



СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ЧЕРЕЗ ЦИФРОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ

Отчет | Сентябрь 2023

Содержание

Содержание.....	2	Снижение стоимости страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы: законодательное закрепление и предложения цифровых платформ и страховых компаний	47
Основные выводы	3	1. Снижение стоимости посредством специальных программ и (или) факторов, закрепленных на уровне законодательства и предлагаемых страховыми компаниями и цифровыми платформами	47
Практика использования полисов ОСАГО для такси в России.....	6	2. Снижение стоимости посредством телематического страхования, закрепленного на уровне законодательства и предлагаемого страховыми компаниями и цифровыми платформами	52
Характеристика работы водителей такси в России	6	3. Снижение стоимости посредством динамического (гибридного) страхования, закрепленного на уровне законодательства и предлагаемого страховыми компаниями и цифровыми платформами	63
Использование автомобиля такси	8	4. Снижение стоимости посредством вариативности срока, на который заключается договор страхования: законодательное закрепление и предложение страховых компаний.....	66
Возникновение ДТП на дороге.....	10	Регуляторные предложения в целях повышения доступности ОСАГО для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы	70
Использование полисов ОСАГО	12	Приложение	72
Оплата полисов ОСАГО	14	Портрет участников исследования	72
Результаты анализа интервью.....	18		
ОСАГО для такси как продукт и инструмент страхования	18		
Стратегии изменения ситуации.....	20		
Оценка социально-экономических рисков при текущей практике ОСАГО для такси в России	25		
Оценка эффектов от реализации возможных изменений в страховании ОСАГО водителей такси в России.....	29		
Регулирование страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, в России и за рубежом	30		
Российский опыт регулирования страхования ответственности водителей такси.....	30		
Зарубежный опыт регулирования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы	31		

Основные выводы

1

Практика использования полисов ОСАГО для такси в России

- По данным опроса, только половина водителей такси (56%) имеет полис ОСАГО для такси.
- Основным барьером для самостоятельного приобретения водителями полиса ОСАГО для такси является его высокая стоимость (53%). Водители указывают, что специализированный полис стоит в два раза дороже обычного. Дополнительным барьером выступает низкая информированность. Также 17% водителей не приобретают полис ОСАГО для такси, так как полагают, что его наличие никем не контролируется.
- Самостоятельно оплатить полис ОСАГО для такси готова половина водителей при его стоимости в 25 тысяч рублей.
- Больше половины водителей (56%) обычно используют свой личный автомобиль для оказания услуг такси. При этом этот автомобиль используется большинством водителей не только для работы, но и с нерабочими целями (51%). Такой гибкий формат работы таксистов обуславливается тем, что среди них распространено сотрудничество с цифровыми платформами (92%). Большинство таксистов – платформенные занятые.
- Водители такси имеют разный уровень вовлеченности в профессию, что обуславливает разнообразие графиков работы (например, 11% работают от 2 до 20 часов в неделю). Это повышает актуальность гибкого подхода к формированию стоимости полиса ОСАГО для такси. Отсутствие гибкости в данном вопросе может привести к сокращению числа подрабатывающих водителей и негативно отразиться на предложении таксомоторных услуг на рынке, что стимулирует рост их стоимости.
- В рамках стратегии изменения ситуации для повышения доступности полисов ОСАГО возможно снижение минимального срока страхования, применение комбинированного тарифа, использование данных цифровых платформ и телематики.
- Исследование показало, что готовность платить за ОСАГО для такси выше при наличии рассрочки и/или комбинированного тарифа. Использование таких инструментов позволяет увеличить долю готовых самостоятельно приобрести полис (на 10–13%) или увеличить стоимость полиса: половина водителей будет готова самостоятельно его приобрести за 32–35 тысяч рублей.

2

Оценки социально-экономических рисков при текущей практике использования ОСАГО для такси

- выбытие водителей такси из-за дороговизны полиса ОСАГО для такси может составить около 30% (или более 200 тыс. водителей такси);
- сокращение доходов выбывающих водителей на 195,9 млрд руб.;
- сокращение доходов ФЛ и ЮЛ, сдающих в аренду автомобили, на 65,4 млрд руб., агрегаторов на 112,2 млрд руб., а также страховых компаний на 5,4 млрд руб.;
- снижение налоговых поступлений может составить 39,2 млрд руб.;
- риск увеличения безработицы (+0,3 п.п.) и экономической нестабильности для членов их семей (~365 тыс. чел.);

- рост цен на услуги такси (~+30%).



Инструменты снижения стоимости страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы

За рубежом выделяются два основных подхода к регулированию страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы:

1. Правила страхования ответственности «платформенных» водителей такси **идентичны правилам, установленным для водителей классических такси**. Например, в Великобритании, Германии, Индии, Китае, Сингапуре и др.
2. На законодательном уровне устанавливается **специальное «платформенное» страхование ответственности водителей такси**. Данные требования регламентируются в рамках комплексного регулирования ride-hail цифровых платформ. Например, в США, Малайзии, Филиппинах.

В рамках данных моделей зарубежом выделяется четыре способа повышения доступности страхования ответственности для «платформенных» такси:

1. **снижение срока, на который возможно заключить договор страхования;**
2. **использование динамического (гибридного) страхования;**
3. **использование телематического страхования;**
4. **наличие специальных программ.**

Во-первых, стоимость страхования ответственности водителей такси, в том числе «платформенных», может быть снижена за счет снижения сроков заключения договора страхования. Некоторые зарубежные юрисдикции не устанавливают жесткий срок, на который может быть заключен договор страхования, что ведет к появлению страховых продуктов, страхующих ответственность на тот срок, когда автомобиль используется в качестве такси. Например, в Сингапуре, Малайзии, Индии, Филиппинах, ЮАР, Австралии, Канады, Великобритании отсутствует закрепление сроков, на который заключается договор страхования.

Во-вторых, гибкие сроки страхования открывают возможность для развития **динамического (гибридного) страхования**, суть которого в **чередовании страховых покрытий**: когда водитель использует автомобиль в личных целях, действует стандартное личное страхования с меньшим уровнем страховых выплат, а когда он занят через цифровую платформу как таксист, страховые выплаты увеличиваются до уровня, установленного для коммерческого использования автомобиля.

Динамическое страхование активно реализуется через продукты страховых компаний: в Канаде (Northbridge Insurance и др.), США (Progressive, USAA и др.), Индии (Tata AIG и др.), Австралии (Youi, Bingle и др.), Малайзии (Grab in). При этом в некоторых юрисдикциях возможность использования динамического (гибридного) страхования для «платформенных водителей такси» устанавливается на уровне закона (США).

В-третьих, за рубежом активно используется телематическое страхование как способ снижения стоимости страховых полисов независимо от наличия соответствующего регулирования. Страховые компании в Великобритании, Германии, Гонконге, США, ЮАР, Канаде предлагают телематические решения для такси, а в Италии использование телематики предписывается действующим регулированием. В некоторых странах (Малайзия, Индия) телематическое страхование актуализируется в официальных заявлениях регуляторов, постепенно допускается внедрение страховых продуктов на основе технологических решений.

В-четвертых, к общим способам повышения доступности страхования ответственности водителей такси можно отнести встречающиеся системы скидок при безопасном вождении (повышение класса безаварийности, использование системы bonus-malus), установку видеорегистраторов, осуществление ремонта в определенных страховщиком СТО, специальные юрисдикционные программы, например, Фленсбургскую систему, в рамках которой начисляются баллы за совершение правонарушений (количество баллов по системе учитывается страховщиками при определении страховой премии).

4

Регуляторные предложения

По результатам социально-экономического исследования практики использования полисов ОСАГО для такси в России, анализа российского и зарубежного регулирования страхования ответственности водителей, оказывающих услуги через цифровые платформы, в целях повышения эффективности ОСАГО для такси может быть предложено:

- Устранение законодательных барьеров для внедрения гибридного (динамического) платформенного страхования, которое:

во-первых, предусматривает возможность переключения с ОСАГО для личных целей на ОСАГО для такси и обратно, что является прямым отражением непостоянной занятости водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, и инструментом снижения страховой премии. Юридически это может быть реализовано через установление возможности заключения рамочного (или генерального по аналогии со статьей 941 ГК РФ) годового полиса ОСАГО наряду со специализированными краткосрочными полисами ОСАГО для такси, заключаемыми в формате разовых сделок на период коммерческого использования автомобиля как такси;

во-вторых, учитывает и поощряет безаварийных водителей, предоставляя им скидку на страховую премию на основе данных, полученных в результате совместно разработанного цифровыми платформами и страховыми компаниями телематического страхового продукта.

- Включение в гибридное (динамическое) платформенное страхование не только ОСАГО, но и ОСГОП.

При этом стоит отметить, что наибольший эффект от реализации возможных изменений для улучшения в страховании ОСАГО водителей такси в России является комбинация гибридного (динамического) страхования с рассрочкой, которая уже известна на рынке ОСАГО. В таком случае дополнительное количество водителей, которые останутся на рынке услуг такси, может составить + 90 тыс. человек.

Регуляторные предложения могут потребовать внесения изменений в следующие нормативно-правовые акты России:

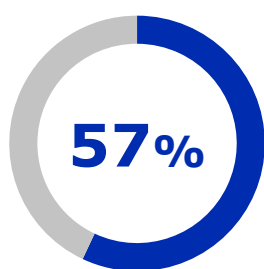
- Внести изменения в ФЗ от 25.04.2002 N 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», которые бы предусматривали возможность для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, приобретать наряду с полисом ОСАГО для личных целей специальный полис ОСАГО для такси на срок использования автомобиля с целью такси;
- Внести изменения в ФЗ от 29.12.2022 N 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», вступившим в силу 01.09.2023 г., которые бы предусматривали возможность введения платформенного страхования с динамическими тарифами на основе телематических инструментов для получения разрешения на перевозку пассажиров и багажа водителям такси, оказывающим услуги через цифровую платформу.

Практика использования полисов ОСАГО для такси в России

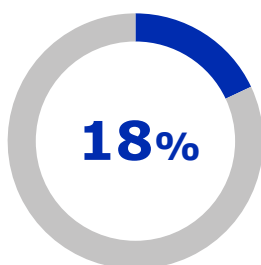
Характеристика работы водителей такси в России

Водители такси имеют разный уровень вовлеченности в профессию с точки зрения занятости: для 57% таксистов оказание услуг такси является единственным источником дохода. Остальные 43% имеют также другие заработки, причем для 58% из них оказание услуг такси обеспечивает менее 50% дохода.

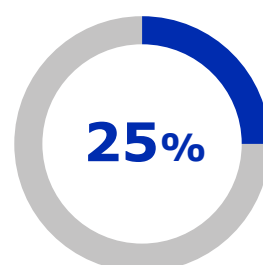
Диаграмма 1. Занятость водителей такси



Оказание услуг такси является единственным источником дохода



Оказание услуг такси — не единственный источник дохода, но обеспечивает более 50% дохода



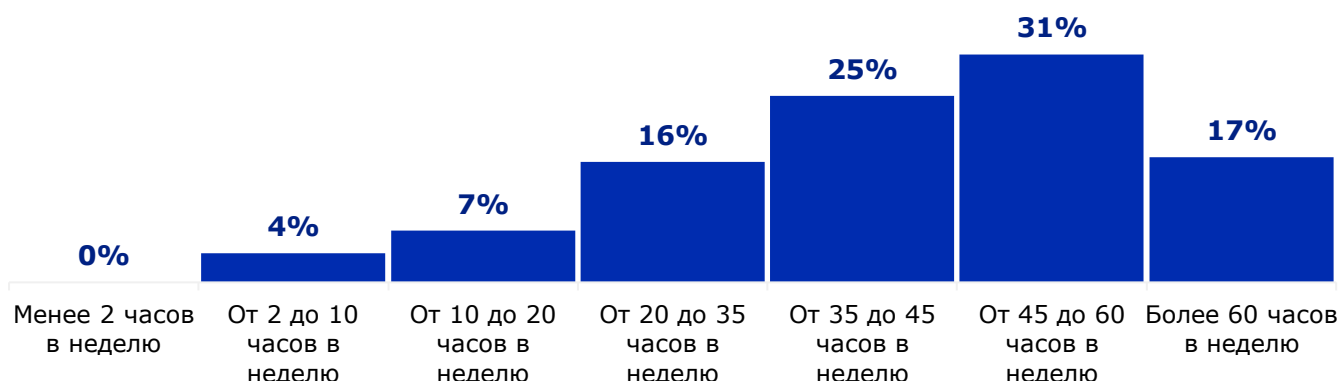
Оказание услуг такси — не единственный источник дохода и обеспечивает менее 50% дохода

Различия в занятости обуславливают разнообразие графиков работы:

- 27% таксистов предпочитают иметь менее интенсивный график работы до 35 часов в неделю;
- 25% водителей отрабатывают стандартные 35–45 часов в неделю;
- график работы основной части водителей такси (47%) больше стандартной 40-часовой рабочей недели.

Среднее время работы водителей такси в неделю составляет около 44–45 часов. Оно выше среди водителей, для которых оказание услуг такси является единственным источником дохода (50 часов), среди мужчин (45 часов против 38 часов среди женщин), среди использующих цифровые платформы (45 часов против 38 часов среди не использующих), а также среди использующих арендованный автомобиль (49–52 часа против 40 часов среди использующих личный автомобиль).

Диаграмма 2. График работы

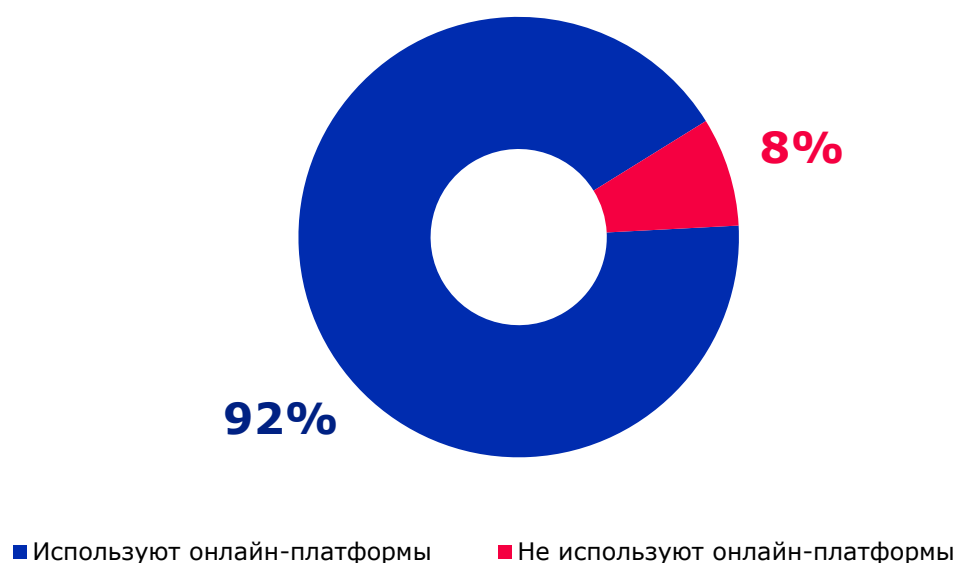


Разнообразие графиков работ и уровней занятости таксистов актуализирует применение гибких подходов к формированию стоимости полиса ОСАГО для такси: среди водителей, для которых оказание услуг такси не является основной деятельностью, покупка полноценного полиса за полную стоимость может выступить барьером для продолжения деятельности. Сокращение числа подрабатывающих водителей негативно отразится на предложении таксомоторных услуг на рынке, что стимулирует рост их стоимости.

