

Страхование ответственности водителей такси, оказывающих услуги через платформы: проблемы и пути решения

6 сентября 2023 г.

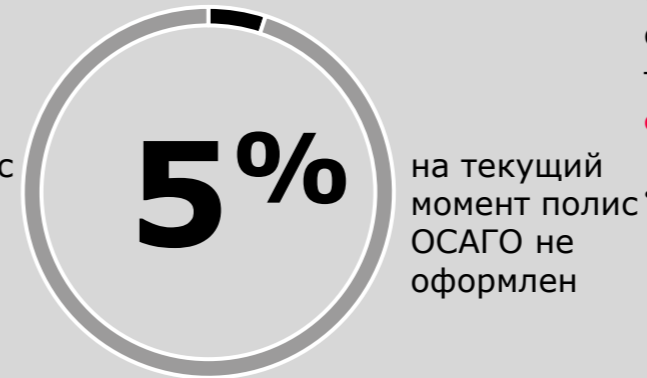
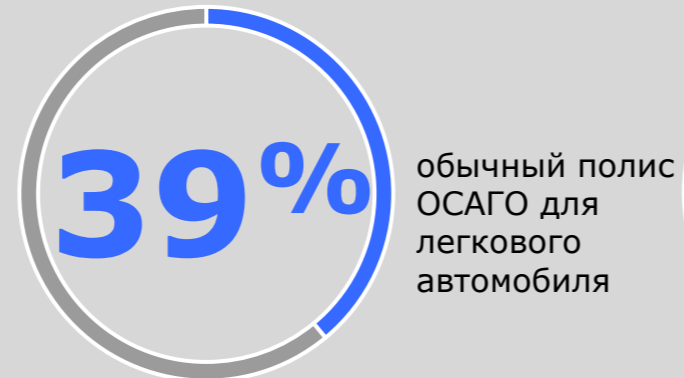
Круглый стол



Практика использования полисов ОСАГО для такси в России на основе:

- количественного исследования ЦСР, в опросе принимало участие 500 водителей такси, июнь 2023 г.;**
- качественного исследования ЦСР, июль 2023 г. (глубинные структурированные интервью с экспертами: представителями таксопарков и страховых компаний)**

Почти половина водителей такси не имела в 2023 году специального полиса ОСАГО для такси



Отсутствие правильно оформленного полиса ОСАГО для такси может привести к

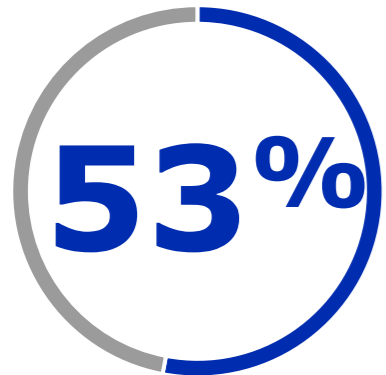
следующим последствиям:

- наложение **штрафа** в размере 800 р. одинакового для ИП, физ. лиц и юр. лиц (ст. 12.37 КоАП РФ)
- досрочное **прекращение страховщиком действия договора** на будущее время или требование признания договора **недействительным** (п. 6 ППлВСРФ Пленума Верховного от 08.11.2022 N 31»)
- с 1 сентября 2023 г. **аннулирование разрешения** на право осуществления деятельности по перевозке людей и багажа (ст. 8. ФЗ 29.12.2022 № 580-ФЗ, т.н. «закон о такси»)

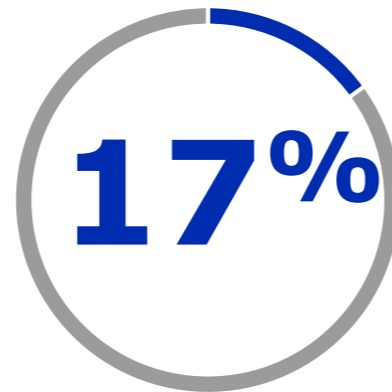
Количество договоров ОСАГО на такси, заключенных как с физ., так и с юр. лицами, в 2022 г. **Уменьшилось на 8%** по сравнению с 2021 г. (данные Банка России)

	2021 г.	2022 г.
Количество заключенных договоров с физ. лицами	127 743 шт.	121 436 шт.
Количество заключенных договоров с юр. лицами	62 417 шт.	54 042 шт.

