

Дворовые войны

## Чья парковка?

**В Магнитогорске стали нормой самозахваты территорий для машин.**

На улицах города всё чаще встречаются столбики, цепи и шлагбаумы, которыми автовладельцы обозначают собственное место парковки.

Нередко граждане, переезжающие из одного района в другой, узнают, что парковаться во дворе можно только за определённую плату. В противном случае ваше место – подалеже от дома. Или парковочные места свободны, но встать на них невозможно. Они перекрыты. Споры о самодельных личных парковках идут уже много лет. За комментарием редакция «ММ» обратилась к начальнику управления капитального строительства и благоустройства городской администрации Илье Сикерину.

– Воткнув столбик в асфальт или в газон, человек нарушает правила благоустройства, – пояснил он. – Речь может идти также о самозахвате территории. В районных администрациях есть соответствующие комиссии, которые приглашают к себе подобных нарушителей.

Разговорами дело зачастую не ограничивается. Захватчику грозят штрафы за самовольный захват земли и испорченное дорожное покрытие. Также на него будет возложена обязанность за свой счёт привести двор в первоначальное состояние.

Периодически работники районных администраций вместе с сотрудниками правоохранительных органов совершают рейды. Но, видимо, проверок недостаточно. Ведь ситуация с каждым годом усугубляется. И водители вновь пытаются решить вопрос как умеют. Зачастую доходит до дворовых войн. Между тем, для начала нужно выяснить, кому принадлежит территория. Если она муниципальная, то должно быть разрешение или договор аренды – в этом случае ограждения окажутся законными. А если это придомовая территория и за неё несут ответственность собственники, то вопрос должен решаться их общим собранием. Если подобного решения, оформленного протоколом и согласованного с различными инстанциями, нет, то в вашем дворе живёт нарушитель.

Для начала стоит сделать попытку договориться, потом обратиться в управляющую компанию. Там вы пишете свои фамилию, имя, отчество, адрес и указываете неправомерные действия жителей дома: например, установку металлических столбиков и троса между ними. Объясняете, что тем самым во дворе организована незаконная выделенная парковка. Просите снести незаконно установленное сооружение и привлечь виновных к административной ответственности. Можете приложить к заявлению доказательства нарушения правил благоустройства и самозахвата – к примеру, фотографии автомобилей с номерами. Не помогло – жалуйтесь в районную администрацию. Далее – в городскую администрацию и в полицию. Не ломайте столбики сами, иначе тоже попадёте в ряды нарушителей как человек, посягнувший на чужое имущество.

✍ Тамара Анина



Рейд

## Берегите детей!

**Правила перевозки детей проверили сотрудники ГИБДД 4 августа. Среди 815 водителей выявлено 20 нарушителей.**

Со стороны общественности в проведении рейда приняла участие предстательница добровольной народной дружины города Магнитогорска ООО «Автотранспортное управление».

В отношении водителей, допустивших нарушение правил перевозки детей, вынесены постановления об административном правонарушении. Они должны будут заплатить штраф в размере трёх тысяч рублей.

Также в ходе профилактической проверки было выявлено два грубых нарушения – невыполнение водителем транспортного средства законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения и отсутствие прора.

Госавтоинспекция напоминает, что перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учётом особенностей конструкции транспортного средства. Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребёнка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребёнка с помощью ремней безопасности. Это позволяет снизить тяжесть последствий ДТП для юного пассажира и спасти ему жизнь.

Проект

# Непостоянное ОСАГО

Менять правила обязательного страхования становится традицией



© Андрей Серебряков

**Минфин РФ разработал новые поправки, которые планируется внести в закон об ОСАГО. Они направлены, по официальным заявлениям, на защиту прав автовладельцев и улучшение положения страховщиков. Однако есть опасения, что всё вновь не так однозначно, как хотелось бы.**

## Премиум-класс

Последние перемены в правилах обязательного автострахования были в апреле. Тогда решено было сделать приоритетным натуральное возмещение. Теперь Минфин предлагает провести либерализацию системы и поменять условия начисления тарифов.

Поправки предполагают разделить ОСАГО на три вида – эконом, бизнес и премиум-класса. Они подразумевают различные суммы выплат: эконом – 500 тысяч рублей за вред жизни и здоровью и 400 тысяч за порчу имущества; бизнес – выплаты по миллиону рублей по каждому из рисков; премиум – выплаты по два миллиона рублей. Изменения дадут возможность страховщикам самостоятельно устанавливать ставки тарифа внутри базовых значений, которые утверждает Центральный банк, и заключать договор страхования более чем на год. Пока законодатели собираются разрешить это делать только в сторону понижения. А уже потом будет позволено повышать, но в определённых рамках. И так постепенно система страхования будет работать без государственного регулирования, по правилам рынка.

Президент Федерации автовладельцев России Сергей Канаев рассказал «Российской газете», что система несёт в себе риски для автовладельцев.

– В некоторых регионах могут просто отсутствовать эконом-полисы, – пояснил он. – И страховщики будут уже не дополнительные услуги навязывать, а, допустим, склонять к покупке полиса премиум-класса.