Подавляющее большинство водителей (92%) при оказании услуг такси используют цифровые платформы:

- В крупных городах Центрального и Уральского федеральных округов использование цифровых платформ для оказания услуг такси является практически повсеместным (доля использующих их водителей достигает 100%), в то время как в Южном и Дальневосточном федеральном округах используют цифровые платформы 83-85% таксистов.
- С возрастом распространенность использования цифровых платформ для оказания услуг такси падает (с 97% среди водителей до 30 лет до 86% среди водителей от 45 лет и старше).
- Водители, для которых оказание услуг такси является подработкой, реже используют цифровые платформы (83% против 92% в среднем).

Диаграмма 3. Использование цифровых платформ



Распространенность сотрудничества водителей такси с цифровыми платформами указывает на высокий потенциал для привлечения последних при решении различных вопросов с ОСАГО, например они могут выполнять информационную функцию (подробнее далее). Однако эффективность их привлечения будет различаться на региональном уровне.

Использование автомобиля такси

При оказании услуг такси большинство водителей обычно используют свой личный автомобиль (57%), ещё 31% водителей используют автомобиль, арендованный у юридических лиц, 12% — арендованный у физических лиц.

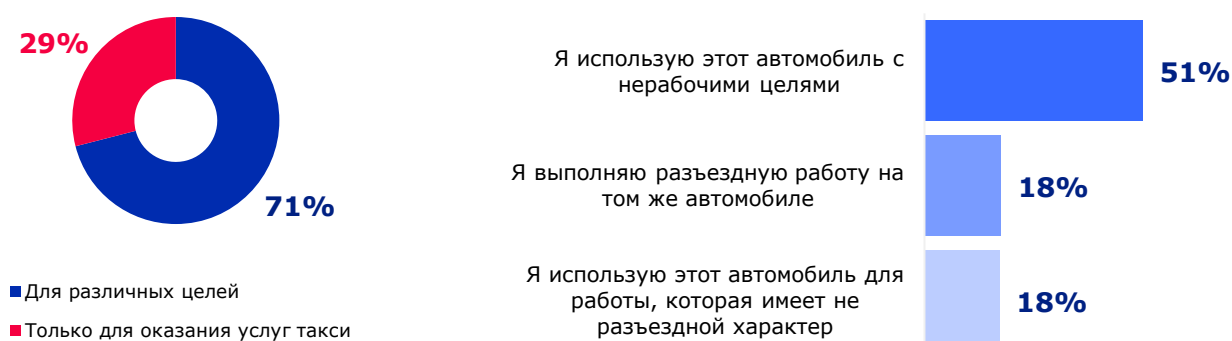
Водители, для которых оказание услуг такси является единственным источником дохода, в большинстве случаев используют арендованный автомобиль (61%), в то время как водители с меньшим уровнем вовлеченности в профессию чаще используют личный автомобиль (76–84%). Водители на тарифах «Эконом» и «Комфорт» обычно оказывают услуги на собственном автомобиле (59–62%), в то время как водители классов обслуживания выше («Комфорт+» и «Бизнес») в основном используют арендованные автомобили (63%).

Диаграмма 4. Тип автомобиля



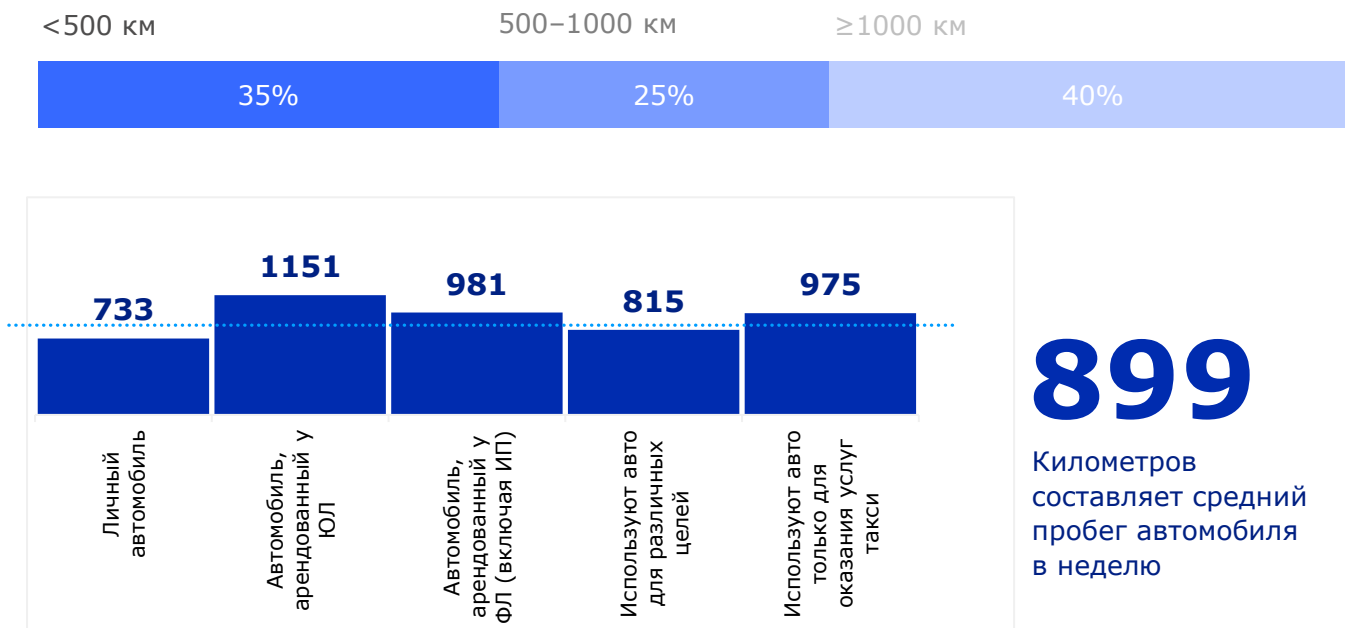
Большинство водителей такси (71%) используют автомобиль не только для работы, половина водителей используют транспорт для поездок за покупками, за город и прочими нерабочими целями (51%). Очевидно, что множественность целей использования автомобиля обусловлена оказанием услуг большинством водителей на личном автомобиле.

Диаграмма 5. Цели использования автомобиля такси



Перечисленные особенности использования автомобиля такси актуализируют применение гибких подходов к формированию стоимости полиса ОСАГО для такси. Для водителей, использующих для оказания услуг такси личный автомобиль, который используется также и с нерабочими целями, покупка полноценного полиса за полную стоимость выглядит менее оправданно и справедливо в сравнении с водителями, оказывающими только услуги такси на арендованном автомобиле.

Диаграмма 6. Пробег автомобиля в неделю

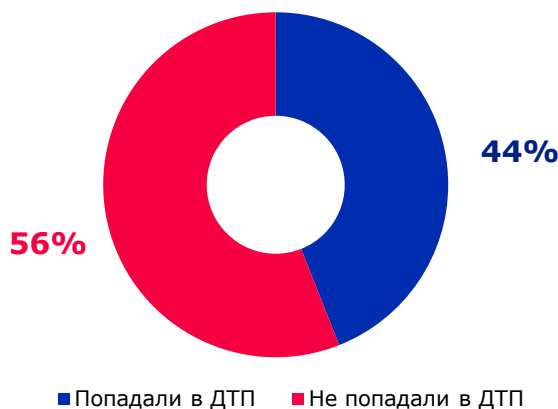


Средний пробег автомобиля такси в неделю составляет 899 км. Наибольший пробег среди автомобилей, которые используются только для оказания услуг такси (975 км против 815 км среди водителей, использующих авто для различных целей), а также чужих автомобилей — арендованных у юридических (1151 км) или физических лиц (981 км против 733 среди водителей, использующих личный автомобиль). Пробег у таких автомобилей на 9–28% выше среднего — этот фактор может быть принят во внимание при определении справедливой стоимости полиса ОСАГО для такси, поскольку увеличивает вероятность попадания в ДТП (подробнее далее).

Возникновение ДТП на дороге

Среди опрошенных водителей такси 44% попадали в дорожно-транспортные происшествия. Среднее количество ДТП за весь период вождения составляет 3,4 раза, а во время работы в качестве таксиста — 1,2 раза.

Диаграмма 7. Зарегистрированные ДТП



По данным НЦ БДД МВД России в 2022 году было 3 324 ДТП с участием легкового такси, где по вине водителей произошло 62% из них. При этом количество ДТП сократилось на 10%, а тяжесть их последствий в два раза ниже, чем в общем для происшествий с участием легкового транспорта¹.



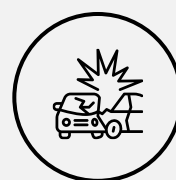
3,4

Среднее количество ДТП за весь период вождения



1,2

Среднее количество ДТП в качестве водителя такси



0,4

Среднее количество ДТП в качестве водителя такси, где водителя признали виновной стороной

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.

Диаграмма 8. Среднее количество ДТП



- Среднее количество ДТП за весь период вождения
- Среднее количество ДТП за период вождения в качестве водителя такси



Использование полисов ОСАГО

По данным опроса, больше половины водителей такси имеет специальный полис ОСАГО (56%). 4 из 10 водителей оказывают услуги такси, имея обычный полис ОСАГО для легкового автомобиля (39%), ещё 5% указывают на отсутствие полиса ОСАГО на текущий момент.

Заметим, что по данным Банка России количество договоров ОСАГО на такси, заключенных как с физ., так и с юр. лицами, в 2022 г. уменьшилось на 8% по сравнению с 2021 г.²

Диаграмма 9. Тип полиса



Наличие полиса ОСАГО для такси зависит от уровня занятости водителей: более половины из тех, для кого оказание услуг такси является единственным (64%) или главным (59%) источником дохода, имеют полис ОСАГО для такси, в то время как среди тех, для кого это лишь подработка, таких 33%. Также наличие полиса ОСАГО для такси зависит от типа автомобиля — водители на личном автомобиле оформляют его реже в сравнении с водителями на арендованных авто (38% против 69–82%).

Диаграмма 10. Ключевые причины не оформления полиса ОСАГО для такси



² Банк России. Обзор показателей страхования ОСАГО легковых транспортных средств, используемых в качестве такси.

Основная причина, по которой водители не оформляют специальный полис ОСАГО для такси, заключается в его слишком высокой стоимости (53%). 17% водителей такси не приобретают полис ОСАГО для такси, так как полагают, что наличие специального полиса никем не контролируется. 15% водителей такси не знают о необходимости приобретения специального полиса ОСАГО для такси. Проблема высокой стоимости полиса ОСАГО может в определенной степени решаться с помощью рассрочек и внедрения комбинированных тарифов (подробнее далее). Дополнительные барьеры могут быть снижены с помощью привлечения цифровых платформ, которые могут выполнять информационную функцию: они имеют техническую возможность информировать водителей о необходимости наличия полиса ОСАГО для такси, а также проверять их наличие, используя собственный функционал.

Среди водителей, использующих арендованный автомобиль, основной причиной отказа от оформления полиса ОСАГО для такси является мнение о том, что его должен приобретать владелец автомобиля (43%). Действительно, текущая практика показывает, что полис ОСАГО для арендованного автомобиля такси в большинстве случаев (71–94%) оплачивается собственником (подробнее далее). Таким образом, в вопросе приобретения полиса ОСАГО для такси важно соблюсти баланс между интересами водителей и собственников автомобилей.



Оплата полисов ОСАГО

При оформлении полисов ОСАГО всех типов (не только для такси) большинство водителей самостоятельно его оплачивают (56%). Для 35% водителей полис ОСАГО оплатил арендодатель автомобиля, ещё в 9% случаев, по заявлению таксистов, полис ОСАГО оплатила цифровая платформа. Однако роль цифровых платформ при оплате полиса может быть завышена, так как водители не всегда корректно разграничивают зоны ответственности таксопарков и цифровых платформ. В подавляющем большинстве случаев полис ОСАГО оплачивается собственником автомобиля (98%).

Диаграмма 11. Оплата полиса

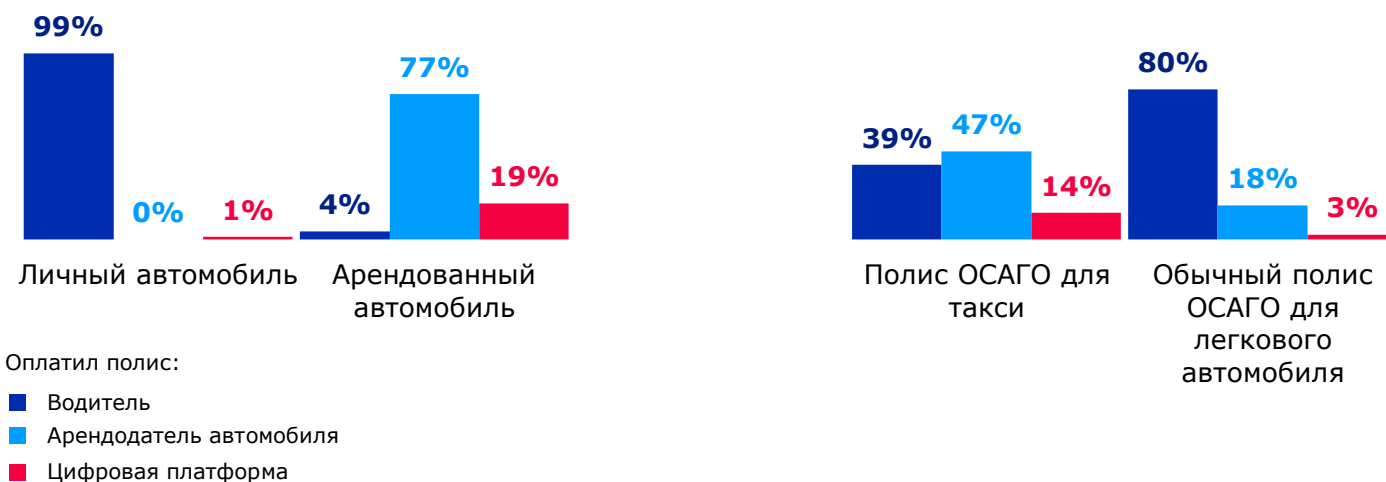


Специализированный полис ОСАГО для такси в почти половине случаев (47%) оплачивается арендодателем автомобиля. В 39% случаев полис ОСАГО для такси оплачивается самим водителем, ещё в 14% случаев — цифровой платформой.