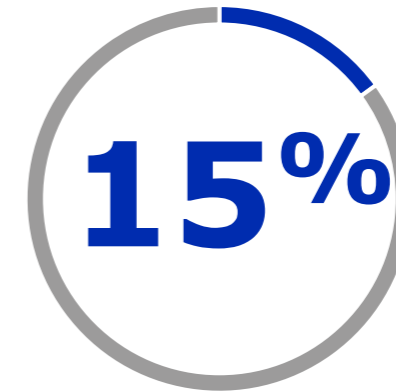
Высокая стоимость полиса ОСАГО для такси - основная причина отказа от оформления полиса



водителей такси отмечают, что причиной отказа от полиса ОСАГО на такси является его высокая стоимость

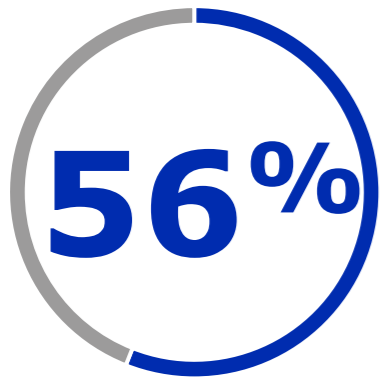


водителей такси не приобретают полис ОСАГО для такси, так как полагают, что наличие специального полиса никем не контролируется



водителей такси не знают о необходимости приобретения специального полиса ОСАГО для такси

! Дороговизну полисов отмечают и таксопарки



водителей такси самостоятельно оплачивают полис ОСАГО

Оценка социально-экономических рисков от усиления контроля за наличием полиса ОСАГО для такси

Выбытие водителей такси из-за дороговизны полиса ОСАГО такси может привести к следующим социально-экономическим рискам:

- к рискам сокращения доходов водителей такси на **196 млрд руб.**,
- к рискам сокращению доходов ФЛ и ЮЛ, сдающих в аренду автомобили, на **65 млрд руб.**

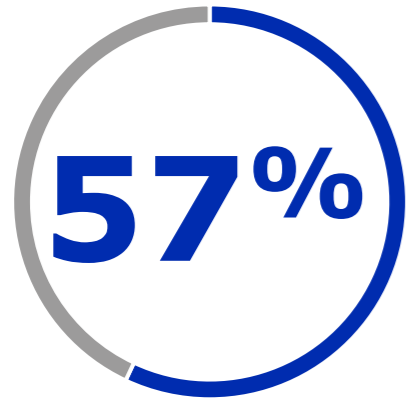
В целом общее сокращение доходов участников рынка может составить **более 260 млрд руб.**

Снижение доход участников рынка ведет к **снижению налогов к уплате**, такое снижение может составить **39,2 млрд руб.**

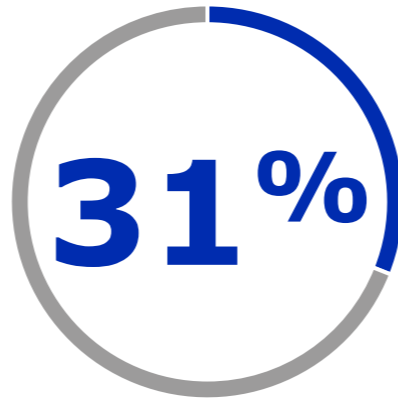
Может обернуться **экономической нестабильностью для членов семей, ушедших с рынка водителей** (~**365 тыс. чел**), которые ранее полагались на этот источник дохода

Сокращение предложения такси может привести к **росту цен на такси-услуги** (**~+30%**)

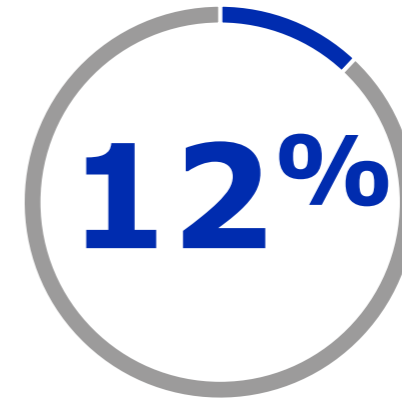
Автомобили такси часто используются с нерабочими целями



обычно используют свой личный автомобиль



обычно используют автомобиль, арендованный у ЮЛ (например, таксопарка)



обычно я использую автомобиль, арендованный у ФЛ (включая ИП)

71%

водителей такси **используют транспортное средство не только для оказания услуг такси**

из них

51%

используют транспортное средство с нерабочими целями (поездки в магазин, по личным делам, отпуск и др.)

