

ЧЕРЕЗ ЗАДНИЙ БАГАЖНИК



1 июля на территории России вступит в силу закон об обязательном страховании автогражданской ответственности. Владальцев джипов и шестисотых «Мерседесов» это событие, конечно, волнует мало: кто ездил, тот будет ездить. А вот хозяева латаных-перелатанных «копеек» и ушастых «запоров» стоят на ушах, пересчитывая рубли в протертых карманах и прикидывая, во что обойдется им очередная инициатива законодателей.

НА ПЛАНЕТЕ немало стран, где уже давно действует закон об обязательном страховании автотранспорта. Тут мы в историческом противостоянии с цивилизованным миром явно отстаем. И в погоне за Европой так разогнались, что по запарке проскочили несколько «промежуточных станций».

Закон вступает в силу через пару недель. Из 112 страховых компаний, являющихся членами Российского союза автостраховщиков, 54 уже подали заявления на получение лицензий, но до сих пор не существует четких правил, по которым эти самые лицензии должны выдаваться. А потому неясно, кто сможет ухватить автомобилистов за бампер, а кто будет вынужден остаться на обочине и тоскливо вдыхать сизый дым от умчавшейся вперед незастрахованной транспортной единицы.

Согласно закону страховке подлежат все, что движется по дороге со скоростью свыше 20 километров в час. Кроме мопедов и велосипедов. В принципе они тоже могут развить такую скорость, однако страховке не подлежат, поскольку не регистрируются в ГИБДД. По этой же причине ускользает от принудительной страховой опеки и гужевого транспорт – лошади, верблюды и ишаки. Мордой, видимо, не вышли. Не подлежат также страхованию военная техника, участвующая в боевых действиях или учениях, проходящих в условиях, приближенных к боевым. А все остальное подлежит: прицепы (даже к легковому авто), мотоциклы, автобусы любой вместимости, спецмашины – снегоуборочные, поливальные, тракторы. Военная техника, которая участвует в хозяйственном обороте и хозяйственном обеспечении армейских частей и подразделений, тоже страхуется. Даже если она возит хлеб от сельской пекарни до расположенной в километре от нее воинской части в мирных условиях средней полосы.

Впрочем, в последнем случае автотранспорта можно понять. Поскольку

вопрос о переходе на контрактную армию в очередной раз провален, за баранками армейских грузовиков останутся зеленые салаги со стажем вождения два дня. И если в состоянии дорожной эйфории такой «шумахер» «забодает» придорожный столб, то страховая компания по закону сполна ответит рублем. Пожалуй, это одно из немногих преимуществ застрахованного под дулом закона.

Во многих других случаях – сплошные проколы. Совершенно «экзотически» выглядит, к примеру, навязывание тарифов по... географическому принципу. То есть если ты житель Москвы или Питера, то с тебя, урбанист несчастный, берется почти вдвое большая коэффициентная дань, чем, скажем, с жителя Калуги, Тамбова или Ярославля. Транспортное средство, зарегистрированное в сравнительно небольшом городе типа Рыбинска, страхуется уже с коэффициентом 1 (базовая годовая ставка – 1980 рублей); житель малонаселенного райцентра платит из расчета 0,6, а деревенский автомотовладелец и вовсе будет нагрет лишь на ноль целых и четыре десятых. Казалось бы, какой тонкий социальный подход. Но это только так кажется.

Если ты прописан в Москве, а попираешь колесом преимущественно переславские или брейтовские грунтовки, с тебя все равно сдерут максимальный коэффициент – согласно паспортным данным. Москвич, ковыляющий на дышащем на ладан «Москвиче», должен отвалить в пять раз (!) больше, чем олигарх, проживающий в огурченной ростовской глубинке и раскатывающий на джипе. Правда, разработаны коэффициенты, зависящие от мощности мотора. Но здесь «Запорожец» в принципе не так уж и далеко уехал от «копейки», разница в коэффициентах – 0,2.

На подобные каверзные вопросы законодатели отвечают, что автовла-

дельцы пока не осознают свою выгоду и потому, мол, глухо ропщут. А между тем однозначно, дескать, поощряются возраст и стаж вождения: чем больше срок руления и старше по возрасту драйвер, тем ниже коэффициент. Солидным уже считается стаж в два года, а «преклонным» – возраст юноши, недавно отслужившего срочную, – 22 года. А если тебе 50, а стаж вождения 30 лет? И за все это время ты ни разу ни в кого и ни во что не въехал? Ну и что, толкует закон, это не имеет значения...

Не спорим, есть в законе один разумный момент: это когда на стоимость полиса будут с течением времени влиять аварии, происшедшие по вине владельца, то есть чем хуже ездил, тем шире открывай кошелек. Но опять же – за рискованную езду загремишь аж на коэффициент 2,45, а если безаварийно передвигаешься по шоссе, то максимальная награда тебе всего 0,5.

Мы традиционно ругаем гаишников, перманентно пребывающих в засадах на дорогах России с радарными для ушачивания превышающих скорость. Немало капканов и в законе, который скоро вступит в силу. На техосмотре в ГИБДД в первую очередь с тебя спросят не за удающийся выхлоп из трубы, а за отсутствие оплаченного полиса.

Автовладелец имеет право застраховаться на год, полгода, месяц... Но и тут приготовлен сюрприз. Если ты застраховался на полгода, скажем, до 10 сентября (зимой – на приколе), а попался на дороге 11 сентября, то инспектор тебя капитально долбанет увесистым штрафным «тротиловым эквивалентом» – до 800 рублей.

– А если я везу без полиса большого ребенка в больницу? – робко поинтересовался один из журналистов на прошедшей недавно в Ярославской торгово-промышленной палате пресс-конференции, посвященной скорому вступлению закона в силу.

– Вызывайте такси! – в один голос посоветовали ему.

Одним словом, хотели, по традиции, как лучше, а получилось снова как всегда – через задний багажник.

Валерий ПРОХОРОВ,
автолюбитель с 30-летним стажем, ни разу не попавший ни в одно ДТП.