Диаграмма 12. Оплата полиса

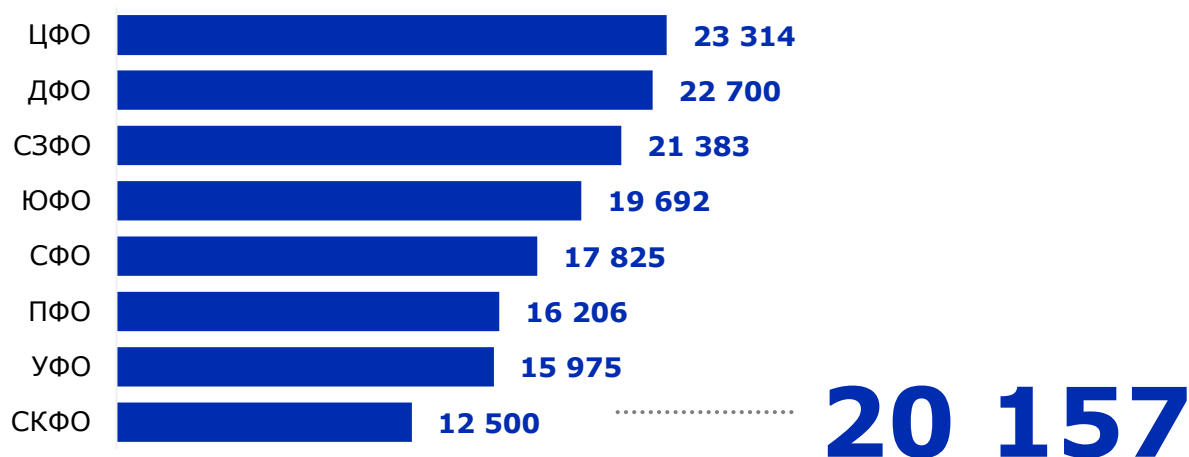
В зависимости от принадлежности автомобиля

В зависимости от типа полиса



Необходимо отметить, что водители такси почти в два раза реже самостоятельно оплачивают полис ОСАГО для такси в сравнении с обычным полисом (39% против 80% соответственно). Такое распределение обусловлено не только принадлежностью автомобиля, но и различиями в стоимости: полис ОСАГО для такси может быть в несколько раз дороже обычного полиса ОСАГО для легкового автомобиля. Напомним, что слишком высокая стоимость полиса ОСАГО для такси — это основная причина, по которой водители его не оформляют (53%). Более того, стоимость полиса ОСАГО для такси продолжает расти: по данным ЦБ в 2023 г. произошло увеличение средней стоимости полиса ОСАГО как для личных целей, так и для такси на 17%³.

Диаграмма 13. Оценка максимально приемлемой стоимости ОСАГО по регионам, руб.



Средняя премия по полису ОСАГО для такси для физических лиц в 2022 году согласно статистике Банка России³

Диаграмма 14. Эластичность спроса по цене

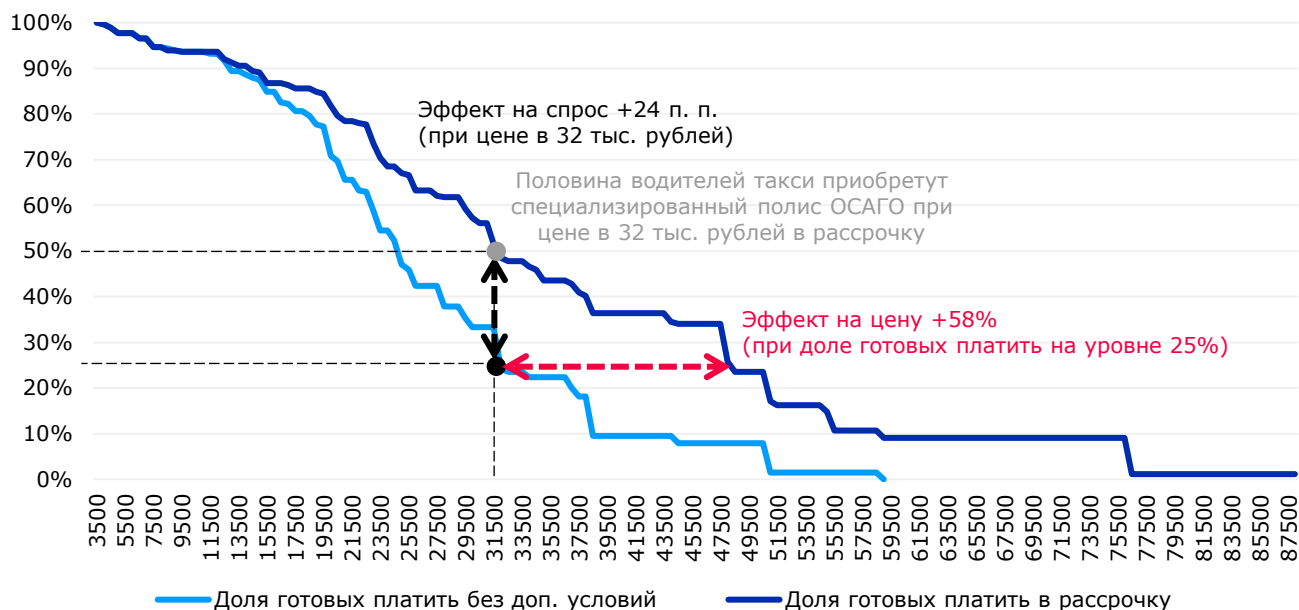


Самостоятельно оплатить специализированный полис ОСАГО готова половина водителей при его стоимости в 25 тысяч рублей.

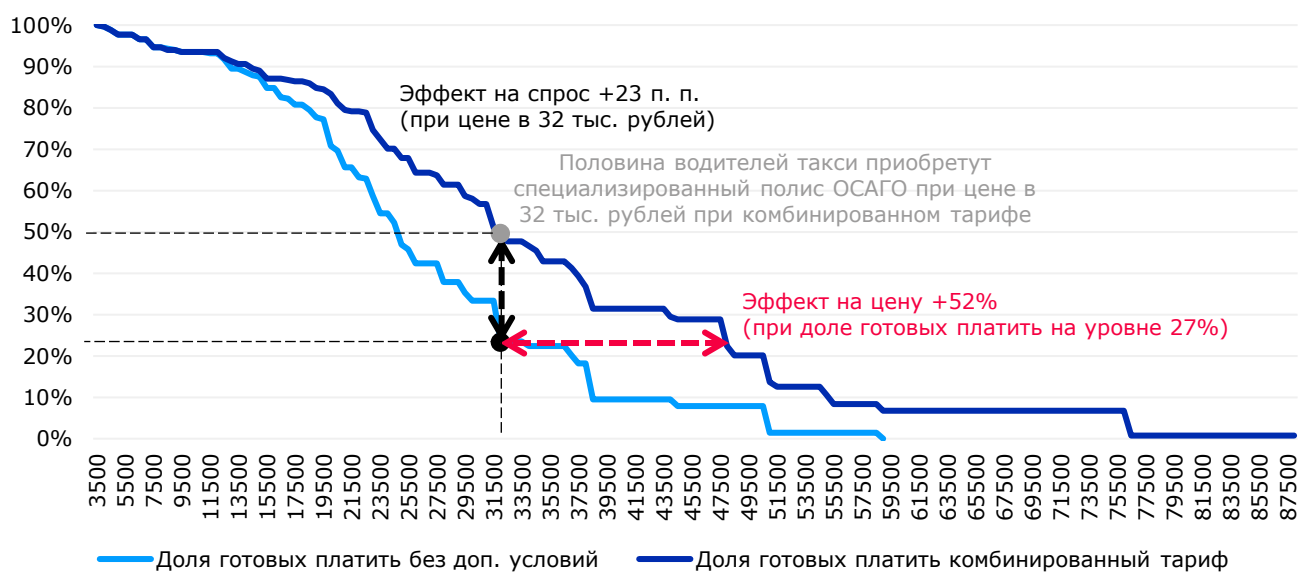
³ Банк России. Обзор показателей страхования ОСАГО легковых транспортных средств, используемых в качестве такси.

Диаграмма 15. Эластичность спроса по цене с применением доп. условий

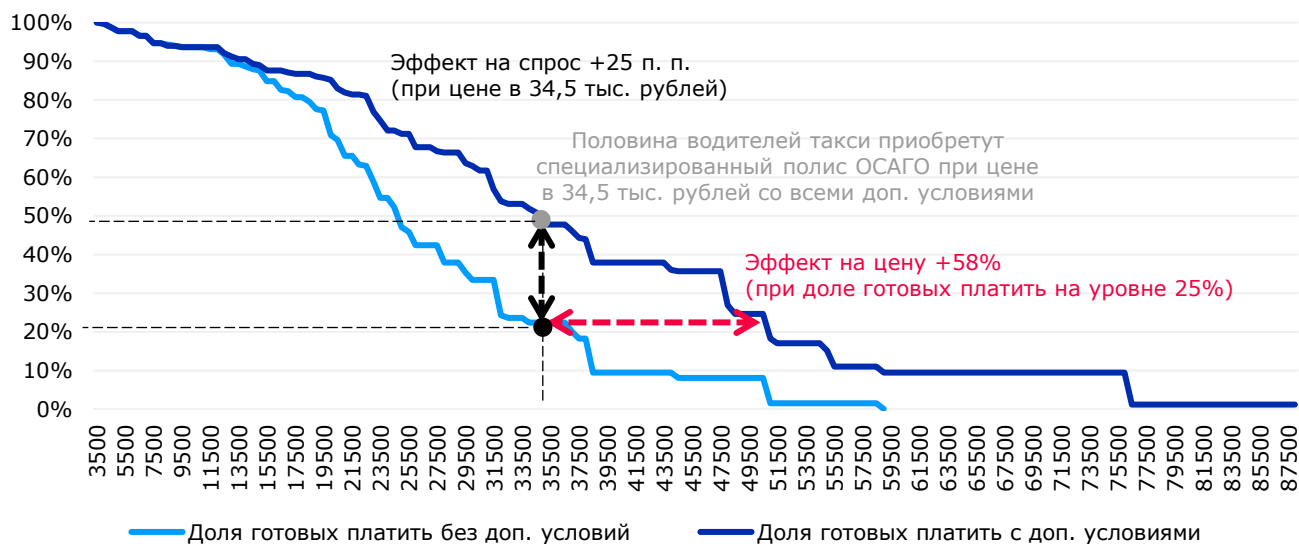
При оплате в рассрочку



При использовании комбинированного тарифа



При возможности выбрать между рассрочкой и комбинированным тарифом



Водители такси готовы заплатить больше за специализированный полис ОСАГО, если оплата пройдет в рассрочку и будет разбита на 12 платежей в течение года. Использование этого инструмента позволит увеличить долю готовых самостоятельно приобрести полис на 11% или увеличить стоимость полиса: половина водителей согласится на цену в 32 тысячи рублей. Аналогичные данные (рост спроса на 10%) получены в случае введения комбинированного тарифа, при котором повышенный тариф ОСАГО начисляется только тогда, когда оказываются услуги такси; все остальное время используется обычный тариф ОСАГО — общая стоимость полиса зависит от выработки в качестве такси. Применение обоих условий на выбор приводит к росту спроса на 13%, половина водителей согласится на цену в 34,5 тыс. рублей.



Результаты анализа интервью

В данном разделе представлены результаты качественного исследования, которое основано на анализе глубинных структурированных интервью с экспертами: представителями таксопарков и страховых компаний. Качественное исследование позволило представить в аналитическом виде спектр мнений и субъективных оценок экспертов из этих двух групп участников рынка.

ОСАГО для такси как продукт и инструмент страхования

ОСАГО для такси как инструмент страхования с точки зрения таксопарков

Эффективность ОСАГО для такси как инструмента страхования, с точки зрения таксопарков, оценивается неоднозначно. Эксперты указывают, что наличие ОСАГО для такси упрощает получение выплат или осуществление ремонта при наступлении страховых случаев, повышает безопасность участников дорожного движения, увеличивает удовлетворенность пассажиров при оказании услуг. При этом часть экспертов указывает на неэффективность инструмента с точки зрения стоимости и возможности оформления.

Доступность по стоимости

ОСАГО для такси, по мнению части экспертов, является неэффективным инструментом с экономической точки зрения: повышенная стоимость полисов ОСАГО для такси нерентабельна на фоне малого количества страховых случаев и низкого уровня выплат по ним. Более того, эксперты отмечают ухудшение ситуации, поскольку темп роста стоимости полисов ОСАГО для такси превышает темп роста цен на оказание услуг такси. Рост цен имеет сплошной характер, что, по мнению таксопарков, несправедливо по отношению к водителям с высоким качеством вождения.

Представители таксопарков понимают, что повышенная стоимость полисов ОСАГО для такси в сравнении с полисами ОСАГО для легковых автомобилей обусловлена повышенными рисками. При этом эксперты сравнивают ситуацию в отрасли такси с ситуацией в отрасли каршеринга, где, по их наблюдениям, частота наступления страховых случаев выше, а стоимость полисов ОСАГО ниже, что отражает неравные условия для этих отраслей. При этом они указывают, что для них оптимальная стоимость полиса ОСАГО для такси будет ниже текущей на 30–50%. В данном случае, в лучшей позиции находятся крупные таксопарки, которые имеют возможность осуществления корпоративных заказов со скидками до 50%, что повышает рентабельность инструмента до комфортного уровня.

На стоимость полисов ОСАГО для такси также влияют приобретение дополнительных услуг, таких как расширенное страхование с повышенными суммами покрытия, страхование гражданской ответственности, страхование от несчастных случаев, страхование жизни и здоровья и другое. Частота приобретения дополнительных услуг индивидуальна: она зависит от их востребованности с учетом парка машин и целевой аудитории таксопарка, наличия собственных сервисных центров и служб, а также размера таксопарка (крупные игроки имеют больше возможностей отказаться от навязываемых услуг).

Доступность по оформлению

Другим недостатком полисов ОСАГО для такси как инструмента страхования является его низкая доступность с точки зрения оформления. Эксперты указывают, что новым игрокам на рынке перевозок часто отказывают в оформлении полисов. Отказ может осуществляться явно, т. е. напрямую, или скрыто путем затягивания оформления, например, с использованием различных бюрократических барьеров в виде необходимости дополнительных осмотров, дополнительного времени на рассмотрение документов. Зачастую страховые компании отказывают без объяснения причин. Увеличение времени оформления полисов ОСАГО приводит к простоям автопарка и, таким образом, негативно отражается на экономическом положении таксопарков.

«Я могу сказать, что в 100% случаев мы не можем сделать полис ОСАГО для такси напрямую. Мы это делаем только через брокера. У нас очень хороший знакомый брокер. Обычно от 5 тысяч стоит полис сделать, мы платим ему 1,5 тысячи. Это близкий наш сотрудник. Они сделали временные барьеры, которые были нам неудобны. Естественно, мы перестали обращаться. Нам нужно здесь и сейчас это сделать, поскольку машина не может стоять, она должна работать.» (Представитель таксопарка)

Вопрос доступности полисов ОСАГО для такси со стороны таксопарков решается через одновременное обращение ко множеству страховых компаний, что возможно в условиях текущего конкурентного рынка. Дополнительным решением является обращение к страховым брокерам, что при этом приводит к дополнительным издержкам на оплату их услуг.

«Две проблемы: стоимость и доступность. Доступность — у меня есть брокер, я могу это сделать [оформить полис ОСАГО для такси — прим. редактора]. А многие начинающие таксопарки, которые вообще не в теме — они тыкаются, мыкаются, им везде отказывают. Они даже не понимают, что для этого надо специального человека найти. Они уходят в серую зону, не покупают полисы, спокойно ездят, потому что не понимают, как этот вопрос можно решить по-другому. Две проблемы: сделать полисы доступными с точки зрения цены и убрать барьеры по их приобретению.» (Представитель таксопарка)

Отдельно отметим, что сложности с оформлением полисов ОСАГО для такси не отражаются на дальнейшем взаимодействии страховых компаний и таксопарков: выплаты в страховых случаях происходят быстро и в полном объеме.

