорогих иномарок на сотни миллионов бюджетных рублей!

Власть может отдать в аренду Китаю десятки месторождений полезных ископаемых Дальнего Востока, но не может трудоустроить миллионы безработных граждан России!

Власть не может признать картельный сговор нефтяных олигархов!

Власть не может проконтролировать законность проведения демократических выборов!

Власть не может признавать свои ошибки!

Власть не может нести ответственность за свои деяния!

Все это указывает на вторую причину нынешнего бедственного положения Российской Федерации — гражданскую пассивность россиян. С молчаливого попусту народа власть превратилась в постоянно растущую кучу чиновников всех мастей, способных только «пилить», «осваивать» и «откатывать».

В связи с крайне неэффективной работой властных структур, тяжесть ответственности за будущее России как единого и сильного государства, всецело ложится на плечи ее граждан.

Каждый человек, для которого Родина и Отечество не пустой звук, должен и обязан, во имя будущего России, проявить свою гражданскую позицию. Для достижения личных целей сосед должен объединяться с соседом, горожанин с горожанином, а россиянин с россиянином. Как автомобилисты объединились по всей России 24 октября, граждане страны должны самоорганизовываться и требовать от власти исполнения своих прямых функций. Власть должна работать на народ, а не наоборот!

Народ России, хватит прятаться за пустым словом «население», ты — народ, поэтому должен быть единым. Рабочие — объединяйтесь в независимые профсоюзы, автомобилисты — объединяйтесь в товарищества, федерации и сообщества, соседи — объединяйтесь в жилищные советы, предприниматели — объединяйтесь в гильдии и содружества. Прошло время записывать друг от друга. Пришло время, ради борьбы за права каждого, объединяться всем!

**Гражданин России — не молчи!
Кто, если не ты?**

Техрегламент: разъяснения Алексея Рахманова

орфография автора

Примечания: Мао

Коллеги и все равнодушные читатели и писатели, получил целый шквал вопросов по вновь принятому регламенту «О безопасности колесных транспортных средств», который вступает в силу 23 сентября 2010 года. Постараюсь сформулировать общие принципы и послы относительно простым языком.

Регламент

1. Охватывает все части жизненного цикла автомобиля кроме утилизации.

2. Основан на гармонизации технического регулирования в РФ, исходя из положений «Закона о техническом регулировании», с правилами ЕЭК ООН., в силу участия России в Женевском соглашении 1958 г. об одобрении типа конструкции АТС. Требования к автомобилям содержатся в виде ссылок на 79 Правил ЕЭК ООН и 12 специфических требований (ранее стандартов, а теперь помещенных в «тело» регламента положений).

3. Касается:

– новых автомобилей, выпускаемых в обращение через процедуру выдачи одобрения типа транспортного средства (ОТТС);

– впервые ввозимых на территорию РФ поддержанных автомобилей, выпускаемых в обращение через процедуру оценки соответствия в форме технической экспертизы, и только, при необходимости- испытаний.

– автомобилей находящихся в эксплуатации в части технического осмотра и внесения изменений в конструкцию (**праворульщики и любители тюнинга - готовьтесь**).

– Запасных частей

4. Содержит минимальные требования к безопасности конструкции, при этом методики испытаний и способы отбора образцов содержатся в стандартах, перечень которых утверждает Правительство, а также иные требования в описанном в документе объеме.

Теперь о частностях. На сегодняшний день наиболее горячие споры возникли вокруг нескольких его аспектов.

1. Цвет поворотников. Да, мы гармонизируемся с Европой, где определен цвет «авто-желтый» (**поиск в Интернете не дал никакого объяснения или аналога данному термину**). Замечу, что в отличие от США есть большая вероятность поездок в Европу на машине, а про международных перевозчиков и говорить нечего - они этим живут. Интересное наблюдение: американцы теперь разрешают вместе с красным использование и оранжевого цвета на указателях поворота. Таки поняли, что европейские правила безопаснее! Глядишь, эти машины и до России доедут. Будет меньше проблем.