Распространена практика, когда оказание услуг такси является средством подработки

57%

Оказание услуг такси **является единственным источником дохода**

43%

Водителей такси **имеют другие заработки**

→
из них

58%

отмечают, что данная деятельность **приносит менее 50% дохода**

Использование автомобиля в зависимости от уровня вовлеченности в профессию:



Водители, для которых оказание услуг такси является единственным источником дохода, в большинстве случаев **используют арендованный автомобиль (61%)**

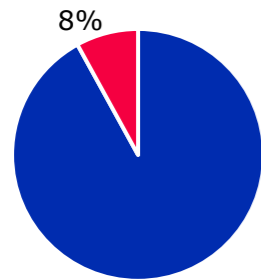


Для подработки чаще **используют личный автомобиль (76–84%)**

Высокая платформизация сектора оказания услуг такси в России

92%

водителей при оказании услуг такси **использует цифровые платформы**



- Используют цифровые платформы
- Не используют цифровые платформы

- **Территориальные различия в уровне платформизации сектора в крупных городах:**

Наибольший (до 100%) - в ЦФО и УФО

Наименьший (83-85%) - в ЮФО и ДФО

- **Распространенность цифровых платформ среди таксистов разных возрастных групп:**

Наибольшая (97%) - среди водителей до 30 лет

Наименьшая (86%) - среди водителей старше 45 лет

> 70%

ключевые плюсы от сотрудничества с цифровыми платформами

свобода и автономность

(самостоятельный выбор часов и места своей занятости)

быстрый безбарьерный вход

Высокая стоимость объясняется тем, что текущее регулирование и практика применения ОСАГО не учитывает специфику платформенной экономики и не выделяется фактическое время использования автомобиля для целей платформенного такси. Также в случае с открытым полисом ОСАГО, оформляемым таксопарком в отношении неограниченного круга водителей, не учитывается профиль конкретного водителя. В расчет берется почти худший портрет, никак не выделяя и не поощряя водителей к осторожной езде.

Для повышения доступности полиса ОСАГО и одновременно для повышения безопасности на дорогах, требуется выработка принципиально новых платформенных решений в сфере обязательного гражданского автострахования водителей такси, предоставляющих услуги через цифровые платформы

**Механизмы повышения доступности страхования
ответственности водителей такси, оказывающих услуги
через цифровые платформы**

Зарубежные инструменты повышения доступности ОСАГО

1. Телематическое страхование, учитывающее стиль вождения

- В **Италии** на законодательном уровне закреплена обязанность страховых компаний снижать премии, если у водителя установлен «черный ящик» в автомобиле («Декрет Монти», 2012 г., и Закон 124, 2017 г.)
- В **Великобритании** благодаря совместному страховому продукту между цифровыми платформами и страховыми компаниями премия может снижаться на 1/3, если водитель использует **приложение Zego для телематического мониторинга вождения**
- **Какие навыки вождения учитываются?**
 - Мягкое торможение
 - Плавное прохождение поворотов и др.
 - Соблюдение ограничения скорости и др.

2. Сниженный срок договора страхования

- В **Сингапуре, Малайзии, Индии, Филиппинах, ЮАР, Австралии, Канады, Великобритании** отсутствует закрепление сроков, на который заключается договор страхования
- В России 4 августа 2023 г. был опубликован ФЗ, согласно которому краткосрочный договор страхования может заключаться на период **от 1 дня до 3 месяца** (ПФЗ № 143281-8). Автовладельцы смогут заключать такой договор со 2 марта 2024 г. Полис ОСАГО заработает через 3 дня после даты подачи страховщику документов, если стороны не согласуют для этого более короткий срок.
- Однако данное снижение сроков **не в полной мере решает проблему низкой доступности ОСАГО для водителей такси:**
 - Не учитывается что автомобиль может использоваться **как в личных, так и в коммерческих целях**, что характерно для «платформенных водителей такси»
 - Риск **отсутствия страховой защиты** за период, на который заключен договор страхования
 - В случае с открытым ОСАГО, оформляемым таксопарком, **не учитывается риск-профиль конкретного водителя**, а значит не создаются стимулы для безопасного вождения
 - По итогом стоимость краткосрочного полиса **может выходить дороже годового**

3. Гибридное (динамическое) страхование

- Это **чередование страховых покрытий:** когда водитель использует автомобиль в личных целях, действует стандартное личное ОСАГО с меньшим уровнем страховых выплат, а когда он занят через цифровую платформу, страховые выплаты увеличиваются до уровня, установленного для коммерческого использования автомобиля
- Плюсы:
 - **повышает доступность полиса, так как снижается с мин. срока заключения договора ОСАГО:** например, с одного месяца до того времени, когда водитель такси «подключен» к цифровой платформе
 - **снижение стоимости полиса ОСАГО для part-time таксистов**, т.к. при расчете страховой премии учитывается, что часть времени автомобиль используется не как такси, а для личных нужд водителя с меньшим риском наступления страхового случая
- За рубежом гибридное страхование активно **реализуется с помощью проектов страховых компаний:**
 - Канада (Northbridge Insurance и др.);
 - США (Progressive, USAA и др.);
 - Индия (Tata AIG и др.)



