

Коэффициент по ОСАГО для молодых водителей должен отличаться от коэффициента для опытных автомобилистов в три раза, сообщил директор по методологии страхования Российского союза автостраховщиков (РСА) Евгений Васильев на совещании министра РФ Михаила Абызова по вопросам введения отдельных ограничений в отношении водителей, впервые получивших водительское удостоверение.

Е.Васильев пояснил, что сейчас существует всего лишь четыре значения коэффициента в зависимости от возраста и стажа при расчете премии в ОСАГО: меньше и больше трёх лет стажа, и возраст, соответственно, меньше и больше 22-х лет. «Максимальное значение – 1,8 коэффициента, мы проводим на основе той большой статистики, которая у нас есть, ежегодные исследования, которые показывают, что разброс на самом деле гораздо больше. Коэффициент должен отличаться до 3-х раз. Условно говоря, если основная масса опытных «взрослых» водителей, должна иметь условную «единицу», то лица без опыта и стажа вождения, они должны иметь коэффициент «три»», — сказал он.

М.Абызов сообщил о положительной динамике в ситуации с ДТП в России, отметив заслуги ГИБДД, Роструда, Министерства транспорта, Губернаторского комплекса и общественных организаций. Также он призвал представителей организаций, занимающихся дорожными ситуациями к «нетерпимости к нарушителям ПДД» и к проведению реформ, нацеленным на «сокращение количества смертности и травматизма в результате ДТП». Министра поддержал заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации Владимир Кузин. Он сказал, что большинство ДТП сегодня происходит по причине нарушения ПДД водителями, чей опыт вождения не превышает двух лет, причём немаловажным фактором в этих нарушениях В.Кузин отметил некачественную работу автошкол, которые обращают недостаточно внимания езде в плохих климатических условиях и другим нестандартным ситуациям на дорогах. Кузин предложил ввести новые компетенции для образовательных организаций – обучение «сложной» езде и введение этого пункта в экзаменационную сессию на права для управления ТС.

М.Абызов отметил, что настаивает на ужесточении санкций в отношении водителей, чей трудовой стаж не превышает двух лет. «Так на первом периоде времени мы сможем воспитать добросовестного водителя», сказал он. М.Абызов также вспомнил положительное влияние санкций, когда всех пользователей авто обязали пристёгиваться ремнями безопасности и сажать детей в автокресла. По его мнению, высокие штрафы за нарушения ПДД приведут к снижению количества ДТП. Руководитель экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре сконцентрировала внимание не на санкциях, а на повышении уровня культуры участников дорожного движения. Она предложила в рамках решения вопроса по проблемам молодых водителей перенять опыт Германии, где процедура получения прав проходит в несколько этапов: на первых порах вождения, например, молодых водителей не допускают на дорогу без сопровождения. Эта инициатива была принята положительно и зафиксирована министром для более развёрнутого обсуждения. Затронула Н.Агре и ещё ряд вопросов, в частности, касающихся молодых мотоциклистов.

«Возможно, правильно будет обозначить молодых водителей двухколесного транспорта желтым шлемом, — сказала она. — Кроме того, международный опыт вообще призывает к использованию полной мотоэкипировки: пока ты не предоставишь её в соответствующий орган, тебя не выпустят на дорогу. Знак «Молодой водитель» для автомобилистов у нас уже ввели, но его часто игнорируют, и, возможно, нам следует усовершенствовать его дизайн, чтобы он получился более модный. Я не за санкционную политику, — уточнила Н.Агре, — а за мотивирующую». По изменению знака «Молодой водитель» Н.Агре поддержали большинство участников.

О водителях мотоциклов говорилось много. Так, координатор программы «Motocitizen» Павел Сосков предложил делить права мотоциклистов на категории: например, ввести категорию А1, которая разрешит управлять только маломощным мотоциклом. «Через пару лет управления с этими правами, — пояснил П.Сосков, — можно предоставить водителям возможность сдать на более высокую категорию, получить право управлять более мощной машиной. И право перевозить пассажиров, например». Вариантом маркировки водителей мотоциклов разного уровня П.Сосков предложил сделать номерные знаки разного цвета. Также он поднял вопрос о допуске мотоциклистов на выделенную полосу, на что Кузин отреагировал резким отказом, мотивируя его уже проведённым в этой области экспериментом, который положительной динамики не дал. Руководитель программы «Главная дорога» Илья Скрябин привел в пример коллег из Северной Европы, где существует два этапа подготовки водителей — летний и зимний. В результате этой практики в Финляндии, например, статистика показывает в разы меньше ДТП в условиях гололедицы и снегопадов, нежели в этих же условиях — статистика Российских регионов. И.Скрябин предложил проработать возможности обучения водителей езде в разных погодных условиях Центральному банку и страховщикам, к которым в свою очередь обратился и М.Абызов, призвав их вернуться к вопросу изменения страховых полисов — перенеся полиса с бумажных носителей на карточку.

Е.Васильев обнадёжил присутствующих обещанием в обозримом будущем перенести значительное количество полисов ОСАГО в электронную форму. «Есть ощущение, — сказал Е.Васильев, — что в подавляющее большинство полисов очень скоро уйдёт в электронную форму».

По итогам совещания М.Абызов взял две недели на рассмотрение всех инициатив, прозвучавших в ходе совещания, предложив всем участникам предоставить свои предложения в письменном виде в течение пяти дней.

Источник: korins.ru, 22.12.2016