Несмотря на перечисленные сложности таксопарки планируют расширять использование полисов ОСАГО для такси на фоне обновления парка машин: расширяющие свое присутствие на российском рынке автомобили китайского происхождения характеризуются повышенной стоимостью и усложненным ремонтом, что делает ОСАГО для такси более привлекательным.

Нарушения и мошенничество

Недоступность полисов ОСАГО для такси с точки зрения стоимости и возможности оформления стимулирует таксопарки к различным нарушениям:

- использовать обычные полисы ОСАГО для легковых автомобилей вместо специализированных;
- оказывать услуги такси без полисов ОСАГО;
- применять различные мошеннические схемы в виде поддельных полисов или фиктивных аварий ради получения страховых выплат — таким образом можно попытаться «отбить» стоимость полиса.

Представители таксопарков отмечают, что в сфере полисов ОСАГО для такси уровень распространенности нарушений и мошенничества не выше, чем в сфере полисов ОСАГО для легковых автомобилей. Более того, уровень распространенности нарушений и мошенничества снижается на фоне внедрения единого реестра полисов ОСАГО, который позволяет оперативно проверить их актуальность.

ОСАГО для такси как продукт страхования с точки зрения страховых компаний

Привлекательность ОСАГО для такси как продукта страхования с точки зрения страховых компаний оценивается на низком уровне, поскольку является убыточным. Признаком убыточности полисов ОСАГО для такси является тот факт, что, по данным ЦБ, 78% таких договоров передается в перестраховочный пул, что практически в 7,5 раза больше, чем для договоров ОСАГО легковых транспортных средств⁴. В группу

⁴ Банк России. Обзор показателей страхования ОСАГО легковых транспортных средств, используемых в качестве такси.

убыточных страховых продуктов у страховщиков кроме ОСАГО для такси входит страхование мотоциклов и грузовиков.

Часть сегмента ОСАГО для такси является для страховых компаний привлекательной — это страхование таксопарков с низкой аварийностью (позволяет выровнять соотношение премий и выплат) и регистрацией по месту оказания услуг (позволяет применять справедливый территориальный коэффициент при расчете стоимости полиса). Некоторые страховые компании считают ОСАГО для такси привлекательным продуктом, потому что он позволяет аккумулировать большое количество денежных средств и сформировать денежные страховые резервы. Среди привлекательных черт данного страхового продукта также отмечается высокий и постоянный спрос.

Представители страховых компаний обуславливают высокую стоимость полисов ОСАГО для такси в сравнении с полисами ОСАГО для легковых автомобилей повышенными рисками наступления страховых случаев. На данный момент на эти риски накладываются также проблемы с запчастями автомобилей, что создает дополнительное давление на цену. При этом они указывают, что даже такая повышенная стоимость не позволяет вывести данный продукт на безубыточность.

Повысить стоимость полисов ОСАГО для такси позволяет продажа дополнительных услуг, однако политика компаний в данном направлении индивидуальна. Компании отмечают, что юридические лица чаще приобретают дополнительные продукты в сравнении с физическими, потому что среди последних высокая доля граждан СНГ, которым сложно объяснить ценность дополнительных услуг. В целом, дополнительные услуги позволяют увеличить общую стоимость полиса ОСАГО для такси на 15-50%, но не покрывают убыточность данного сегмента.

Таким образом, ключевой трудностью в отношении полиса ОСАГО для такси со стороны страховых компаний является его убыточность, другие проблемы менее существенны. Например, определенную трудность вызывает необходимость осмотра автомобиля: отсутствие парковок около офиса вынуждает осуществлять выезды экспертов, но их количество недостаточно, и это несет в себе дополнительные издержки. Проблема может быть решена за счет развития дистанционных ИТ-решений по аналогии с каршерингом. Часть трудностей возникает по причине мошенничества, однако таких случаев меньше в сравнении с полисами ОСАГО для легкового автомобиля, где их проще и дешевле реализовывать.

Страховые компании в целом признают проблему сложного оформления полисов ОСАГО для такси, что обусловлено повышенным вниманием к рискам в убыточном сегменте. Компании также отмечают, что часть проблем возникает на стороне таксопарков, которые не предоставляют вовремя необходимый пакет документов, либо сообщают ложные данные или дают другие легальные причины для отказа в оформлении. Более того, постепенный рост стоимости полиса ОСАГО для такси делает проблему сложного оформления полисов менее актуальной.

«Мне кажется, прямо отказы от такси — это уже больше из прошлого. Сейчас мы в состоянии справиться с маржинальностью и с рентабельностью сегмента такси. И кажется, вопрос в том, что эта цена пока не вписывается в математику таксопарка.» (Представитель страховой компании)

Страховые компании имеют разные планы по развитию ОСАГО для такси как продукта. Часть компаний воспринимает этот сегмент как нишевый и небольшой, они не собираются делать на него ставку и отдавать приоритет в развитии. Другая часть компаний с повышенным аппетитом к риску делает ставку на данный продукт, причем фокусируют развитие на юридических лицах, которые в период кризиса восстанавливаются быстрее в сравнении с физическими лицами.

Стратегии изменения ситуации

В данном исследовании мы предложили представителям отрасли оценить различные решения для повышения доступности полисов ОСАГО для такси, а также аккумулировали дополнительные предложения со стороны участников.

Снижение минимального срока страхования

Эффективность снижения минимального срока страхования как решения для повышения доступности полисов ОСАГО для такси оценивается неоднозначно.

С одной стороны, снижение минимального срока страхования снизит ценовой барьер для покупки полиса и позволит улучшить операционные показатели таксопарков благодаря вводу тех машин, для которых ранее не хватало денег на покупку годового полиса. Более того, представители таксопарков позитивно оценивают увеличение гибкости в таком подходе, что позволит подстраивать приобретение полисов в соответствии с сезонностью или сроками продажи автомобилей. Оптимальными сроками для страхования представители таксопарков считают 1, 3, 6 и 12 месяцев. Напомним, что в августе президент РФ Владимир Путин подписал закон о краткосрочных полисах ОСАГО, которые можно приобретать на срок от одного дня до трех месяцев. Снижение минимального срока для страховых компаний может быть эффективно, поскольку снижение срока страхования снижает вероятность наступления страхового случая, что улучшит экономику продукта.

С другой стороны, среди участников рынка распространена обеспокоенность, что снижение минимального срока страхования негативно отразится на итоговой стоимости полисов, что снизит их доступность для таксопарков. Более того, респонденты обеспокоены возможным усилением существующих трудностей с оформлением полисов в случае снижения минимального срока страхования. Страховые компании указывают на то, что в случае снижения минимального срока страхования увеличатся их временные и трудовые издержки на контроль окончания срока страхования полисов. Данная проблема может быть частично решена развитием автоматизации, при которой страховой полис автоматически продлевается через списание со счета юридической организации стоимости полиса после получения результатов ТО из сервиса в страховую компанию.

В качестве альтернативы снижения минимального срока страхования представители автопарков предлагают внедрение рассрочки: ежемесячной оплаты годового полиса, разбитой на 12 равных платежей в течение года с фиксированной общей стоимостью. По их мнению, ежемесячная выплата стоимости годового полиса также снизит ценовой барьер и увеличит гибкость для таксопарков, которые, в свою очередь, смогут предложить более гибкие условия по оплате полиса водителям.

Таблица 1. Эффекты от снижения минимального срока страхования

Для таксопарков	Для страховых компаний
<input checked="" type="checkbox"/> Снижение ценового барьера	<input checked="" type="checkbox"/> Улучшение рентабельности
<input checked="" type="checkbox"/> Увеличение гибкости	<input checked="" type="checkbox"/> Дополнительные издержки на контроль окончания срока полиса
<input checked="" type="checkbox"/> Повышение итоговой стоимости полиса	
<input checked="" type="checkbox"/> Увеличение времени и усилий по оформлению полиса	

Комбинированный тариф

Эффективность внедрения комбинированного тарифа⁵ как решения для повышения доступности полисов ОСАГО для такси оценивается неоднозначно.

С одной стороны, комбинированный тариф должен снизить стоимость ОСАГО для такси. Более того, применение комбинированного тарифа оправдано с учетом того, что водители такси уже законодательно ограничены возможным временем оказания услуг такси в сутки. Страховые компании отмечают, что

⁵ Комбинированный тариф — это полис ОСАГО, который сочетает в себе ОСАГО для такси и ОСАГО для личного автомобиля в зависимости от целей использования автомобиля. В случае, когда водитель использует машину по личным делам, действует обычный полис ОСАГО, когда принимается заказ такси через онлайн-платформу, действует ОСАГО для такси.

применение комбинированного тарифа демонстрирует гибкий подход и должно быть привлекательно для покупателей.

С другой стороны, значительный скепсис вызывает возможность определения границы между использованием ОСАГО для такси и ОСАГО для легкового автомобиля, а также контроль за соблюдением этой границы со стороны водителей. Представители отрасли опасаются, что применение комбинированного тарифа стимулирует риски мошенничества со стороны водителей. Каждый такой страховой случай будет сопровождаться служебным расследованием, что увеличит сроки получения выплат и издержки для таксопарков. Часть страховых компаний считает, что стоимость полиса не изменится, а просто разделится на две части в соответствии с комбинированным тарифом.

«Сейчас таксист платит в Москве условные 50 тысяч рублей за полис. Если мне этих 50 тысяч рублей за полис не хватает для урегулирования убытка, а он 50% времени ездит для себя, а 50% времени ездит как такси, а полис для ФЛ стоит 10к, то значит его полис как физлица будет стоить 5к, но мне не хватает 50, а это значит, что его полис как таксиста будет стоить 45 тысяч рублей за 50% времени. Итоговая сумма не поменяется.» (Представитель страховой компании)

Таблица 2. Эффекты от внедрения комбинированного тарифа

Для таксопарков	Для страховых компаний
<input checked="" type="checkbox"/> Снижение стоимости	<input checked="" type="checkbox"/> Гибкий подход к клиенту
<input checked="" type="checkbox"/> Логичное дополнение законодательства	<input checked="" type="checkbox"/> Логичное дополнение законодательства
<input checked="" type="checkbox"/> Усиление рисков мошенничества	<input checked="" type="checkbox"/> Усиление рисков мошенничества
<input checked="" type="checkbox"/> Увеличение сопутствующих издержек	<input checked="" type="checkbox"/> Отсутствие влияния на стоимость

Использование данных цифровых платформ при ценообразовании

Эффективность использования данных цифровых платформ при ценообразовании как решения для повышения доступности полисов ОСАГО для такси неоднозначно оценивается экспертами, принявшими участие в исследовании. Участники отрасли признают, что часть данных цифровых платформ может выступать в качестве факторов при формировании стоимости полисов ОСАГО, однако это должны быть релевантные данные с минимальным риском фальсификации. Так, рейтинг водителей на цифровых платформах, сформированный на базе оценок пользователей, по мнению экспертов, не может быть использован в качестве фактора при ценообразовании, потому что не отвечает требованиям релевантности и невозможности фальсификации. Страховые компании отмечают, что использование данных цифровых платформ при ценообразовании не сделает полисы ОСАГО для такси доступнее, но приведет к более справедливому ценообразованию и поляризации цен.

Использование телематики

Эффективность использования телематики/телематических устройств как решения для повышения доступности полисов ОСАГО для такси оценивается неоднозначно.

С одной стороны, такая практика уже начинает внедряться в отрасли: часть таксопарков используют телематическое оборудование для дисциплинирования водителей, а также позволяют операторам оборудования делиться данными телематики со страховыми компаниями для снижения стоимости полисов ОСАГО. Некоторые таксопарки отмечают готовность к использованию телематики в случае, если издержки по её использованию будут компенсированы экономией на полисах ОСАГО, а также при наличии успешных примеров внедрения на рынке. Дополнительными условиями для успешного внедрения телематики в отрасли

являются предсказуемость в стоимости (для адекватных расчетов по экономике) и предсказуемость в законодательстве (для адекватной оценки рисков). Страховые компании отмечают, что доступ к данным телематики делает оценку стоимости полиса точнее — бенефициарами являются водители с высоким качеством вождения.

«Мы готовы предоставлять телематические данные по нашим автомобилям, по нашим водителям, что будет показывать нашу безаварийность. Мы готовы предоставлять, но взамен, чтобы стоимость полиса конкретно для нас как для перевозчика была снижена. Если такой был бы инструмент, мы бы им с удовольствием воспользовались. Мы уже купили оборудование, получаем данные. У производителя оборудования, которое мы используем, есть некая договоренность с некоторыми страховыми компаниями, что они будут отдавать эти данные, и по этим данным они нам будут снижать страховку. То есть, в принципе, этот инструмент уже работает, он уже есть. Это очень круто.» (Представитель таксопарка)

С другой стороны, установка и использование телематических устройств стимулирует рост издержек таксопарков. Более того, присутствуют риски некорректной работы телематического оборудования, угрозы кибербезопасности — данные риски могут быть снижены при наличии специальных сертифицированных центров по установке и обслуживанию телематического оборудования. Также использование данных телематики затруднительно в условиях работы на одном автомобиле нескольких водителей. Наконец, использование телематики таксопарком может привести к перетоку водителей в таксопарки без использования телематики.

Таблица 3. Эффекты от использования телематики

Для таксопарков	Для страховых компаний
<input checked="" type="checkbox"/> Распространяющаяся практика	<input checked="" type="checkbox"/> Уточнение стоимости полиса
<input checked="" type="checkbox"/> Снижение стоимости	<input checked="" type="checkbox"/> Минимальные риски фальсификации
<input checked="" type="checkbox"/> Увеличение издержек	
<input checked="" type="checkbox"/> Риски некорректной работы оборудования	
<input checked="" type="checkbox"/> Риски кибербезопасности	
<input checked="" type="checkbox"/> Риск перетока водителей	

Переход от страхования автомобиля к страхованию водителя

Идея перехода от страхования автомобиля к страхованию водителя как решения для повышения доступности полисов ОСАГО для такси оценивается неоднозначно.

С одной стороны, идея страхования водителя имеет под собой логические основания в современном мире мультимобильности, где водители могут использовать как собственные автомобили, так и взятые в аренду у ИП или таксопарка, использовать каршеринг. Более того, наступление страхового случая зависит больше от водителя, чем от автомобиля. Разрешение на работу в отрасли самозанятым также актуализирует данную идею.

С другой стороны, страхование каждого водителя таксопарком приведет к значительному увеличению издержек на фоне высокой текучки таксистов. Данный риск может быть снижен за счет включения дополнительного пункта в договор между таксопарком и водителем, по которому последний обязуется работать в течение срока, оформленного на него таксопарком полиса ОСАГО. Основным барьером для перехода от страхования автомобиля к страхованию водителя является необходимость перестройки всей системы страхования.

