



В случае принятия законопроекта перевозчики не смогут заниматься деятельностью до тех пор, пока не застрахуют свою ответственность минимум на 2 млн рублей за вред жизни каждому пассажиру.

Законопроект о страховании пассажиров такси может спровоцировать уход таксистов «в тень» и увеличить стоимость их услуг, но в то же время приведет к улучшению качества обслуживания. Об этом ТАСС рассказали эксперты.

Как сообщалось ранее, законопроект о включении легковых такси в систему обязательного страхования ответственности перевозчиков (ОСГОП) внесли в нижнюю палату российского парламента в конце марта. В случае принятия законопроекта перевозчики не смогут заниматься деятельностью до тех пор, пока не застрахуют свою ответственность минимум на 2 млн руб. за вред жизни каждому пассажиру. Такси — единственный вид пассажирского транспорта, который не попадает под действие закона об ОСГОП. В результате пострадавшие пассажиры такси защищены только законом об ОСАГО, где максимальная компенсация за гибель человека составляет 500 тыс. рублей.

Нагрузка на таксомоторный бизнес и рост цен для пассажиров

По мнению экспертов, если закон обяжет таксистов страховать жизнь пассажиров на 2 млн. рублей, то они будут вынуждены повышать цены на свои услуги или уходить с рынка. Такие прогнозы озвучил ТАСС депутат Государственной думы Юрий Волков. «В случае принятия закон может выдавить с рынка такси часть перевозчиков, в небольших городах это может привести к ограничению конкуренции, а, значит, повысит стоимость услуг», — сказал собеседник агентства.

О возможном подорожании поездок на такси предупреждают и представители этого бизнеса в Новгородской области, Краснодарском и Приморском крае. Аналогичные последствия в случае принятия законопроекта ожидают и таксисты Крыма. Сейчас в республике 1 км поездки на такси стоит минимум 15 рублей. «Естественно, [цена поездки на такси возрастет], «...» если у него возникнет необходимость страховать пассажира, таксист «...» будет раскладывать [затраты на страховку] на тех, кого он возит», — пояснил ТАСС глава Ассоциации автоперевозчиков Крыма Николай Дискин. Пассажиров такси сейчас страхуют перевозчики в Санкт-Петербурге, но в случае введения обязательного страхования, цена поездки может подорожать на 20%. Об этом сообщил ТАСС операционный директор компании «ТаксовичкоФ» Анатолий Малышев. «Расходы на реализацию этой идеи для таксомоторной отрасли только в Петербурге, по самым минимальным оценкам, составят около 500 млн рублей. Некоторые службы такси могут возместить расходы на страхование путем увеличения комиссии или понижения процента для водителей», — сказал Малышев.

Если не перекладывать затраты на пассажиров, то увеличится нагрузка на бизнес. Об

этом заявил директор по развитию ГК «Петербургское такси 068» Виктор Соловьев. «Дополнительное страхование пассажиров будет стоить компаниям еще около 10 — 15 тыс. рублей в год за один автомобиль. При этом, например, наш автопарк насчитывает порядка 500 машин, которые мы ежегодно страхуем. Но за 2017 год в «Петербургском такси 068» была лишь одна выплата по страховому случаю, и то незначительному», — сказал представитель таксопарка.

Такси станут безопаснее

Регионы рассчитывают, что с принятием закона о страховании пассажиров такси, удастся сделать поездки на автотранспорте безопаснее. Например, позитивного эффекта ожидают в Северной Осетии, где в настоящий момент большая часть таксистов работает без страховки и разрешительной документации.

«Закон положительный, он будет работать на обеспечение безопасности наших граждан», — рассказал в беседе с ТАСС министр промышленности и транспорта региона Хайдарбек Бутов.

Это мнение разделяет и заместитель директора департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Сочи Вячеслав Бауэр. «Если транспортное средство попадет в ДТП, и окажется, что таксист не виновен, пассажиру будет возмещена компенсация именно благодаря этой страховке, в этом ее огромный плюс», — сказал Бауэр.

Агрегаторы и таксопарки в неравных условиях

По мнению экспертов, закон о страховании пассажиров такси будет иметь разные последствия для двух основных игроков рынка таксоперевозок, — таксопарков и так называемых диспетчерских служб или агрегаторов. Они дистанционно работают с любым водителем. Если во время такой поездки случается авария, то она квалифицируется как обычное ДТП с пассажиром, и диспетчерская служба в таких случаях ответственности не несет. На это обращает внимание руководитель «Новгородского автотранспортного союза» Иван Махнев.

«Вызвав такси через диспетчерскую службу, пассажир практически делает то же самое, что берет попутку», — отметил он.

В итоге сейчас, чтобы получить страховые выплаты от некоторых компаний, большинство клиентов вынуждены подавать в суд, собирать множество справок и судиться со службой такси не один месяц.

По-другому выстроена работа таксопарков. В них водителей перед сменой ежедневно проверяют медики, а автомобили осматривает собственный отдел технического контроля. И только после этого таксисты получают путевку, разрешающую выйти на линию. А в случае ДТП ответственность несет таксопарк.

По мнению председателя общественного совета по развитию такси в России Ирины Зариповой, законопроект о страховании пассажиров такси не доработан и лоббирует интересы диспетчерских служб.

«Он [законопроект] больше направлен в сторону крупных агрегаторов, которые сейчас и так страхуют своих пассажиров, а что делать с мелкими перевозчиками — непонятно. Мы смотрим отрицательно на этот законопроект, так как с точки зрения больших агрегаторов он ничего не поменяет, а малому бизнесу он доставит неудобства», — сказала Зарипова.

Альтернативные инициативы в регионах

Некоторые субъекты страны, не дожидаясь принятия федерального закона о безопасности пассажиров такси, самостоятельно пытаются регулировать эту сферу.

Например, по такому пути пошли власти Якутии. В частности, минтранс республики разрабатывает проект закона «О пассажирских перевозках в Республике Саха (Якутия)», который направлен на значительное усиление контроля за деятельностью такси и на повышение безопасности пассажиров.

«Мы не должны загнать в угол малый бизнес. Благодаря частным таксистам перевозятся пассажиры в отдаленные районы. В тоже же время кроме страхования нужно решать и другие, более насущные вопросы: неподготовленные водители, транспорт, отсутствие пунктов отдыха, придорожного сервиса», — пояснил ТАСС председатель комитета парламента Якутии Виктор Федоров.

Регулированием рынка таксоперевозок озабочены и на Кубани. В регионе рассчитывают на то, что в скором времени будут приняты федеральные законопроекты, которые определяют статус диспетчерской службы или агрегатора, а также запретят им отдавать заказы незарегистрированным официально водителям. Об этом сообщил ТАСС председатель правления Союза транспортников Кубани Михаил Михеев.

«На территории Краснодарского края «...» многие агрегаторы уже стараются отдавать заказы легальным таксистам. То, что происходит сейчас на рынке, когда непонятно какой водитель непонятно куда везет, непонятно кто ответственный, где водитель проходил (и проходил ли вообще) техосмотр и медицинский «...» — эти изменения уже назрели», — отметил Михеев.

Источник: Финмаркет, 11.04.2018