

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

6 сентября 2023 г.

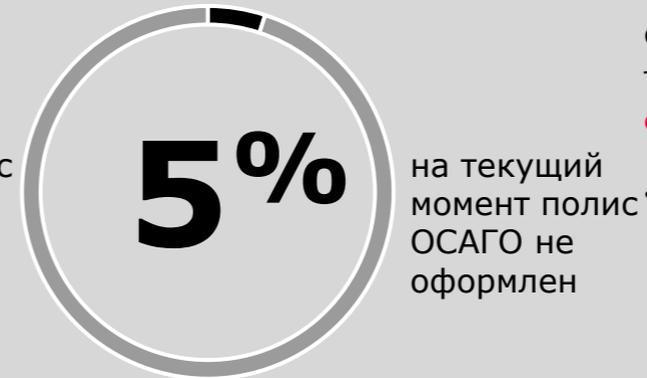
Круглый стол



## **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

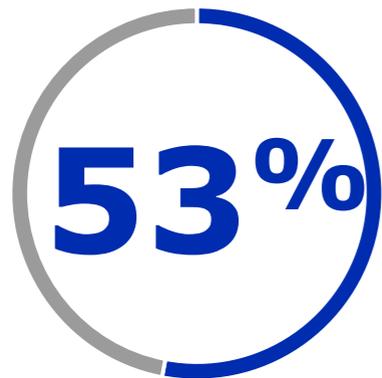
**следующим последствиям:**

- 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)

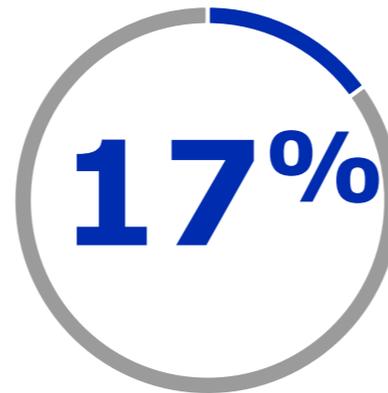
	2021 г.	2022 г.
Количество заключенных договоров с физ. лицами	<b>127 743 шт.</b>	<b>121 436 шт.</b>
Количество заключенных договоров с юр. лицами	<b>62 417 шт.</b>	<b>54 042 шт.</b>

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

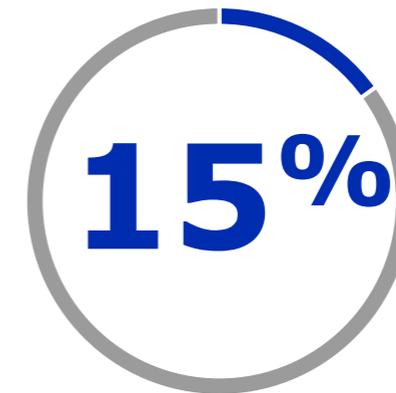


водителей такси отмечают, что причиной отказа от полиса ОСАГО на такси является его высокая стоимость

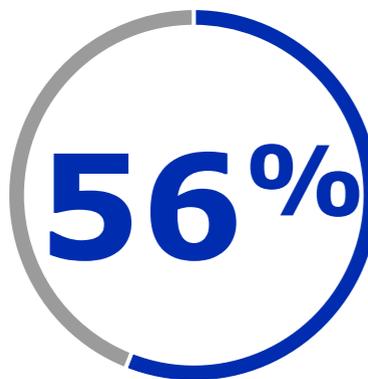
**!** Дороговизну полисов отмечают и таксопарки



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



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.**

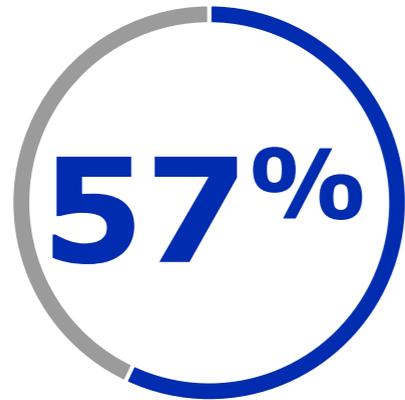
В целом общее сокращение доходов участников рынка может составить **более 260 млрд руб.**

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

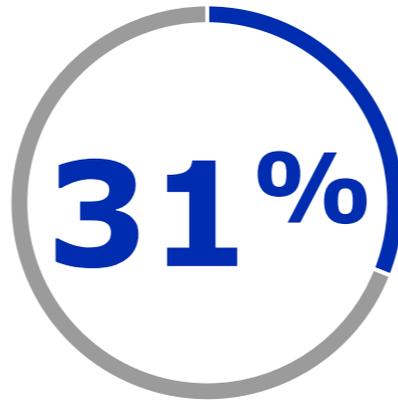
Может обернуться **экономической нестабильностью для членов семей, ушедших с рынка водителей** (~**365 тыс. чел**), которые ранее полагались на этот источник дохода

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

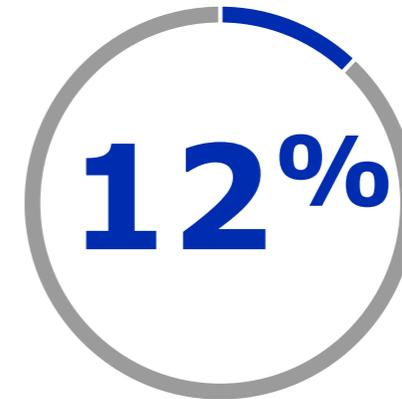
# Автомобили такси часто используются с нерабочими целями



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%)**

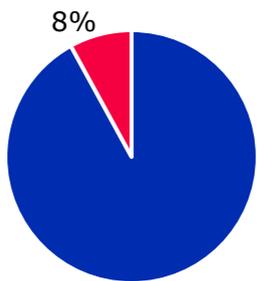


Для подработки чаще **используют личный автомобиль (76–84%)**

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