Дополнительные предложения

Экспертами, принявшими участие в исследовании, были также выдвинуты следующие предложения по совершенствованию сферы ОСАГО для такси:

1. **Цифровизация** позволит ускорить процессы оформления полисов ОСАГО для такси и отказаться от услуг страховых брокеров — это повысит доступность и увеличит рентабельность страховых полисов ОСАГО для такси. Страховые компании могут рассчитывать на снижение издержек за счет снижения нагрузки на офисы, а также рост спроса на фоне выхода на рынок самозанятых.
2. **Усиление контроля** за страховыми компаниями в отношении отказа в оформлении полисов.
3. **Активное подключение цифровых платформ — агрегаторов такси** к решению вопросов с ОСАГО для такси. Эксперты отрасли отмечают, что цифровые платформы остаются в контакте с рынком по вопросу полисов ОСАГО: участвуют в рабочих группах, помогают в приобретении полисов. Однако остается нереализованный потенциал для их вовлечения в решение данных вопросов.
4. **Учитывать качество перевозчика** при расчете коэффициентов на полисы ОСАГО. Добросовестные перевозчики, владеющие автопарком машин, работают над снижением страховых случаев в своем парке и проводят дополнительные мероприятия, например, строгий отбор водителей, дополнительное обучение, премии за вождение с соблюдением ПДД и отсутствие аварий, установка телематики.



Оценка социально-экономических рисков при текущей практике ОСАГО для такси в России

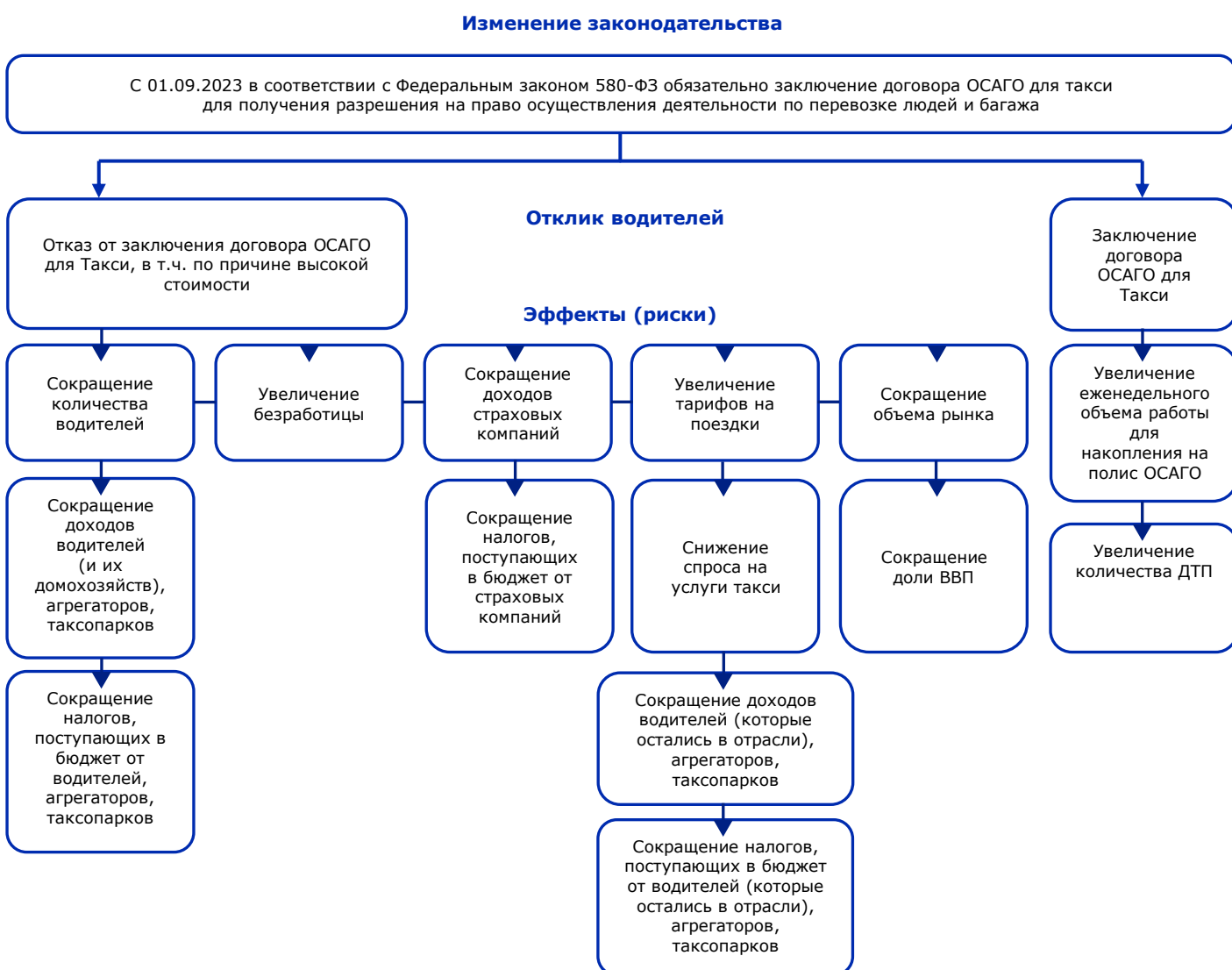
Механизм формирования рисков

Как уже было отмечено выше, основным барьером для оформления специального полиса ОСАГО для такси является его **высокая стоимость (53%)**. С 1 сентября 2023 г. вступят изменения в Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ, согласно которым водитель такси будет обязан получать разрешение на право осуществления деятельности по перевозке людей и багажа. Одним из условий получения будет являться предоставление данных о заключенном договоре ОСАГО для такси. При отсутствии таковых данных выданное разрешение аннулируется.

Вследствие чего количество водителей такси может сократиться. Данная причина будет являться основным импульсом, формирующим социально-экономические риски при текущей практике ОСАГО такси в России.

Описание механизма представлено на рисунке 1.

Рисунок 1. Механизм формирования социально-экономических рисков



Исходные данные для оценки рисков

Для проведения расчетов оценки социально-экономических рисков использовались следующие данные, включая (но не ограничиваясь):

Данные Росстата:

- Средний размер домохозяйств

Данные ЦБ РФ:

- Размер среднего возмещения по страховому случаю ОСАГО Такси,
- Средняя стоимость полиса ОСАГО Такси,
- Количество договоров ОСАГО Такси (ФЛ, ЮЛ),
- Средняя страховая премия ОСАГО Такси,
- Частота страховых случаев ОСАГО Такси,
- Коэффициент выплат по договорам ОСАГО Такси.

Данные Министерства экономического развития РФ:

- Численность рабочей силы
- Численность безработных
- Уровень безработицы
- ВВП

Данные ЦСР:

- Доля использования ОСАГО Такси
- Отказ от оформления специального полиса ОСАГО Такси по причине высокой стоимости
- Риск коэффициент выбытия водителей такси из-за дороговизны полиса ОСАГО Такси
- Риск коэффициент выбытия водителей такси при рассрочке
- Риск коэффициент выбытия водителей такси при комбинированном тарифе
- Риск коэффициент выбытия водителей такси при рассрочке + комбинированном тарифе
- Среднее время работы в неделю
- Средняя прибыль водителя в час
- Средняя прибыль водителя такси в месяц (доход за вычетом всех расходов)
- Средняя прибыль водителя такси в год (доход за вычетом всех расходов)
- Средняя выручка в год
- Объем рынка
- Доля водителей такси, которые арендуют автомобиль
- Эластичность цены от количества водителей
- Число пользователей такси
- Количество официально зарегистрированных водителей такси
- Эластичность спроса от цены
- Средняя цена поездки в такси
- Структура экономики водителя такси

Перечень возможных рисков

В соответствии с рисунком 1 для проведения расчетов были определены следующие возможные риски:

- 1. Сокращение количества водителей
- 2. Увеличение уровня безработицы
- 3. Сокращение доходов участников рынка, включая:
 - a. Сокращение доходов водителей такси
 - b. Сокращение доходов ФЛ и ЮЛ, сдающих в аренду авто
 - c. Сокращение доходов агрегаторов
- 4. Сокращение налогов, включая:
 - a. Сокращение налогов от водителей такси
 - b. Сокращение налогов ФЛ и ЮЛ, сдающих в аренду авто
 - c. Сокращение налога на прибыль от ЮЛ (агрегаторов, таксопарков)
- 5. Потеря работы для домохозяйств РФ
- 6. Сокращение доходов страховых компаний
- 7. Сокращение налога на прибыль от страховых компаний
- 8. Увеличение тарифа на поездки вследствие сокращения водителей на линии
- 9. Снижение спроса на услуги такси
- 10. Сокращение доходов водителей (которые остались в отрасли), агрегаторов, таксопарков
- 11. Сокращение налогов, поступающих в бюджет от водителей (которые остались в отрасли), агрегаторов, таксопарков
- 12. Сокращение объема рынка
- 13. Сокращение доли ВВП
- 14. Увеличение еженедельного объема работы водителей, оставшихся на рынке, с целью накопления средств для покупки ОСАГО Такси

Оценка рисков при текущей практике ОСАГО водителей такси в России

По нашим оценкам уход водителей такси из-за дороговизны полиса ОСАГО такси может составить около 30%, что может привести к уходу с рынка более 200 тыс. водителей такси, что в свою очередь может привести к рискам сокращения их доходов на **195,9 млрд руб.**, сокращению доходов ФЛ и ЮЛ, сдающих в аренду автомобили, на **65,4 млрд руб.**, агрегаторов на **112,2 млрд руб.**, а также страховых компаний **5,4 млрд руб.** В целом общее сокращение доходов участников рынка может составить **~380 млрд руб.**

Вследствие сокращения доходов снижаются и налоги участников рынка. По нашим оценкам такое снижение может составить **39,2 млрд руб.**

Может возникнуть риск увеличения безработицы (**+0,3 п.п.**) и экономической нестабильностью для членов их семей (**~365 тыс. чел.**), которые ранее полагались на этот источник дохода.

Сокращение предложения такси может привести к росту цен на услуги такси (**~+30%**), что приведет к снижению спроса на услуги водителей, которые останутся на рынке. По нашим оценкам риск сокращения доходов таких водителей может составить около **137,8 млрд руб.**



Оценка эффектов от реализации возможных изменений в страховании ОСАГО водителей такси в России

«Для оценки эффектов от реализации возможных изменений в системе страхования ОСАГО водителей такси в России используется количественное сравнение возможных социально-экономических рисков («Перечень возможных рисков»): при текущем положении (AS-IS) и при реализации предлагаемых изменений (AS-IF) будут сравниваться следующие варианты изменений:

- 1 РАССРОЧКА ПРИ ОПЛАТЕ ОСАГО (12 ПЛАТЕЖЕЙ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА),**
- 2 КОМБИНИРОВАННЫЙ ТАРИФ, ПРИ КОТОРОМ ПОВЫШЕННАЯ ЦЕНА ОСАГО ПРИМЕНЯЕТСЯ ТОЛЬКО НА УСЛУГИ ТАКСИ,**
- 3 ПРИМЕНЕНИЕ РАССРОЧКИ ВМЕСТЕ С КОМБИНИРОВАННЫМ ТАРИФОМ.**

Оценка эффектов

Далее под эффектом понимается количественное изменение (рост или уменьшение) показателей социально-экономических рисков, наблюдаемых при реализации предлагаемых изменений.

Наибольший эффект по нашим оценкам достигается при применении рассрочки вместе с комбинированным тарифом. В этом случае около **90 тыс. водителей** смогут остаться на рынке услуг такси.

Реализация комбинированного тарифа даст дополнительные доходы участникам отрасли (вкл. страховые компании) на сумму **166 млрд руб.**, что повлечет уплату налогов на **17,7 млрд руб**

Только применение одной рассрочки уже позволит остаться на рынке услуг такси **~ 76,5 тыс. водителей.**

Регулирование страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, в России и за рубежом

Российский опыт регулирования страхования ответственности водителей такси

В России водитель такси, вне зависимости от того, работает он на таксопарк или оказывает услуги через цифровые платформы, обязан иметь страхование своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании ими такси.

Однако обязанность по страхованию ответственности ложится на владельца такси (п. 1 ст. 4 ФЗ от 25.04.2002 N 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – «Закона № 40-ФЗ»).

Соответственно, владелец такси, если сам водитель такси не является владельцем, в заявлении о заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства должен отмечать следующее:

- в графе «Цель использования транспортного средства» должен указать «такси» (п.2);
- в графе «К управлению транспортным средством допущены» должен указать «любые водители (без ограничений)», если владелец заранее не знает, кто будет ездить на его транспортном средстве (кто будет водителем такси), или определить водителей, которые будут ездить на его транспортном средстве в качестве водителей такси.

(Приложение 3 Положения Банка России от 19.09.2014 N 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»)

Также с 1 сентября 2024 г. в течение 60 дней водитель такси (перевозчик) будет должен оформить договоры ОСГОП на каждую машину такси. Интересно, что обязанность по оформлению ОСГОП лежит именно на перевозчике (юр. лице, ИП или физ. лице) (Законопроект № 428641-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части введения обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков легковыми такси» был подписан Президентом 24 июня 2023 г.).

Зарубежный опыт регулирования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы

Законодательный опыт зарубежных стран показывает следующие тенденции регулирования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы:

1. Выделяются юрисдикции, где на законодательном уровне принято специальное регулирование, которое устанавливает правила в отношении страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы (США, Филиппины, Индия, Сингапур);
2. Выделяются юрисдикции, где страхование ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, охватывается общими законодательными требованиями в отношении страхования ответственности водителей и (или) водителей такси (Великобритания, ЕС, Франция, Германия, Китай, Малайзия, Австралия, ОАЭ)

Специальное регулирование, устанавливающее правила в отношении страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы



США: практически в каждом штате принято специальное регулирование страхования ответственности водителей такси TNC

За последние десятилетия в США, как и во всем мире, достаточно быстро набрали популярность и стали фактически новым видом общественного транспорта коммерческие компании, позволяющие осуществлять прокат частного автомобиля с водителем путем бронирования через онлайн-приложение («платформенные» такси, commercial ride-sharing companies) или транспортные сетевые компании (transportation network companies, TNC). TNC используют мобильные технологии для связи потенциальных пассажиров с водителями, которые используют свои личные или арендованные автомобили для перевозки за определенную плату.

Однако вместе с технологическим прогрессом появляются риски, которые представляют потенциальные пробелы в страховом покрытии при наступлении потенциального страхового случая. Большинство полисов личного автострахования содержат исключения, если водитель использует автомобиль для оказания услуг такси (livery services).

В 2015 г. были разработаны следующие документы, которые фактически стали первыми основными «актами», которые устанавливали правила страхования для водителей, оказывающих услуги через TNC.

1. Весной 2015 г. на заседании Национальной Ассоциации специальных уполномоченных по страхованию (National Association of Insurance Commissioners, NAIC)⁶ Рабочая группа по экономике совместного использования⁷ (Sharing Economy Working Group) (далее – «Рабочая группа от 2015 г.») разработали и приняли **Transportation network company insurance principles for legislators and regulators**⁸ (далее – «Принципы NAIC»).

Принципы NAIC рекомендовали закрепить на законодательном уровне штатов следующее:

⁶ Национальная Ассоциация специальных уполномоченных по страхованию (National Association of Insurance Commissioners, NAIC) – некоммерческая организация, занимающаяся развитием единой политики в сфере регулирования страхования во всех штатах США, членство в которой имеют страховые регуляторы из 50 штатов, федерального округа Колумбия и пяти территорий США. <https://content.naic.org>

регуляторов в сфере страхования из 50 штатов, округа Колумбия и пяти территорий США для координации регулирования страховщиков.