2. VIN-номера. Все о той же старушке Европе или о том, что все не в ногу идут, а Япония в ногу. Есть ISO 3779-1983, от 1983 года стало быть, когда большинство стран договорились о международном стандарте в части идентификации транспортных средств. С тех пор все присоединившиеся, включая Японию при поставке в Европу и Россию, маркируют

машины 17-значными кодами, разбитыми на группы, (секции) и содержащими информацию как о производителе автомобиля (WMI), модели и модификации автомобиля (VDS), а также годе его изготовления (если производитель считает это необходимым) и порядковом идентификационном номере машины.

Японцы – не все- для своего, японского, рынка используют 11-тизначный код, состоящий из двух секций: первая описывает номер серии автомобиля и позволяет определить то, что описано в первых двух секциях 17-значного VIN-номера, только в совокупности с кодом модели, указанным отдельно; в то время как вторая секция японского номера, это не что иное как номер кузова или рамы. Вот и вся разница. Не приходит же никому в голову заставлять лейтенанта ГИБДД копировать точные иероглифы из документации..... Что делать? Мы планируем сейчас в рамках мероприятий по введению регламента создать единую базу, с возможностью «расшифровывать» VIN-номер практически любого автомобиля, в том числе японского. (Кстати, такого рода бесплатная услуга уже сейчас есть в интернете, но в основном касается «стандартизованных», 17-значных номеров). Для этого мы запросим российских производителей дать «переводные» таблицы 11-значных в 17-значные номера и правила интерпретации. (**До начала дискуссий в Интернете и акций протеста, о подобной работе не упоминалось, так что результат можно записывать на наш счет**). Надеюсь, что если японские изготовители уважают российских потребителей своих поддержанных машин, сделать такую работу не составит большого труда и я уверен, что к моменту вступления регламента в силу, мы урегулируем этот вопрос. Если есть желающие присоединиться – милости прошу в рабочую группу.

3. Длина автопоездов. Опять про Европу. Здесь на самом деле речь идет и о старом противостоянии между США и Европой по большому числу параметров техрегулирования. Несмотря на все лоббистские возможности США, пока переломить этот тренд не удалось. Вынужден признать, что глубина проблемы здесь больше, чем казалось на первый взгляд, несмотря на то, что изменение параметров автопоездов, это не запрет, а в худшем случае вывод в негабарит. (**Лишняя кормушка для коррупционеров в ГИБДД**). Как говорят бывалые, если бы разрешения на такой «несильный» негабарит можно было получить раз в год и без поборов, то и не беда вовсе. Действительность наша суровее. В том числе, потому что возникает и проблема с нагрузкой на ось (и соответственно на дорожное

полотно), где штрафы за перевес (если попались) нешуточные. (**В результате двухосный “европеец” проигрывает КамАЗу - что и требовалось доказать**). Принимаю комментарии и аргументы всех, кто уверяет в большей безопасности трехосных тягачей. Действительно, наши колеи и продольная «раскачка» автопоездов (свойство и качество дорог) порой играет злую шутку с двухосными тягачами. Что делать? Начинаем новый круг обсуждения с Минтрансом, который до этого, в основном отражал точку зрения АСМАПа, давно эксплуатирующего автопоезда по Европейским правилам. Дороги станут занозой в горле. Надеюсь, что компромисс будет найден, например, в части разделения требований для внутреннего транспорта, и транспорта, пересекающего границу РФ или, как вариант, разграничим действие регламента на «до» и «после». Другими словами, то, что уже эксплуатируется в России, не подлежит регулированию в этой части, а то, что будет выпускаться в обращение после вступления регламента в действие - должно удовлетворять требованиям регламента. (**Интересно как будут проводиться на соответствие техрегламенту тягачи и прицепы ввозимые по отдельности? Тяга подогнать российские грузовые параметры под европейские противоречат условиям эксплуатации как по качеству дорог, так и по характеристикам инфраструктуры**).

4. Правила техосмотра. Хотите верьте, хотите нет, но ничего принципиально не поменялось. Просто соблюдать правила нужно чаще. Вместо денег в конвертах. Кстати, и про головной свет все было написано и раньше, и если бы каждый праворукий автомобиль проходил ТО по настоящему, то львиная доля неотрегулированных машин уже встала бы на прикол. Опять же, тот самый японский техосмотр – сакэн – 200000 йен плюс затраты на ремонт, при необходимости. А мы чем хуже? (**Взятки за техосмотр вырастут, но ничего не изменится**).

