

Автоэксперт Шкуматов: такси бьёт рекорды покупок краткосрочных полисов ОСАГО

Согласно данным Национальной страховой информационной системы (НСИС), за 9 месяцев текущего года продано 3 942 057 полисов ОСАГО с пометкой «такси». Среди указанного количества с января по сентябрь заключено 228 149 годовых договоров (общая премия 4,765 млрд. руб., средняя – 20 884 руб.), против 3 713 908 млн «коротких» (общая премия 835 940 руб., а средняя — 225 руб.). В среднем годовой полис обходится таксисту в 57 рублей в сутки, а краткосрочный однодневный – почти в 4 раза дороже. Руководитель рабочей группы Народного фронта «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов рассказал, как сейчас обстоят дела у такси в сегменте ОСАГО, а также почему среди таксистов настолько популярны «короткие» полисы, хотя довольно очевидно – годовой договор существенно выгоднее.

«Достаточно ожидаемо, что именно водители такси являются основными покупателями краткосрочного ОСАГО, поскольку в этой сфере арендная схема работы доминирует над предоставлением услуг такси на своих автомобилях. Автопаркам нет финансового смысла приобретать долгосрочный полис ОСАГО без ограничения числа водителей для такси, гораздо проще приобрести в мобильном приложении полис на время работы конкретного водителя, переложив на него затраты на покупку ОСАГО. Так, многие автомобили такси сдаются в аренду на срок от одного дня. Если человек с водительским удостоверением хочет заработать условно 5 000 рублей, он идет в таксопарк, получает ключи, работает 12 часов и получает эту сумму. Или потерявший работу берёт машину такси в аренду, ездит зарабатывает деньги пару тройку недель и параллельно ищет новое место. Устроившись, человек возвращает машину, и её сдают уже следующему желающему. Такая краткосрочная аренда такси при приобретении ОСАГО на год предполагает покупку полиса без ограничения числа водителей, но эти полисы дорогие – коэффициент «мультидрайв» выше, что делает их менее выгодными по сравнению с краткосрочными договорами с указанием конкретных водителей. Плюс, когда машина простаивает в ожидании арендатора, никто страховку не покупает, и это ощутимая экономия. Из общего количества автомобилей в ФГИС «Такси», которое недавно составляло около 670 тысяч штук, можно сделать вывод, что краткосрочная аренда окончательно заняла доминирующее положение на современном российском рынке такси — теперь 58% машин такси арендные, и эта схема работы имеет тенденцию к росту. Только 42% машин такси имеет постоянных водителей.

Хочется отметить, что дисциплина в покупке ОСАГО таксистами за последние годы резко возросла, поскольку увеличились штрафы (сейчас за повторное нарушение штраф от 3 до 5 тысяч рублей), а также участились проверки машин такси на дорогах. Некоторые таксисты сообщают, что как минимум раз в неделю их останавливают и проверяют на соблюдение требований законодательства. В целом, согласно данным Российского Союза Автостраховщиков (РСА), очевидна положительная динамика для всех участников дорожного движения – частота страховых случаев с участием такси в январе-июне снижается в годовой динамике третий год подряд. Дороги становятся безопаснее – это радует, но важно и дальше прокачивать уровень дисциплины владельцев такси. Например, близится запуск камер для штрафов водителей без ОСАГО. 15 октября комитет Госдумы по финансовому рынку поддержал в первом чтении законопроект, согласно которому штрафовать автовладельцев без полиса ОСАГО при фиксации камерой отсутствия договора, можно будет только один раз в сутки.

К слову, ситуация с полисами ОСГОП, которые защищают уже самих пассажиров, в том числе такси, хуже: эту страховку имеет не более 50% машин такси. Люди продолжают играть в опасную лотерею: есть полис, нет полиса – заранее пассажир не знает. Связано такое небольшое проникновение обязательного вида страхования с фактическим отсутствием контроля. Инспекторы ГИБДД не проверяют наличие этого полиса, а рейды транспортных инспекторов в отношении такси редки. Ситуацию может переломить автоматический контроль на уровне ФГИС «Такси», когда наличие полиса ОСГОП (равно как и ОСАГО с пометкой «такси») будет проверяться путем запросов в НСИС и, в случае отсутствия полиса, разрешение будет отзываться или приостанавливаться. Однако архитектурные недостатки ФГИС «Такси» пока препятствуют такому автоматическому обмену информацией, поэтому наличие полиса приходится проверять вручную. Такие выборочные проверки уже приводят к отзыву разрешений на работу такси в ряде регионов, но масштаб пока незначительный.

В то же время мы имеем ряд положительных отзывов на компенсации по ОСГОП от пассажиров, к сожалению, пострадавших в ДТП в такси. Выплаты производятся быстро, без лишних проволочек, в должном объеме и помогают людям восстановить здоровье. Так что ОСГОП тоже работает, осталось увеличить дисциплину его приобретения, тем более что этот полис защищает и самих таксистов».