

Центр стратегических разработок оценил риски от текущей практики выдачи ОСАГО водителям такси в России. Если действующие барьеры выдачи не будут преодолены, в таксомоторной отрасли есть вероятность 30%-го выбытия водителей и сокращения доходов отрасли на 380 млрд рублей, подсчитали эксперты ЦСР. Текущая высокая стоимость и недоступность покупки полисов для водителей являются основными причинами отсутствия ОСАГО для такси.

По данным исследования, только 56% водителей имеют специализированный полис ОСАГО для такси. В среднем, стоимость специализированного полиса для такси вдвое выше, чем у полиса для автомобилей, которые используются только в личных целях. Это является серьезной финансовой нагрузкой на водителей такси. Также до сих пор осталась проблема с доступностью приобретения ОСАГО для такси – страховые компании неохотно сотрудничают с водителями отрасли и могут не выдавать им специализированные полисы.

Эксперты совместными усилиями ищут решения, чтобы не допустить социально-негативных эффектов. Если проблема доступности ОСАГО для такси не будет решена, это может привести к совокупному падению их доходов на 195,9 млрд рублей. А если отрасль потеряет этих водителей из-за недоступности ОСАГО, возможен 30%-й рост цен на услуги такси.

По мнению заместителя генерального директора ЦСР, директора Центра регуляторной политики Екатерины Папченковой, «для повышения доступности полиса ОСАГО и одновременно для повышения безопасности поездок, требуется выработка принципиально новых платформенных решений в сфере обязательного гражданского автострахования водителей такси, предоставляющих услуги через цифровые платформы».

Начальник отдела технической политики Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Еркашов, считает, что «сама по себе идея динамического страхования

интересна. Сейчас вводится краткосрочное ОСАГО для такси на месяц и день, однако с учетом цифровизации возможно введение страхования и на один час, или даже несколько минут. Большая часть водителей такси занимается подработкой, им просто нецелесообразно покупать полноценный полис ОСАГО для такси. Для них динамическое страхование оправдано. А контроль можно будет осуществлять через агрегаторы и их системы. Когда водитель выполняет заказ или завершает поездку, возможно учитывать это время как краткосрочное ОСАГО. Этот вопрос может быть проработан совместно с коллегами из агрегаторов и Минцифры, РСА».

В этом году эксперты ЦСР уже презентовали общественности и экспертному сообществу предварительные данные, которые в июле текущего года позволили начать межотраслевой диалог с регуляторами о механизмах повышения доступности ОСАГО для водителей такси. Одним из вариантов решения проблемы, связанной со стоимостью и доступностью полисов для водителей, отрасль видит внедрение гибридного (комбинированного) страхования.

Гибридные страховые продукты позволяют учесть цели использования автомобилей и переключать ОСАГО для такси с ОСАГО для личных целей и наоборот – 71% водителей используют автомобили в том числе и для личных целей. Комбинирование личного и специализированного ОСАГО позволит водителям такси сократить расходы на специализированный полис, так как в расчете его стоимости будет учитываться только фактическое время водителя на линии выполнения заказов. Особенно актуально гибридное ОСАГО для тех, кто использует такси в качестве подработки – по данным исследования это 43% водителей.

Современные цифровые решения дают возможность водителям свободно переключаться между личными и коммерческими страховыми полисами, поэтому регулирование ОСАГО не может не учитывать новую реальность и специфику цифровой экономики.

Википедия страхования