⁷ См.: US: The Emerging Regulation of Transportation Network Companies [Электронный ресурс]. URL: <https://www.loyds.com/news-and-insights/market-communications/regulatory-communications/news-articles/the-emerging-regulation-of-transportation-network-companies#Footnotes>. Insurance regulators address ridesharing insurance coverage gaps [Электронный ресурс]. URL: <https://www.insurance.ca.gov/0400-news/0100-press-releases/archives/release034-15.cfm>.

⁸ Transportation network company insurance principles for legislators and regulators [Электронный ресурс]. URL: <https://naic.soutrnglobal.net/Portal/Public/en-us/RecordView/Index/23461>.

- обязательное страхование водителя, приобретенное им самим или TNC;
 - раскрытие информации потребителям о потенциальных пробелах в страховом покрытии (пробелах, заключающихся в исключении страхового покрытия рисков, когда при наличии только страхования для личных целей автомобиль используется для целей «платформенного» такси);
 - необходимость в разработке новых страховых продуктов страховыми компаниями⁹.
2. Позже в 2015 г. Uber совместно с несколькими ключевыми страховыми компаниями и отраслевыми ассоциациями¹⁰ согласовали, подписали и опубликовали **TNC Insurance Compromise Model Bill**¹¹ (далее – «**TNC Model Bill**») как согласованный положительный ответ индустрии на принятые уже в некоторых штатах законы, касающиеся требований к страхованию для TNC.

До публикации TNC Model Bill и Принципов NAIC, соответственно, штаты Калифорния¹², Колорадо¹³, Иллинойс¹⁴, Вирджиния, Юта¹⁵, округа Колумбии¹⁶ в 2015 г. или ранее отрегулировали данный вопрос или находятся на стадии рассмотрения законопроектов. Как правило, законы указанных штатов предусматривают следующее:

- а) Закрепляются два (условно три) периода управления водителем такси транспортного средства:

1 период –

водитель такси вошел в приложение TNC, но еще не принял (получил) заказ от пассажира;

2-3 периоды –

водитель такси принял заказ, пассажира нет в машине (2 период)
или находится в ней (3 период).

- б) Закрепляются различные виды страховых покрытий и их размеры в зависимости от периодов:

1 период:

50 000 долл. США - за телесные повреждения или за смерть одного человека;

100 000 долл. США - за телесные повреждения или за смерть более одного человека за каждое ДТП;

25 000 – 30 000 долл. США - за материальный ущерб (Например, в штатах Калифорния, Колорадо, Юта устанавливается страховое покрытие в размере 30 000 долл. США за имущественный ущерб, а в штатах Иллинойс, Вирджиния, округе Колумбия – 25 000 долл. США)¹⁷.

2-3 периоды:

1 000 000 долл. США - за телесные повреждения, смерть, материальный ущерб.

- в) Бремя оформления страхования водителей такси может ложиться как на самого водителя, так и на TNC.
- г) Однако законы штатов различаются в отношении наличия страховых покрытий UM/UIM (страховое покрытие «от незастрахованных водителей» или страховое покрытие «от недостаточно застрахованных водителей» для третьих лиц - пешеход или владелец другого автомобиля) в течение 1 периода и механизмов их реализации.

⁹ SHARING ECONOMY [Электронный ресурс]. URL: <https://content.naic.org/cipr-topics/sharing-economy>.

¹⁰ The American Insurance Association (AIA), the Property and Casualty Insurance Association of America (PCIAA), the National Association of Mutual Insurance Companies (NAMIC), State Farm, USAA, Farmers Insurance. P. 5. TNC Insurance Compromise Model Bill [Электронный ресурс]. URL: https://mms.businesswire.com/media/20150325006001/en/459081/1/TNC_Insurance_Compromise_Bill_Package.pdf.

¹¹ TNC Insurance Compromise Model Bill.

¹² CA AB2293 [Электронный ресурс]. URL: https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201320140AB2293&search_keywords=.

¹³ CO SENATE BILL 14-125 [Электронный ресурс]. URL: http://www.leg.state.co.us/clics/clics2014a/csj.nsf//fsbillcont3/70364091166B28FC87257C4300636F6B?Open&file=125_enr.pdf.

¹⁴ IL [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ilga.gov/legislation/ilcs3.asp?ActID=3589&ChapterID=49>.

¹⁵ VA [Электронный ресурс]. URL: <http://lis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?151+ful+CHAP0002>.

¹⁶ P. 3 NAIC Update 2015. Deloitte [Электронный ресурс]. URL: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/financial-services/us-fsi-naic-spring-2015-final.pdf>.

¹⁷ Там же.

Следовательно, TNC Model Bill «закрепил» уже принятые в некоторых штатах данные требования и установил другие¹⁸:

- а) Закрепляются два периода (условно три) периода управления водителем такси транспортного средства (описаны выше) и предусматриваются следующие страховые покрытия в разных размерах (§ B(2)–(3)):

1 период:

50 000 долл. США - за телесные повреждения или за смерть одного человека;

100 000 долл. США - за телесные повреждения или за смерть более одного человека за каждое ДТП;

25 000 долл. США - за материальный ущерб.

+ если штатом предусмотрены такие страховые покрытия, как UM или PIP.

2-3 периоды:

1 000 000 долл. США - за телесные повреждения, смерть, материальный ущерб;

+ любой другой вид покрытия, который предусмотрен отдельным штатом.

- б) Бремя оформления страхования водителей такси может ложиться на самого водителя, на TNC или они разделяют бремя.
- в) Если страховка, предоставляемая водителем такси TNC, не обеспечивает требуемого страхового покрытия, то страховка, предоставляемая TNC, должна обеспечивать такое страховое покрытие, начиная с претензии в размере 1 долл. США, и страхователь TNC обязан представлять ответчика по иску (§ B(4)–(6));
- г) Страхование, предоставляемое TNC, не зависит от того, что страхователь, застраховавший личную ответственность водителя (личное покрытие, не rideshare), сначала отклоняет претензию (§ B(4)–(6));
- д) Из личного полиса автострахования исключается страховое покрытие, связанное с тем, когда водитель оказывает услуги через TNC (§ B(4)–(6));
- е) Водители такси TNC должны иметь при себе документы, подтверждающие наличие rideshare страхового покрытия TNC;
- ж) TNC должны сообщать водителям такси, что их действующая политика в отношении личных автомобилей может не предусматривать никакого покрытия расходов на вождение, связанных с TNC.
- з) После ДТП водители TNC должны сообщить, были ли они зарегистрированы в системе TNC.
- и) Закрепляется сотрудничество между TNC и страховщиками, участвующими в «страховом расследовании».

Несмотря на то, что TNC Model Bill не является законом ни в одном штате, он стал важнейшим документом в этой сфере, так как представляет результат скоординированной работы TNC, страховых компаний и иных организаций.

Впоследствии TNC Model Bill лег в основу Model Act to Regulate Insurance Requirements for Transportation Network Companies and Transportation Network Drivers, принятого Национальным советом законодателей в области страхования (National Conference of Insurance Legislators, NCOIL) (далее «**NCOIL Model Act**»)¹⁹.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Model Act to Regulate Insurance Requirements for Transportation Network Companies and Transportation Network Drivers [Электронный ресурс]. URL: <https://ncoil.org/wp-content/uploads/2016/04/07232015TNCModelAct.pdf>.

Следовательно, именно TNC Model Bill лег в основу принятых позднее законов на уровне штатов, регулирующих страхование водителей TNC²⁰.

NCOIL Model Act немного «усовершенствовал» TNC Model Bill и добавил два новых требования:

1. Водитель такси должен раскрывать информацию о наличии залога на транспортное средство, которое будет использоваться для оказания услуг через TNC;
2. Добавилось положение о рейтинговых агентствах, используемых для определения того, какие страховщики по (эксцедентным и) дополнительным видам страхования (surplus lines insurer) имеют право предоставлять страховое покрытие страховщика по (эксцедентным и) дополнительным видам страхования²¹.

Практически в каждом штате (51 штат точно) и в каждой территории законодательно регулируется деятельность TNC, включая вопрос страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через TNC. Наличие регулирования в штатах гарантирует, что водители такси не будут неосознанно управлять автомобилем без страхового покрытия, что является незаконным.

При этом большая часть принятого законодательства на уровне штатов не требует всестороннего страхового покрытия или «страхования от столкновений» (collision insurance, покрывает издержки на ремонт/замену автомобиля в случае столкновения) в том случае, если приложение включено, но водитель такси еще не связан с пассажиром (**0 период**). Это означает, что в течение этого периода времени страховка TNC не покрывает физический ущерб личного автомобиля водителя, если только водитель такси не обратится за дополнительной страховкой к личному автостраховщику²².

Дополнительно

В США существуют четыре типа автомобильных страховых покрытий, которые установлены на законодательном уровне в разных штатах²³:

1. **Страхование ответственности водителей за телесные повреждения (Bodily injury liability, BI).** Каждый штат, за исключением Флориды, требует наличие страхования BI.
2. **Страхование ответственности водителей за имущественный ущерб (Property damage, PD).** Все 50 штатов и федеральный округ Колумбия (город Вашингтон) требуют наличие страхования PD.
3. **Страховое покрытие «от незастрахованных водителей» или страховое покрытие «от недостаточно застрахованных водителей» для третьих лиц (пешеход или владелец другого автомобиля) (Uninsured / underinsured motorist coverage, UM/UIM).** Данные виды покрытия требуются примерно в половине штатов США.
 - UM страхование покрывает медицинские расходы пешехода в случае ДТП и счета за ремонт, угон автомобиля, если в страховом случае виноват незастрахованный водитель.
 - UIM страхование действует так же, как и uninsured motorist coverage. Однако, если у виновника в страховом случае покрытия будет недостаточно для компенсации, то данное страховое покрытие поможет покрыть остаток медицинских счетов и другие расходы, связанные с несчастным случаем.
4. **Страховое покрытие от телесных повреждений водителя и пассажиров (Personal injury protection, PIP).** Страхование PIP также называется «страхование от вреда, наступающего без вины страхователя», потому что оно покрывает медицинские расходы независимо от того, кто виноват в страховом случае. Также PIP иногда покрывает потерянную заработную плату, бытовые расходы и даже

²⁰ SHARING ECONOMY [Электронный ресурс]. URL: <https://content.naic.org/cipr-topics/sharing-economy>.

²¹ COMMERCIAL RIDE-SHARING [Электронный ресурс]. URL: <https://content.naic.org/cipr-topics/commercial-ride-sharing>.

²² Там же.

²³ Types of Auto Insurance [Электронный ресурс]. URL: <https://www.valuepenguin.com/types-of-auto-insurance>.

расходы на похороны. РИР является обязательным в небольшом количестве штатов, например, в штатах Нью-Йорк и Мичиган.

Лишь несколько штатов не требуют от водителей какого-либо страхового покрытия.

- **Нью-Гэмпшир.** В штате²⁴ водителям нужно только доказать свою способность возместить ущерб после автомобильной аварии (путем депозита в 75 000 долл. США в казначействе штата). Однако штат может заставить водителей приобрести страховку после, например, вождения в нетрезвом виде²⁵ или несчастного случая²⁶.
- **Вирджиния**²⁷. Штат позволяет своим резидентам осуществлять взнос «от незастрахованных водителей» (uninsured motorist fee), примерно 500 долл. США в год.



Филиппины: специальное регулирование ride-hail цифровых платформ, в рамках которого водитель такси TNC должен иметь комплексный страховой полис, покрывающий риски ответственности перед третьими лицами и расширяющий покрытие страхования ответственности перед пассажирами

Специальное регулирование деятельности компаний транспортной сети (transportation network companies, TNC), позволяющих бронировать и пользоваться транспортными услугами за вознаграждение с помощью онлайн-приложений или платформенных технологий, на Филиппинах введено в 2015 г. Министерство транспорта путем издания Приказа № 2015-011 от 8 мая 2015 г. (Department Order No. 2015-011, May 08, 2015)²⁸ подтвердило легальность и регламентировало требования в отношении деятельности компаний транспортной сети.

Приказом введен новый вид транспортных услуг – «услуги автомобиля транспортной сети» (transportation network vehicle service, TNVS), определены требования к соответствующим транспортным средствам, стоимости и порядку оплаты перевозки, водителям и пр²⁹. При этом водители-партнеры таких компаний обязаны регистрироваться при Совете по франчайзингу и регулированию наземного транспорта (Land Transportation Franchising and Regulatory Board, LTFRB), предоставляя Совету необходимые документы. Одним из таких документов выступает страховой полис, который в соответствии с введенным регулированием должен страховать пассажиров-пользователей услуг автомобиля транспортной сети.

Новый для водителей компаний транспортной сети вид обязательного страхования – личное страхование пассажиров от несчастных случаев (Passenger Personal Accident Insurance, PPAI, впервые введено в юрисдикции в 1999 г.³⁰ для транспортных средств общего пользования) – дополняет законодательно установленное страхование ответственности перед третьими лицами: в соответствии со статьей 374 Страхового кодекса Филиппин для оператора наземных перевозок или владельца транспортного средства обязательно страхование рисков ответственности за смерть, телесные повреждения и/или ущерб имуществу третьих лиц или пассажиров, возникших в результате использования транспортного средства³¹.

Так как Страховой кодекс изначально предписывает страховать риски ответственности перед пассажирами, PPAI-страхование, обязательное для предоставления услуг автомобилей транспортной сети, представляет собой расширенное страховое покрытие для пассажиров («расширенный PPAI», «enhanced PPAI»).

Следовательно, водители-партнеры компании транспортной сети обязаны иметь комплексный страховой полис (встречается название «TNVS-страхование»), покрывающий риски ответственности перед третьими

²⁴ Best cheap car insurance companies in New Hampshire [Электронный ресурс]. URL: <https://www.valuepenguin.com/best-cheap-car-insurance-new-hampshire>.

²⁵ How Does a DUI Affect Your Auto Insurance Rates? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.valuepenguin.com/how-does-dui-affect-your-auto-insurance-rates>.

²⁶ How Much Will My Car Insurance Rates Go Up After a Crash? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.valuepenguin.com/how-does-accident-affect-my-car-insurance-rates>.

²⁷ Best and Cheapest Car Insurance Quotes in Virginia (2023) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.valuepenguin.com/best-auto-insurance-rates-virginia>.

²⁸ DOTC Department Order No. 2015-011, May 08, 2015 (Further Amending Department Order No. 97-1097 to Promote Mobility). Доступ: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/10/70341>.

²⁹ Section 4 of the DOTC Department Order No. 2015-011, May 08, 2015.

³⁰ Status Quo of Accreditation for Passenger Personal Accident Insurance (PPAI) for Public Utility Vehicles and the System Currently in Place // Insurance Commission. Доступ: https://www2.insurance.gov.ph/wp-content/uploads/2018/11/CL2018_59.pdf.

³¹ Section 374 of the Insurance Code of the Philippines. Доступ: <https://www.insurance.gov.ph/wp-content/uploads/2022/04/Insurance-Code-Presidential-Decree-612.pdf>.

лицами в соответствии со Страховым кодексом и расширяющий страхование ответственности перед пассажирами-пользователями автомобилей транспортной сети. При этом PPAI-страхование предоставляется только аккредитованными Советом страховщиками³²: в 2015 г. ими стали два консорциума, управляемые *SCCI Management and Insurance Agency Corporation (SCCI)* и *Passenger Accident Management and Insurance Agency, Inc. (PAMI)* соответственно.

