



*Депутаты Госдумы РФ рассчитывают в весеннюю сессию 2020 года принять законодательные изменения, касающиеся организации деятельности перевозчиков такси, сообщил член комитета по транспорту Госдумы Александр Васильев в эфире телеканала «Россия 1».*

Базовый законопроект о деятельности такси внесен депутатами в Госдуму, он включает требование гарантий обязательных выплат за вред жизни и здоровью пострадавшим пассажирам такси в размере 2 млн рублей, сказал депутат. Это единственный вид наземных пассажирских перевозок, на которые пока не распространяется закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (ОСГОП). Со своей стороны страховщики ответственности не исключают, что обсуждение базового законопроекта, регламентирующего деятельность таких перевозчиков, может затянуться. Они выступают за скорейшее принятие другого законопроекта, уже прошедшего первое чтение и распространяющего положения закона об ОСГОП на пассажиров такси, документ предусматривает требование выплат пассажирам в лимите 2 млн 25 тыс. рублей.

Потребность пассажиров такси в усилении страховой защиты обостряется, по данным ГИБДД, число ДТП с участием такси выросло в стране на 50% за прошлый год по сравнению с 2018 годом.

Как пояснила «Интерфаксу» вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар, «пассажиры такси, жизни и здоровью которых причинен ущерб, могут сегодня рассчитывать на получение страховой компенсации по закону об ОСАГО, она равна 500 тыс. рублей. Это в 4 раза меньше, чем предусмотренная законом об ОСГОП выплата пассажирам за причинение вреда жизни на других видах транспорта (она составляет 2 млн 25 тыс. рублей)». Закон об ОСГОП действует в России с 2013 года.

Исключительные пассажиры

Вопрос о повышении страховых выплат пассажирам такси мог быть решен в случае принятия поправки об увеличении выплат по жизни и здоровью до 2 млн рублей в законе об ОСАГО, напомнила Гусар и добавила, что выравнивание лимитов смягчило бы проблему неравенства выплат. Подобная инициатива выдвигалась правительством РФ в прошлом году в блоке поправок к закону об ОСАГО. Однако она была отклонена в ходе финальных обсуждений, все лимиты в ОСАГО сохранились без изменений. «На этом фоне становится особенно важным принятие законодательных изменений, которые распространяют действие закона об обязательном страховании ответственности пассажирских перевозчиков на такси», — сказала она.

Именно такой законопроект был внесен депутатами в свое время в Госдуму и принят в первом чтении в октябре 2018 года. Однако затем его рассмотрение было приостановлено до принятия основного закона о деятельности такси. «Сегодня мы

понимаем, что этот важнейший законопроект оказался слишком сложным и трудоемким, его обсуждение затянулось», — сказала Гусар.

Представитель комитета по транспорту Госдумы РФ, комментируя основные положения внесенного в Госдуму основного законопроекта о деятельности такси, пояснил, что в нем сформулирована ответственность всех участников договора перевозки, полномочия контролирующих органов, введено новое понятие — агрегатора. Агрегатор отвечает за передачу заказа водителю, который допущен к участию в дорожном движении с соблюдением ряда условий. В частности, машина должна быть оформлена под такси. Сам водитель должен иметь российские права на вождение и опыт вождения не менее 3 лет, он должен знать город и пройти соответствующую аттестацию», — сообщил Васильев. У него должны отсутствовать непогашенные судимости за серьезные преступления. Также в проекте есть положения, ограничивающие возможности допуска к перевозкам такси водителей, лишенных прав за грубые нарушения ПДД. «Все эти моменты должны быть на контроле агрегатора и органа, выдающего лицензии», — отметил депутат. Кроме того, по его словам, согласно этому законопроекту, должен быть создан реестр водителей такси, где можно проверить наличие у него лицензии. Параллельно в Кодекс об административных правонарушениях РФ предполагается внести положения о штрафах за отсутствие полиса страхования пассажиров у перевозчика такси. Отсутствие такого полиса — основание не допускать водителя к пассажирской перевозке независимо от наличия лицензии, пояснил депутат.