5. Единичные экземпляры. Или частный ввоз поддержанных машин. Все, что поменялось, так это сертификация по экологии – непонятно где и непонятно как, на экспертное заключение, в рамках, пожалуй, испытательных лабораторий, по параметрам и в объемах обычного технического осмотра. Ни о какой чуши, типа крэш тестов единичных экземпляров и говорить не хочется. Все надумано. Что делаем? Готовим базу для проведения экспертиз и точные ответы в части алгоритмов получения заключений. (**Про это тоже молчали, пока не ткнули носом**).

6. Единственный представитель. Привели в соответствие наши правила с европейскими. Там тоже, в отношении получения ОТТС на один автомобиль рассматривается один заявитель, который потом может дать разрешение пользоваться его ОТТС для ввоза другими продавцами. Для чего? Только для контроля за тем, что в продаже находятся фактически автомобили, соответствующие сертифицированному образцу, и с тем, что было с кого спросить за это. Иначе как у Райкина: один сертифицирует, другой возит, а за дикцию никто не отвечает. Не будем забывать, что нам машины поставляют не только немцы

с японцами. (**Один ввозит, сертифицирует и диктует цены. Второй Правительство возглавляет. И все довольны**).

7. ГЛОНАСС. Много споров из нечего. Для рядового гражданина «конструкция транспортного средства должна предусматривать установку систем ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/ДжПиЭС», что означает наличие места, и возможность организовать разводку необходимых силовых и сигнальных проводов. Это как с музыкой. «Радиоподготовка» означает ровно одно – что не нужно через весь автомобиль провода тянуть. Если хотите в этом плане это «глонассоподготовка». Для транспортных средств, работающих на перевозке опасных грузов и пассажиров, установка систем является обязательной. При этом система будет решать вопрос и обеспечения функции тахографа. У всех на слуху проблемы с ДТП с участием водителей автобусов и грузовиков. Действительно, во всех развитых странах есть законодательное требование по установке тахографов (запись скоростных режимов) и приборов учета рабочего времени и отдыха водителей. (**Так то - в развитых**). Основание простое – безопасность труда. Кроме прочего, прибор и дисциплинирует – заметно на дорогах Германии. Посмотрим как приживется у нас. (**Сначала создайте необходимую инфраструктуру: недорогие гостиницы и охраняемые стоянки. Пока этого нет, дальнбойщики будут ночевать в своих машинах, а просрочка по тахографу станет еще одним поводом для поборов ГИБДД**). Для справки - Правительство России уже приняло соответствующее постановление 2 года назад, поэтому отражение этой темы в регламенте - продолжение промышленной политики России в обеспечении безопасности на дорогах. (**А заодно продвижение “кривого” ГЛОНАСС уступающего GPS**).

8. Русифицированный интерфейс. Только в отношении новых автомобилей. При этом есть переходный период - с момента вступления регламента в силу - для новых типов автомобилей, и только с 2013 года - для ранее одобренных типов. В конце концов, нужно уважать пользователей в России. До тех пор пока государственный язык в нашей стране – русский. Это и скорость реагирования на предупреждения и безопасность на дорогах. (**С надписями “ДВД”, “Голубой зуб” и “Воздушная коробка” автомобиль безусловно стане более безопасным**).

9. Спидометры. Когда увидел комментарии, сам задался вопросом, как же омологирован по 39 Правилам Ситроен в России? Оказалось все дело в переводе. Слово graduation в русском тексте переведено в применении к стрелочным приборам как «цена деления», в то время как для цифровых приборов это означает также и «шаг индикации». Т.е. 1, 2, или 5 км в час, что спидометр Ситроена с радостью и отображает. Возможно, нам придется сделать пометки в отношении цифровых спидометров, раз уж столь однокорпусный русский технический язык. (**Виноват оказывается русский язык, а не полуграмотные переводчики европейского текста. И такие документы подаются на подпись Премьеру**)