Работающие на Филиппинах компании транспортной сети обязаны предъявлять соответствующие действующему регулированию требования к потенциальным водителям-партнерам. *Grab Philippines*, например, указывает потенциальным водителям-партнерам на необходимость регистрации при Совете по франчайзингу и регулированию наземного транспорта³³, а также обязанность иметь действующий страховой полис с PPAI, выданный *SCCI* или *PAMI*³⁴.

Что касается совершенствования введенного в 2015 г. регулирования, Министерство транспорта 30 июля 2018 г. издало Приказ № 2018-013 (Department Order No. 2018-013, July 30, 2018)³⁵, расширяющий полномочия Совета, но не конкретизирующий специальные правила страхования. С 2016 г. предпринимались попытки принять Закон о сервисе транспортной сети (Transportation Network Service Act), последняя версия законопроекта внесена в июле 2022 г.

Согласно статье 15 последней версии законопроекта компании транспортной сети обязаны иметь полис страхования коммерческой ответственности, покрывающий ответственность за происшествия с участием транспортных средств и водителей во время предоставления услуг компании транспортной сети. Страхование должно покрывать и требования пассажиров, возникшие вследствие нарушения договора перевозки³⁶.

Для целей проектируемой нормы под страхованием коммерческой ответственности понимается стандартный страховой полис, выданный компании транспортной сети для покрытия требований, касающихся нарушений договора, телесных повреждений, смерти и ущерба имуществу, возникших при предоставлении услуг³⁷.

Каждый водитель компании также обязан иметь страховое покрытие и располагать доказательством наличия у компании предписанного коммерческого страхования, а в случае происшествия предоставлять соответствующую информацию о страховании всем вовлеченным лицам, в том числе офицеру полиции³⁸. Лимиты должны определяться Советом после консультации с заинтересованными лицами, а компании транспортной сети будут не вправе отказывать в страховом покрытии или иным образом уклоняться от предписанных требований³⁹.

Законопроект ожидает рассмотрения с 30 августа 2022 г. и в настоящее время не принят⁴⁰.



Сингапур: специальное регулирование ride-hail цифровых платформ и пример законодательно установленного страхового продукта для водителей частных наемных автомобилей, основанного на использовании (usage-based) – Pay-As-You-Grab, от Grab и AXA Insurance Group Singapore

Сингапур входит в число первых юрисдикций, где прокат автомобилей с водителем (ride-hail) путем бронирования через мобильное приложение (платформу) стал предметом комплексного регулирования⁴¹. В

³² Section 4 of the DOTC Department Order No. 2015-011, May 08, 2015.

³³ Be a Grab Driver-Partner // Grab. Доступ: https://www.grab.com/ph/driver/drive/?utm_campaign=GRABCOM_CTRL&utm_source=grab.com&utm_medium=referral&utm_content=Driver-Drive_PH.

³⁴ TNVS Guide 101 // Grab. Доступ: <https://www.grab.com/ph/tnvs/tnvs-requirements/>.

³⁵ Department Order No. 2018-013, July 30, 2018 (Authority of the Land Transportation Franchising Board (LTFRB) to Regulate the Transport Network Companies (TNCS) and Transportation Network Vehicles Service (TNVS)). Доступ: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/10/91261>.

³⁶ Section 15 of An Act Regulating Transportation Network Services, Imposing and Authorizing Fees, Providing Penalties for Violations Thereof and for Other Purposes // Senate. S.B. No. 817. Доступ: <https://legacy.senate.gov.ph/lisdata/38577350281.pdf>.

³⁷ Section 3(i) An Act Regulating Transportation Network Services, Imposing and Authorizing Fees, Providing Penalties for Violations Thereof and for Other Purposes // Senate. S.B. No. 817.

³⁸ Section 15 of An Act Regulating Transportation Network Services, Imposing and Authorizing Fees, Providing Penalties for Violations Thereof and for Other Purposes // Senate. S.B. No. 817.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ 19th Congress. Senate Bill No. 817 Transportation Network Service Act // Filed on July 25, 2022 by Gatchalian, Win. Доступ: https://legacy.senate.gov.ph/lis/bill_res.aspx?congress=19&q=SBN-817.

⁴¹ См. например: Regulatory Matrix – Ridesharing Services In Major Cities Across The Globe // Valoriser Consultants, Inc., 15 January 2020. Доступ: <https://valoriserconsultants.com/regulatory-matrix-ridesharing-services-in-major-cities-across-the-globe/>.

2015 г. издан Закон о сторонних поставщиках услуг по бронированию такси (Third Party Taxi Booking Service Act), положения которого в дальнейшем реформировались.

В настоящее время в юрисдикции действует Закон об отрасли пассажирских перевозок из точки в точку (Point-to-Point Passenger Transport Industry Act, Закон P2P) от 2019 г.⁴², положения которого понятийно разграничивают классические такси (street-hail) и прокат автомобилей с водителем через платформу: критерием выступает возможность нанимать транспорт на дороге либо осуществлять бронирование транспорта через поставщика соответствующей услуги⁴³.

При этом Закон P2P направлен на сближение требований для осуществления перевозок путем проката автомобиля с водителем с теми, которым обязаны соответствовать классические такси. В соответствии с действующим регулированием операторы услуг, парк которых составляет 800 и более автомобилей, обязаны получать специальную лицензию для осуществления деятельности – Лицензию оператора услуг по прокату автомобилей с водителем (Ride-Hail Service Operator Licence, RSOL)⁴⁴.

Помимо базовых требований к работоспособности платформы и проверке водителей, лицензированные операторы обязаны удостоверяться в наличии у водителей страхового покрытия ответственности по действующему страховому полису, пока бронируемое транспортное средство, управляемое этим водителем, используется для оказания услуг по перевозке пассажиров⁴⁵.

Данное требование установлено Управлением наземного транспорта (Land Transport Authority, LTA) в соответствии с Законом P2P, который позволяет Управлению в качестве условия получения оператором лицензии определять наличие страхования у водителей⁴⁶.

Сами водители, использующие частные автомобили в соответствии с Законом о дорожном движении (Road Traffic Act) от 1961 г.⁴⁷ для P2P-перевозок, обязаны получать Профессиональное удостоверение водителя частного наемного автомобиля (Private Hire Car Driver's Vocational Licence, PDVL) и иметь надлежащее автострахование⁴⁸.

Однако ни Законом P2P, ни руководящими документами Управления не конкретизируются требования к страховому покрытию. На официальном уровне вопросы «надлежащего» страхового покрытия для водителей частных наемных автомобилей затрагивались в 2015-2016 гг.

Например, Ассоциация страховщиков Сингапура (General Insurance Association of Singapore) в 2015 г. рекомендовала водителям частных наемных автомобилей приобретать соответствующее страховое покрытие, так как обычное (личное) страхование не распространяется на такую коммерческую деятельность⁴⁹.

В 2016 г. Управлением наземного транспорта в ответ на появившиеся в средствах массовой информации мнения⁵⁰, что для частных наемных автомобилей на законодательном уровне не требуется покрывающее пассажиров страхование, даны официальные разъяснения. Управление указало, что в соответствии с Законом о транспортных средствах (Риски третьих лиц и компенсация) (Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act) от 1960 г.⁵¹ все водители транспортных средств, включая частные наемные автомобили, должны иметь страхование от рисков ответственности перед третьими лицами⁵². Следовательно, в Сингапуре водители частных наемных автомобилей в соответствии с Законом о транспортных средствах обязаны иметь надлежащий страховой полис, «страхующий лицо, лиц или классы лиц [объединенных общими признаками, статусом: например, водители], которые могут быть указаны в полисе, в отношении любой ответственности,

⁴² Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019. Доступ: <https://sso.agc.gov.sg/Act/PPPTIA2019>.

⁴³ Sections 3(para. 7) & 4 of the Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019.

⁴⁴ Joint News Release by the Land Transport Authority (LTA) & PTC - New Regulatory Framework for the Point-To-Point (P2P) Transport Sector // Land Transport Authority, 6 August 2019. Доступ: <https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2019/8/2/joint-news-release-by-the-land-transport-authority-lta-ptc---new-regulatory-framework-for-the-point-to-point-p2p-transp.html>.

⁴⁵ Application Guidelines for Ride-Hail Service Operator Licence (RSOL) // Land Transport Authority. Доступ: https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/industry_innovations/pdf/RSOL_Application%20Form_.pdf.

⁴⁶ Section 21(2)(i) of the Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019.

⁴⁷ Section 101(1A) of the Road Traffic Act 1961. Доступ: <https://sso.agc.gov.sg/act/rta1961>.

⁴⁸ Frequently Asked Questions (FAQs) for Private Hire Car (PHC) Matters (para. 22) // Land Transport Authority. Доступ: https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/industry_innovations/pdf/Enhanced_FAQs_for_PHC.pdf.

⁴⁹ Yanwei L., et al. 'The Governance Risks in Ridesharing: A Revelatory Case from Singapore' // Energies, 2018 (11, 1277). P. 7. Доступ: <https://www.mdpi.com/1996-1073/11/5/1277#B83-energies-11-01277>.

⁵⁰ Cm.: Am I covered by insurance if I'm a Grab or Uber car passenger? // The Straits Times, 11 April 2016. Доступ: <https://www.asiaone.com/am-i-covered-insurance-if-im-grab-or-uber-car-passenger> (Original article: <https://www.straitstimes.com/singapore/transport/askst-am-i-covered-by-insurance-if-im-a-passenger-in-a-grab-or-uber-car>).

⁵¹ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960. Доступ: [https://sso.agc.gov.sg/act/mvtpca1960#:~:text=An%20Act%20to%20provide%20against,and%20for%20matters%20incidental%20thereto.&text=1.,Risks%20and%20Compensation\)%20Act%201960.](https://sso.agc.gov.sg/act/mvtpca1960#:~:text=An%20Act%20to%20provide%20against,and%20for%20matters%20incidental%20thereto.&text=1.,Risks%20and%20Compensation)%20Act%201960.)

⁵² Passengers of private-hire cars are covered by required insurance // Land Transport Authority, 26 April 2016. Доступ: <https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2016/4/3/passengers-of-private-hire-cars-are-covered-by-required-insurance.html>.

которая может быть понесена им, ею или ими в связи со смертью или телесным повреждением любого лица, вызванным или возникшим в результате использования транспортного средства»⁵³.

Вместе с тем одна из ведущих в Сингапуре платформ – *Grab* – в 2016 г. объявляла о запуске передового страхового продукта для водителей частных наемных автомобилей, основанного на использовании (usage-based) – *Pay-As-You-Grab*⁵⁴. Новый коммерческий страховой продукт, разработанный *Grab* и *AXA Insurance Group Singapore*, должен был помочь водителям сэкономить до 30% на страховых премиях по коммерческому автострахованию в зависимости от расстояния, которое они преодолевают за оплачиваемые поездки⁵⁵.

Продукт должен был пилотироваться в Сингапуре и в дальнейшем распространиться на другие юрисдикции присутствия *Grab*. Однако в настоящее время отсутствует информация о возможности использовать *Pay-As-You-Grab* в Сингапуре, так как *Grab Singapore* требует у водителей Профессиональное удостоверение водителя частного наемного автомобиля, позволяющее осуществлять перевозки путем частного проката автомобиля в Сингапуре (указанный ранее PDVL), сопутствующие документы и коммерческую страховку, предлагая классические продукты страховщика-партнера⁵⁶.

Так, *FWD Insurance Singapore*, услуги которого предлагает *Grab Singapore*, предоставляет водителям частных наемных автомобилей три вида коммерческого страхования: комплексное страхование, страхование ответственности перед третьими лицами вместе со страхованием от пожаров/хищений и страхование ответственности перед третьими лицами⁵⁷. В соответствии с действующим законодательством Сингапура водителям-партнерам *Grab* достаточно оформить полис, страхующий ответственность перед третьими лицами. Покрытие, которое предлагает *FWD*, равно 5 млн. сингапурских долл. за ущерб имуществу третьих лиц и 3 тыс. сингапурских долл. за представление интересов в судебных органах, при этом в отношении смерти и причинении вреда третьим лицам лимиты отсутствуют⁵⁸.

Общие законодательные требования страхования ответственности водителей и (или) водителей такси, применяемые к водителям такси, оказывающим услуги через цифровые платформы



Великобритания: общие правила страхования ответственности водителей и специальные правила страхования ответственности т.н. водителей такси

Общие правила страхования ответственности водителей

В Великобритании установлена общая обязанность страхования ответственности перед третьими лицами: согласно п. 1 ст. 143 и п. 3 ст. 145 Акта «О дорожном движении» 1988 года (*Road Traffic Act*)⁵⁹, транспортное средство не может использоваться на дороге или в другом публичном месте в случае отсутствия страхования ответственности за вред, причинённый жизни, здоровью или имуществу третьих лиц.

Хотя на страховом рынке Великобритании содержится множество особых предложений для страхования такси (в частности, возможность общего страхования для нескольких машин – *Taxi Fleet Insurance*⁶⁰), законодательное требование для них не отличается от общего: минимальное требование – страхование ответственности за вред, причинённый жизни, здоровью и имуществу третьих лиц⁶¹.

⁵³ Section 4 of the Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960.

⁵⁴ New pay-as-you-use motor insurance policy for private-hire car drivers // The Straits Times, 11 May 2016. Доступ: <https://www.straitstimes.com/singapore/transport/new-pay-as-you-use-motor-insurance-policy-for-private-hire-car-drivers>.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Be a Grab Driver-Partner: Classification & Insurance. Доступ: <https://www.grab.com/sg/driver/drive/>.

⁵⁷ Commercial Car Insurance: Perfect for Grab, Ryde and Gojek Drivers // FWD Insurance Singapore. Доступ: https://www.fwd.com.sg/commercial-car-insurance/?utm_source=Affinity&utm_medium=GrabWebsite&utm_campaign=Grab&promo=Grab10.

⁵⁸ FWD Commercial Car Insurance (Third Party): Policy Wording // FWD Insurance Singapore. P. 2. Доступ: [https://www.fwd.com.sg/uploads/2022/11/FWD-Policy-Contract-Commercial-Car-insurance-\(TP\)-v3.1.pdf](https://www.fwd.com.sg/uploads/2022/11/FWD-Policy-Contract-Commercial-Car-insurance-(TP)-v3.1.pdf).

⁵⁹ Доступ: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>.

⁶⁰ См., например: <https://www.flintinsurance.co.uk/commercial-motor-insurance/taxi-fleet-insurance/>.

⁶¹ Такой вывод сделан на основании правовой информации, подготовленной Юридической комиссией (Law Commission), касающейся правового регулирования деятельности такси: см. стр. 245 материала: https://www.lawcom.gov.uk/app/uploads/2015/03/lc347_taxi-and-private-hire-services.pdf. В материале делается ссылка на общую норму Акта «О дорожном движении» 1988 года (*Road Traffic Act*): «A licensing officer or a constable in uniform may require the holder of a taxi licence or a private hire vehicle licence to produce for inspection the certificate of the policy of insurance or security required in respect of the vehicle by Part VI of the Road Traffic Act 1988 (third-party liabilities)».

Такой вывод подтверждается и отсутствием специального регулирования в основном нормативном правовом акте, посвящённом такси – Акте «О такси и частном найме транспортных средств» от 2022 года (Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act)⁶².