По мнению Гусар, вопрос о распределении ответственности между агрегаторами и теми, кто непосредственно осуществляет перевозки пассажиров такси, достаточно сложен. Позиция судов, вставших на защиту пострадавших в ДТП пассажиров такси, судившихся с агрегаторами, известна. В ряде случаев судами выносились решения о солидарной ответственности перевозчиков и агрегаторов при возмещении ущерба пострадавшим пассажирам такси.

«К организации работы такси через агрегаторов остается много вопросов. Есть вопросы, связанные с порядком уплаты налогов, есть вопросы у законодателей по защите прав водителей, по гарантированию им условий труда, по соблюдению режима работы и отдыха. Это напрямую влияет на безопасность перевозок пассажиров. Структура ответственности выстраивается сложно в бизнесе такси, поскольку автомобиль может принадлежать одному владельцу, сдаваться в аренду другому человеку, а затем передаваться третьему на правах субаренды. Мы же говорим о том, с чем никто не спорит — надо срочно расширять страховую защиту пассажиров такси. И делать это лучше, выделив такие положения в отдельный небольшой законопроект», — считает Гусар.

ЦБ РФ снижает тарифы в ОСГОП

Банк России опубликовал 22 января проект указания, которое предусматривает существенное снижение тарифов в обязательном страховании ответственности пассажирских перевозчиков (ОСГОП). В основном снижение тарифов затронет перевозки автобусным транспортом, доля таких перевозок в общем объеме перевезенных в 2019 году пассажиров составила 71%, привела данные вице-президент НССО Светлана Гусар. В настоящее время указания Банка России направлены на регистрацию в Минюст России, сообщили в ЦБ. По оценке президента НССО Игоря Юргенса, «ожидаемое падение сборов страховой премии составит около 20%, и в 2020 году сборы могут сократиться примерно на 500 млн рублей». «НССО и страховым

сообществом ведется работа по подготовке к вступлению в силу новых тарифов по ОСГОП», — пояснил президент союза.

«Проект указания ЦБ при корректировке тарифов в ОСГОП разделил группу воздушных перевозок на перевозки пассажиров вертолетами и самолетами. Страховщики выступают за введение такой меры», — сообщила «Интерфаксу» Светлана Гусар.

«Дело в том, что перевозки пассажиров вертолетами за всю историю действия закона демонстрируют самую высокую убыточность. Включение этой группы перевозчиков в единую позицию с перевозчиками пассажиров самолетами, как это было до сих пор, определенным образом искажает статистику», — пояснила она.

При этом после разделения группы воздушных перевозок и пересмотра тарифов, согласно расчетам НССО, страховая нагрузка на стоимость билета в расчете на одного пассажира в вертолетных перевозках составит от 61,5 рубля до 305,7 рубля. Нагрузка на стоимость билета при перевозках пассажирскими самолетами будет колебаться от 3,05 рубля до 28,5 рубля. В настоящее время страховая нагрузка на перевозку одного пассажира авиатранспортом без разделения на вертолеты и самолеты составляет от 15,5 рубля до 44,5 рубля.

Гусар добавила, что «в сложившейся практике в группе воздушных перевозчиков львиная доля договоров страхования приходится на пассажирские перевозки вертолетами». «Федеральный закон о страховании ответственности перед пассажирами предусматривает возможность для перевозчиков самолетами страховать пассажиров не по национальному, а по международному законодательству на сопоставимых условиях. Авиаперевозчики, совершающие международные рейсы, чаще всего используют такие договоры добровольного страхования, они не учитываются в базе НССО», — уточнила вице-президент союза.

За шесть лет действия в РФ закона об ОСГОП в расчете на 1 млн перевезенных авиаперевозчиками пассажиров было зарегистрировано 13 погибших. В то же время при перевозках водным транспортом этот показатель (число погибших на 1 млн перевезенных пассажиров) составил 1,97, при перевозках автомобильным транспортом — 0,30, железнодорожным транспортом — 0,28, троллейбусами — 0,13, трамваями — 0,06.

