

Эксперты отмечают увеличение масштабов проблемы на рынке обязательного страхования пассажирских перевозок, которая грозит перерасти в коллапс. Ровно год назад произошел перерасчет коэффициента «бонус-малус» (КБМ), благодаря которому водители получают скидки на полисы за безаварийную езду или наоборот платят за страховку дорожке, будучи виновниками ДТП. Но, как мы видим, угроза увеличения стоимости полиса ОСАГО, не влияет на стиль вождения таксистов, ведь ДТП с участием такси на дорогах меньше не стало.

Как сообщил исполнительный директор Российского Союза Автостраховщиков (РСА) Евгений Уфимцев, аварийность среди пассажирских легковых перевозчиков не снизилась. По статистике, из 100 машин такси 34 попадают в ДТП. Для примера: у обычных водителей частота аварийности достигает всего лишь 5%. Рынок такси для страховых компаний уже сейчас является максимально убыточным, а при дальнейшем ухудшении ситуации, многим компаниям просто не хватит резервов на покрытие ущерба при наступлении страховых случаев, связанных с такси. Уровень страховых выплат при урегулировании убытков в ДТП с участием водителей такси по данным на 2020 год превышает 162%. Следовательно, существующие страховые тарифы для такси недостаточны и несбалансированны.

Кроме того, существуют владельцы таксопарков с хорошей страховой историей и с невысоким процентом аварийности на предприятии, и есть другие компании, где каждый первый автомобиль стал виновником ДТП. Несправедливо, что и те, и другие, платят за полис ОСАГО по единому тарифу для такси. Получается, из-за недостаточной гибкости тарифа по этому сегменту рынка, первые вынуждены платить за таксопарки, где аварийность выше в десятки раз, что называется «за себя и за того парня». На рынке страхования пассажирских перевозок давным-давно назрела необходимость появления некоего финансового инструмента, который бы заставлял таксопарки с плохой страховой историей более ответственно относиться как к отбору и обучению водителей, с одной стороны, так и к состоянию автомобилей.

Как отмечает эксперт в сфере автострахования и координатор движения «Общество Синих Ведерок» Петр Шкуматов: «Такси на текущий момент является самым аварийным сегментом транспорта среди пассажирских перевозок, да и вообще это самый

аварийный вид транспорта на российских дорогах. Индивидуализация ОСАГО позволила сделать тарифы справедливыми. Кто как ездит, так и будет платить. Если владелец таксопарка работает в сотрудничестве со страховой компанией, набирает хороших водителей, проверяя их перед допуском к работе, а его автомобили отличает низкая аварийность, то стоимость ОСАГО будет соответствующей».

Однако, многие безответственные владельцы таксопарков и частные-таксисты предприниматели, пытаясь сэкономить, предпочитают вовсе не страховать автомобили и не покупать ОСАГО для такси, что является прямым нарушением российского законодательства. Они надеются отделаться штрафом за отсутствие полиса, либо оформляют обычный полис не для перевозчиков. Но в случае возможной аварии и необходимости ремонта пострадавших автомобилей, самым незащищенным при ДТП становится пассажир такси. Кто заплатит за его жизнь и здоровье, при отсутствии страховки у водителя?

На сегодняшний день в базе АИС РСА по всей России зарегистрировано 470 404 действующих разрешений ОСАГО для такси. А если посмотреть статистику навигаторов, которые оказывают услуги такси, реальная цифра приближается к двум миллионам. И ситуация, даже после свершившейся либерализации ОСАГО, даже при двойном тарифе для такси и с двойным коэффициентом – не решается. Представители страхового сообщества и эксперты пришли к выводу, что необходимо не только пересматривать тарифы ОСАГО для такси, но в первую очередь снижать аварийность самих пассажирских перевозчиков.

Как отмечает заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов: «Сегодня у нас по Москве среднестатистическое такси в течение года пробегает до 300 тысяч километров. Только вдумайтесь, что это за автомобиль с таким пробегом? Насколько он безопасен для водителя, пассажиров, других участников дорожного движения и пешеходов? Все мы знаем, что аварийность в сегменте такси просто колоссальная. Многие страховые компании нашли выход и предлагают таксопаркам страховать автомобили и по каско тоже, с частичным погашением самого водителя. В таком случае, это хотя бы покрывает убыточность страховых компаний, а водители такси стараются следить за состоянием автомобиля, ездить аккуратно, не попадая в ДТП».