Законодательное закрепление динамического страхования в США

В США практически во всех штатах платформенные водители обязаны иметь не только личное страхование автогражданской ответственности перед третьими лицами, но и гибридное страхование (rideshare insurance). Выделяются три периода, для которых установлены минимальные требования к автострахованию:



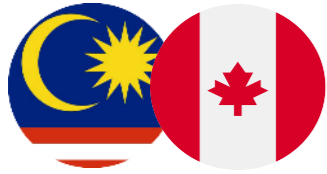
0 период – водитель «не подключен к цифровой платформе», то есть не зашел в приложение. Гибридное страхование (rideshare insurance) не действует, активен личный полис водителя:

- 15 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть одного человека
- 30 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть более одного человека
- 5000 \$ – за материальный ущерб

1 период – водитель «подключился к цифровой платформе», то есть зашел в приложение, но еще не принял заказ.

- 50 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть одного человека
- 100 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть более одного человека (за одно ДТП)
- 30 000 \$ – за материальный ущерб

2 и 3 период – периоды, когда водитель принял заказ, едет за пассажиром, а затем пассажир находится в машине. Цифровая платформа должна предоставить страхование ответственности водителя перед третьими лицами, а также жизни и здоровья водителя, пассажира, третьих лиц в размере 1 000 000 \$.



Продукты динамического страхования в Канаде и Малайзии

Платформа	STEER/RideCo/Uride совместно с Northbridge, Lyft совместно с Aviva (Канада)	Grab в партнерстве с AmAssurance (Малайзия)
Условия страховки	<p>Приложение отключено: Применяется личная страховка водителя</p> <p>В режиме «свободен для заказа»: Страхуется ответственность перед третьими лицами (если личная страховка водителя не дает нижеуказанного покрытия):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ответственность перед третьими лицами в размере 1 млн долл. США. <p>В режиме «поездка до клиента»/ «поездка с клиентом»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ответственность перед третьими лицами в размере 2 млн долл. США. 	<p>Приложение отключено: Применяется личная страховка водителя</p> <p>При включении приложения Grab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - на 24 часа активируется страхование ответственности перед третьими лицами для такси; - страховая премия списывается один раз на 24 часа, в течение которых водитель может отключаться и вновь подключаться без дополнительной оплаты страховой премии. <p>Полис можно приобрести только через приложение Grab для водителей.</p> <p>Альтернатива: страхование для такси сразу на 1 год, которое также действует только при использовании авто в качестве такси, в дополнение к личной страховке водителя</p>

Канада (средняя стоимость страхования)



Малайзия (средняя стоимость страхования)



Регуляторные предложения

Цели

1

Устранение законодательных барьеров **для внедрения динамического (гибридного, комбинированное) платформенного страхования:**

- возможность переключения с ОСАГО для личных целей на ОСАГО для такси и обратно, что является **прямым отражением непостоянной занятости платформенных водителей такси**, и инструментом снижения страховой премии

Юридически это может быть реализовано через установление возможности заключения **рамочного (или генерального по аналогии со статьей 941 ГК РФ) годового полиса ОСАГО** наряду со специализированными краткосрочными полисами ОСАГО для такси, заключаемыми в формате разовых сделок на период коммерческого использования автомобиля как такси.

- **поощряет безаварийных водителей**, предоставляя им скидку на страховую премию на основе данных, полученных в результате совместно разработанного цифровыми платформами и страховыми компаниями телематического страхового продукта

2

Включение в динамическое (гибридное, комбинированное) платформенное страхование не только ОСАГО, но и **ОСГОП**

Закрепление

- Внести изменения в ФЗ от 25.04.2002 N 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», которые бы предусматривали **возможность для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, приобретать наряду с полисом ОСАГО для личных целей специальный полис ОСАГО для такси на срок использования автомобиля с целью такси;**
- Внести изменения в ФЗ от 29.12.2022 N 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», вступившим в силу 01.09.2023 г., которые бы предусматривали **возможность введения платформенного страхования с динамическими тарифами на основе телематических инструментов для получения разрешения на перевозку пассажиров и багажа водителям такси, оказывающим услуги через цифровую платформу.**

Спасибо за внимание!



© 2022 Фонд «Центр стратегических разработок» (ЦСР). Все права защищены.
При использовании информации из документа ссылка на ЦСР обязательна.

Москва, 125009, Газетный пер., 3–5 стр. 1, 3 этаж
Тел.: +7 (495) 725-78-06
Факс: +7 (495) 725-78-14
E-mail: info@csr.ru
csr.ru