Говоря о тенденциях 2019 года, Гусар отметила, что «по данным информационной базы НССО видно снижение объемов перевозок пассажиров по всем видам транспорта, за исключением авиационных и перевозок железнодорожным транспортом. По-прежнему львиная доля перевозок пассажиров в РФ традиционно приходится на наземный электрический и автомобильный транспорт».

В прошлом году выросло число лицензируемых автобусных перевозчиков, это связано с определенными корректировками законодательства, которые направлены на упорядочение сегмента. Под лицензирование в прошлом году подпали заказные автобусные перевозки, к которым прежде такие требования не предъявлялись. В этой связи количество лицензиатов в 2019 году выросло по сравнению с 2018 годом.

Средняя цена полиса — 17 тыс. рублей

Согласно статистике ЦБ за 9 месяцев 2019 года, премии по обязательному страхованию ответственности перевозчиков перед пассажирами снижались, в результате сборы российских страховщиков по этой линии бизнеса в январе-сентябре уменьшились на 7,2% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составили 2,4 млрд рублей.

Одновременно зафиксирован рост числа договоров на 5,8% при снижении показателя

средней премии на 12,4%. Он составил 50,2 тыс. рублей, количество действовавших на 30 сентября 2019 года договоров ОСГОП равнялось 59,1 тыс. единиц. Большим количеством игроков окружено [Riobet](#) казино, честные выплаты и лицензионные игровые автоматы, так и заманивают игроков.

Выплаты по ОСГОП в январе-сентябре 2019 года снизились на 7,6% и составили 600 млн рублей. Страховщикам было заявлено 5,3 тыс. страховых случаев (рост на 12,9%), урегулировано 4,5 тыс. (рост на 20,4%), что означает рост количества мелких выплат и снижение числа крупных.

Как пояснила «Интерфаксу» вице-президент НССО Светлана Гусар, почти 93% договоров ОСГОП имеют среднюю страховую премию, не превышающую 17 тыс. рублей. «Таким образом, мы понимаем, что заключение договора страхования ответственности перевозчика — это относительно недорогое и выгодное для перевозчика страхование. Если сравнивать эти расходы с уровнем выплат, установленным законом (2 млн 25 тыс. рублей по риску ущерба жизни и до 2 млн рублей — за причинение вреда здоровью пассажиров), то понятно, что небольшим транспортным перевозчикам самостоятельно при наступлении страховых событий трудно их выполнить», — сказала она.

На долю 10 лидеров среди страховщиков по ОСГОП за 9 месяцев прошлого года по данным ЦБ пришлось 91,1% всех премий и 89,4% всех выплат. Среди 10 лидеров 3 страховщика за 9 месяцев продемонстрировали отрицательную динамику прироста премий и 7 — положительную. Лидером по темпам прироста стало ПАО «САК «Энергогарант» (+53,7%). Самая высокая отрицательная динамика по сборам у АО «СОГАЗ» (-26,8%). Тем не менее компания сохраняет за собой первое место в рейтинге по показателю сборов с долей 33,1%, тогда как годом ранее она была равна 41,8%. Первые пять компаний по сборам по итогам января-сентября сохранили свои позиции в рейтинге топ-10 крупнейших страховщиков ОСГОП. Группу из 10 лидеров покинула компания «НАСКО» (занимавшая годом ранее 7-е место), которая в мае 2019 года была лишена всех лицензий. Вошла в десятку лидеров компания «Гайде», переместившись с 12-го места на 10-е.

По данным автоматизированной информационной системы НССО, по итогам 2019 года сборы премии по ОСГОП упали на 3,6% относительно показателя 2018 года. Показатель средней премии в 2019 году сократился на 8,7%. Средняя выплата по рискам «вред жизни» и «вред здоровью» в 2019 году сократилась на 12,3% и 9%, соответственно, однако средняя выплата по риску «вред имуществу» увеличилась на 3,8%.

Финмаркет, 24 января 2020 г.