Многие магнитогорские страховые агенты опасаются, что новые идеи в итоге опять приведут к росту тарифа и оттоку клиентов.

– Добровольно никто оплачивать полисы бизнес и тем более премиум не захочет, – говорят они. – В конце концов, у многих владельцев новых и дорогих машин есть КАСКО, которое покрывает всё. Зачем им ещё головная боль и лишние траты с ОСАГО? Конечно, можно заявить, что других полисов нет, но мы всё это уже проходили. Повышение цен при-

вело к тому, что многие автовладельцы просто перестали покупать полисы или ездят с фальшивыми. Сейчас за использование дешёвых подделок им грозит уголовное наказание. У сотрудников ГИБДД есть техника, которая позволяет определить, настоящая страховка или нет. Но даже это людей не останавливает. Они просто ездят вообще без полиса. Иногда платят штраф 800 рублей, а то и 400 – сейчас же есть такие скидки, если переводишь деньги в течение месяца. Наверное, вслед за поправками, которые разрабатываются сейчас, должно последовать новое ужесточение наказания за вождение без ОСАГО – как было раньше, когда можно было лишиться номеров, а машину увозили на штрафстоянку. А сейчас многим участникам ДТП приходится обращаться в суд, как раньше.

Портал Ura.ru и вовсе предполагает, что обращаться будут не в суды, а к бандам, как в девяностые. Эксперт страхового рынка Алексей Кондрашенко рассказал на сайте, что из-за большого количества водителей без ОСАГО уже страдают добросовестные владельцы авто. Пострадавшему для компенсации ущерба приходится обращаться в суд с иском против собственника автомобиля, который в него врезался. Однако отсудить что-то в реальности удаётся далеко не всегда. Об этом говорят и сотрудники ГИБДД в Магнитогорске. Но эксперт идёт дальше. Он предполагает, что обнародованный проект Минфина рискует свергнуть рынок в 90-е годы прошлого века, когда для получения компенсации в дело вступали далеко не правовые механизмы. При этом идею министерства он посчитал «попыткой нормализовать работу в данном секторе», «но если сейчас опустить цены на ОСАГО, то полисы окончательно исчезнут из свободного доступа».

## «Страховой Франкенштейн»

Все годы работы по системе ОСАГО звучат мнения, что эта сфера убыточна для страховых компаний. Многие организации даже ушли с рынка. И Центробанк согласился с необходимостью реформировать систему ещё в конце 2015 года. Однако тогда идея состояла в том, чтобы сами страховщики разработали конкретные предложения по начислению тарифов и коэффициентов. Сейчас же за дело взялось государство. «Лента.ru» пишет, что будет введена прямая зависимость между коэффициентами и соблюдением страхователем правил дорожного движения. При этом установку на машины оборудования, которое будет это отслеживать, возложат на страховщиков. Также возможно

введение неустойки за просрочку направления клиенту мотивированного отказа в выплате. До 200 рублей в день, но не больше 10 тысяч рублей.

Координатор правозащитного движения «Синие ведёрки» Пётр Шкуматов называет ОСАГО «страховым Франкенштейном», который слепили из того, что было.

– Не существует никакого перераспределения рисков, и возникает много проблем как для страховщиков, так и для автомобилистов, – пояснил он. – По факту 70 процентов убытков страховщиков по ОСАГО создают пять процентов автомобилистов, многие из которых попадают в аварии до ста раз в год. Причём три процента из этих пяти постоянно нарушают правила. За них платят оставшиеся 95 процентов. Считаю чудовищным, что это подаётся под соусом социальной защиты.

Пётр Шкуматов считает, что ОСАГО должно быть дешёвым для тех, кто соблюдает ПДД, и очень дорогим для хронических нарушителей. Причём, для последних не должно быть верхнего ограничения тарифа.

– Страховщики по-прежнему не несут ответственности перед гражданами за отказ продать полис, только перед Центробанком, – добавил правозащитник. – Сейчас же у меня есть обязанность страховать, а прав нет. Я прихожу в страховую компанию по обязательному полисом, и мне отказывают. Ну напишу я в ЦБ, мне от этого полис всё равно не дадут.

Автовладельцы отмечают и проблему с выплатами, которые получить быстро, чётко и без больших нервных затрат в России практически невозможно. Тем не менее, многие поддерживают введение «коэффициентов на законопослушность». За идею либерализации ОСАГО выступил и Российский союз автостраховщиков. Правда, РСА считает, что при расчётах можно отменить коэффициент мощности, а вот коэффициент территории пока следует оставить.

– Коэффициент территории может быть исключён только при окончательном переходе на свободные тарифы, когда страховщик будет самостоятельно определять как базовую ставку, так и факторы риска, их влияние и значения для расчёта персонального тарифа, – предложил президент РСА Игорь Юргенс.

Поправки, скорее всего, поступят в Государственную Думу уже осенью и могут быть приняты в первом чтении. Хотя, есть надежда, что во втором чтении в них внесут существенные коррективы.

✍ Подготовила Татьяна Бородина