Специальные правила страхования (ответственности) при использовании автомобилей, нанимаемых в частном порядке (т. н. водителей такси)

При этом уполномоченные муниципальные органы ответственны за выдачу лицензии, принятие порядка оформления заявок, установление требований для такси и автомобилей, нанимаемых в частном порядке (private hire vehicles), и проч⁶³. В связи с этим муниципалитеты могут предъявлять повышенные требования к страхованию при использовании автомобилей, нанимаемых в частном порядке: например, в Лондоне для осуществления проката автомобиля с водителем необходимо специальное страхование коммерческого частного найма, или *hire and reward insurance (H&R)*⁶⁴. H&R – это вид коммерческого автострахования, покрывающий ущерб автомобилю и расходы на ремонт, возникшие вследствие происшествия, а также судебные и компенсационные расходы в случае, если попавшие в происшествие лица получили травмы⁶⁵. Следовательно, в Великобритании существует практика, когда водители традиционных такси или автомобилей, нанимаемых в частном порядке, обязаны иметь как страхование ответственности перед третьими лицами, так и специальное коммерческое страхование для осуществления перевозок⁶⁶.



Европейский союз: общие правила страхования ответственности водителей

В ЕС действует Директива о страховании гражданской ответственности в отношении использования моторных транспортных средств⁶⁷. В ней, в частности, закрепляется право лица, желающего приобрести страховку у нового страховщика на получение истории о ДТП и страховых требованиях либо об их отсутствии по старому договору страхования (statement) по крайней мере, за пять лет, предшествовавших договорным отношениям. Страховое предприятие либо назначенный государством членом орган должен предоставить эту историю в течение пятнадцати дней с момента запроса⁶⁸.

Директива также регулирует вопросы страховых выплат пострадавшему в случае банкротства страховщика виновника ДТП, меры противодействия поездкам без страховки, минимальный размер страхового возмещения для граждан, путешествующих по ЕС, и иные вопросы.



Германия: общие правила страхования ответственности водителей

Любой автомобиль в Германии при эксплуатации на дорогах должен иметь обязательное страхование ответственности (Kfz-Haftpflichtversicherung) за вред жизни и здоровью, материальный и иной имущественный ущерб причиненные пострадавшему⁶⁹. Размер страховой суммы за каждый страховой случай составляет: 7,5 млн евро за вред, причиненный жизни и здоровью, 1 млн 220 тыс. евро за имущественный ущерб, 50 тыс. евро так называемых чисто экономических убытков (reine Vermögensschäden), не связанных ни косвенно, ни напрямую с причинением вреда личности или имуществу⁷⁰. Сообщается, что на практике страховщики, как правило, предлагают гораздо более высокие страховые суммы, до 100 млн евро⁷¹.

Согласно данным Объединения страховой индустрии (GDV) в 2020 году только лишь минимальную требуемую законом страховку имели около 16% легковых авто. В основном это старые и недорогие авто⁷².

⁶² Доступн: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2022/14/contents>.

⁶³ Study on Passenger Transport by Taxi, Hire Car with Driver and Ridesharing in the EU: Annex III – Country Reports: United Kingdom, 26 September 2016. P. 836.

⁶⁴ См.: Hire or Reward insurance. Доступн: <https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-london-assembly-does/questions-mayor/find-an-answer/hire-or-reward-insurance>; Changes to private hire regulation - Transport for London. Доступн: <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/new-private-hire-regulations>.

⁶⁵ Hire and reward insurance: Flexible insurance for couriers and car delivery drivers. Доступн: <https://www.zego.com/hire-and-reward-insurance/>.

⁶⁶ См.: What Insurance Do I Need for Uber? UK Guide (2023). Доступн: <https://www.zego.com/blog/what-insurance-do-i-need-for-uber/>.

⁶⁷ Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability.

⁶⁸ Пункт 28 преамбулы.

⁶⁹ §1 Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz).

⁷⁰ Anlage zu § 4 Abs. 2 des Pflichtversicherungsgesetzes.

⁷¹ Was ist die Kfz-Haftpflichtversicherung? Доступн: <https://www.dieversicherer.de/versicherer/versicherungen/kfz-haftpflichtversicherung>.

⁷² Alles was Sie über die Kfz-Versicherung wissen müssen. Доступн: <https://www.test.de/kfz-versicherung-5161031-0/#id5407058>.

Как правило, минимальная обязательная страховка дополняется частичным (Teil-) и полным каско (Vollkasko).

За езду без страховки предусмотрены наказания в виде лишения свободы до одного года или денежного штрафа. Если нарушитель действовал небрежно, то предусмотрены наказания в виде лишения свободы до полугода или штрафа в размере до ста восьмидесяти дневных ставок. Если правонарушение совершено умышленно, то транспортное средство может быть конфисковано, если оно принадлежит правонарушителю⁷³.

Кроме того, за езду без страховки предусмотрены последствия в виде начисления до 6 баллов в Фленсбургской балльной системе или запрет езды на несколько месяцев или даже лишение водительских прав. Размер денежного штрафа определяется на основании ежемесячного нетто-дохода⁷⁴.

Владелец такси должен иметь обязательную страховку так же, как и любой другой автовладелец. Размер страховой премии зависит от километража. У такси он крайне высок, что, естественно, из-за повышенного риска ДТП влияет на тарификацию. Сюда также относится повышенный риск причинения вреда жизни и здоровью лиц. В этой связи отмечается, что для страховщиков данный сегмент не является особо привлекательным, поэтому существует не так много страховых компаний, которые предлагают страховку по умеренным ценам⁷⁵.

На рынке представлены предложения «страхования такси», которые помимо обязательной страховки включают также частичное и полное каско. Существуют также предложения по страхованию не авто, а ответственности предприятия такси (Betriebshaftpflichtversicherung). В отличие от обязательной страховки оно не предписано законом, однако, отмечается, что целесообразно ее приобрести, если предприятие такси использует земельный участок с офисом и мастерскими. В этом случае страховка покрывает убытки, которые могут возникнуть, например, из-за разлива масла на земельном участке и его загрязнении или если почтальон поскользнётся из-за неубранного снега и пострадает⁷⁶.



Франция: специальные правила страхования профессиональной ответственности водителей такси или таксопарков

Во Франции профессиональное страхование гражданской ответственности с 2014 г. обязаны иметь водители такси, который ведет самостоятельную предпринимательскую деятельность в качестве таксиста, и таксопарк, имеющий лицензию на деятельность такси путем найма сотрудников или аренды лицензий для специалистов (путем аренды чужой лицензии водители «входят» в профессию: вместе с использованием автомобиля таксопарка при отсутствии собственного водителя также арендует лицензию для деятельности – autorisation de stationnement, ADS) Деятельность такси регулируется в соответствии с ст. L3120-4 Транспортного кодекса⁷⁷, которая предусматривает, что любое лицо, осуществляющее перевозку лиц за плату на транспортном средстве менее 10 мест (критерий введен для разграничения такси с иными видами общественного транспорта), должно оформить страхование ответственности такси. Застрахованное лицо в любой момент должно иметь возможность доказать наличие договора страхования.

Платформы бронирования автомобилей в силу Закона № 2014-1104 от 1 октября 2014 г. также должны обеспечить возможность подтверждения наличия договора страхования профессиональной ответственности при регистрации в системе.

Согласно ст. L3141-2 и L. 3122-6 Транспортного кодекса платформы-посредники и центры бронирования должны гарантировать, что у всех водителей платформы есть действительный полис страхования профессиональной ответственности.

⁷³ §6 Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz).

⁷⁴ Fahrer oder Halter: Wer haftet bei einem Unfall ohne Versicherungsschutz? Доступ: <https://www.ruv.de/kfz-versicherung/magazin/rund-ums-fahren/fahren-ohne-versicherungsschutz>.

⁷⁵ TAXIVERSICHERUNG. Доступ: <https://www.verivox.de/kfz-versicherung/themen/taxiversicherung/>.

⁷⁶ Доступ: <https://www.verivox.de/kfz-versicherung/themen/taxiversicherung/>.

⁷⁷ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/ (Дата доступа: 26.06.2023).

Любой собственник автомобиля обязан в силу ст. L.211-1 Страхового кодекса застраховать свою гражданскую ответственность перед третьими лицами. Специальный продукт для такси является гибридным и предлагает помимо классического автострахования покрытие всех профессиональных рисков и ущерба, то есть представляет собой страхование профессиональной ответственности (также называемую RC Pro).

В базовой формуле страхования⁷⁸ такси всегда предлагает следующие составляющие:

- Профессиональная гражданская ответственность. Эта гарантия распространяется на компенсацию материальных или телесных повреждений водителя, его пассажиров или повреждений, причиненных третьим лицам.
- Гарантия от рисков. Эта гарантия покрывает риски кражи, пожара, поломки стекла или непреднамеренного повреждения багажа, которое может произойти.
- Правовая защита. Данный тип гарантий включает покрытие расходов на юридическую помощь при конфликтах с клиентами.

Данный вид страхования шире, чем обычное автострахование. При оформлении страхования деятельности такси обычное автострахование оформлять не требуется, так как оно уже охватывается полисом для такси.

Стоимость полиса для таксистов выше, чем стоимость стандартного страхования гражданской ответственности для автомобилей из-за высоких рисков, связанных, например, с переработками, большим количеством клиентов и ненормированным временем работы. Средняя стоимость страховки такси составляет 2000 евро в месяц.



Китай: специальное регулирование цифровых платформ и общие правила страхования ответственности водителей

В Китае прокат автомобиля с водителями путем бронирования через онлайн-платформу охватывается специальным регулированием. В 2016 г. вступили в силу Временные меры по управлению бизнес-услугами онлайн-бронирования такси⁷⁹, которые ограничивают тип предоставляемой услуги до «некруизного заказа онлайн-такси», в то время как традиционная служба такси оказывает «круизные» услуги⁸⁰.

Временные меры регулируют вопросы разрешений/лицензий, отчетности, соответствующих налогов⁸¹, а также регламентируют требования к страхованию: а) компании-платформы обязаны приобретать страхование ответственности перевозчиков и другие соответствующие виды страхования пассажиров (статья 23); и б) обеспечить наличие соответствующего страхования транспортного средства, используемого для оказания услуг. Отмечается, что регулирование проката автомобиля с водителем путем бронирования через онлайн-платформу «отражает» правила, действующие в отношении традиционного такси⁸². Временные меры не конкретизируют понятие «соответствующего страхования», при этом в юрисдикции страхование ответственности перед третьими лицами является обязательным⁸³.

В 2019 г. издано «Срочное Уведомление о дальнейшем усилении безопасности при онлайн-бронировании проката автомобиля с водителями и частного каршеринга» (Urgent Notice on Further Strengthening the Safety Administration of Online Car-Hailing and Private Passenger Car Sharing)⁸⁴. В соответствии с Уведомлением безопасность обеспечивается, прежде всего, усложнением допуска водителей к оказанию услуг: необходима «двойная лицензия» – для водителя и для управляемого транспортного средства. При этом транспортное

⁷⁸ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2019_01_31_rapport_regulation_vtc_igas.PDF (дата доступа: 21.07.23)

⁷⁹ Interim Measures for the Administration of Online Taxi Booking Business Operations and Services 2016. См.: 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法 (Временные меры по управлению Бизнес-услугами онлайн-бронирования такси от 28.07.2016). Доступ: http://www.gov.cn/xinwen/2016-07/28/content_5095584.htm.

⁸⁰ Jiang H., Wang H. 'China's Regulatory Approach to Sharing Economy: a Perspective on Ride-Hailing' // Journal of Law, Technology & Policy. 2020. P. 97. Доступ: <https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=1540651221181030070150040750900861130550120550010440170640690700990090001270010741041220330590340980170081090030040300830080841040370390360171010220001000280960900370160620080821090070830250790930301080700971108094028116093089115066076090070025003085&EXT=pdf&INDEX=TRUE>.

⁸¹ Ibid. P. 97.

⁸² Ibid. P. 97.

⁸³ См.: Law of the People's Republic of China on Road Traffic Safety 2003. Доступ: http://www.npc.gov.cn/zqrdw/englishnpc/Law/2007-12/05/content_1381965.htm (см. с изменениями от 2021 г.: <https://fk.npc.gov.cn/detail2.html?ZmY4MDgxODE3YWlyMzFiYjAxN2FiZDYxN2VmNzA1MTk%3D>).

⁸⁴ См. Jiang H., Wang H. Op. cit. P. 101.

средство, имеющее соответствующую лицензию, признается коммерческим, что влияет на требования к надлежащему страхованию, повышая издержки водителей⁸⁵. Согласно с новыми требованиями, муниципалитеты могут конкретизировать требования к страхованию для осуществления перевозок путем бронирования через онлайн-приложение: например, в Шанхае для получения соответствующей лицензии страхование должно включать а) страхование для коммерческих автомобилей от дорожно-транспортных происшествий, б) обязательное страхование для коммерческих автомобилей в отношении ответственности перед третьими лицами, в) страхование пассажиров от случайных травм⁸⁶.



Малайзия: специальное регулирование ride-hail цифровых платформ и общее регулирование страхования ответственности водителей такси с увеличенным страховым покрытием для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы

В Малайзии регулирование проката автомобилей с водителем путем бронирования через цифровую платформу (в терминологии регулирующих актов – «электронный наем автомобиля с водителем», «e-hailing») вступило в силу 12 июля 2018 г.⁸⁷. Правовые рамки для e-hailing созданы путем внесения изменений в Закон о наземном общественном транспорте (Land Public Transport Act) от 2010 г.⁸⁸ и Закон о Совете по лицензированию коммерческих транспортных средств (Commercial Vehicles Licensing Board Act) от 1987 г.⁸⁹, при этом для адаптации к новым требованиям был установлен переходный период в один год.

В соответствии с терминологией обновленного законодательства под «e-hailing транспортным средством» понимается автотранспортное средство, рассчитанное на четырех человек и не более чем на одиннадцать человек (включая водителя), используемое для перевозки людей в любой поездке за единую или отдельную плату за проезд для каждого из них, при использовании которого осуществление организации поездки, бронирование, заключение сделки, а также оплата за проезд обеспечиваются с помощью электронного мобильного приложения, предоставляемого посредническим предприятием⁹⁰. Новое регулирование классифицирует e-hailing автомобили как транспортные средства общего пользования (public service vehicle)⁹¹, сближая их с классическими такси и распространяя повышенные требования для предоставления услуг, в том числе относительно лицензирования и страхования.

Согласно Закону о дорожном транспорте (Road Transport Act) от 1987 г. в Малайзии каждое транспортное средство должно быть застраховано от рисков ответственности перед третьими лицами⁹². Такое минимальное требование обязывает страховать лицо или класс лиц, которые могут быть указаны в полисе, в отношении любой ответственности, которая может возникнуть у него или у них в связи со смертью или телесными повреждениями любого лица, вызванными или возникшими в результате использования транспортного средства на дороге⁹³. При этом Ассоциация страховщиков Малайзии (General Insurance Association of Malaysia, Persatuan Insurans Am Malaysia – PIAM) отмечает, что минимальные требования закона не охватывают страхование пассажиров, а страховщики практически никогда не предлагают подобные полисы⁹⁴.

Действующие требования для e-hailing обязывают иметь более обширное страховое покрытие, чем установленное Законом о дорожном транспорте: должны быть застрахованы водитель, автомобиль, пассажиры и ответственность перед третьими лицами⁹⁵. Подобное e-hailing страхование на практике предоставляется страховщиками за добавочную премию в качестве дополнения/расширения (e-hailing add-on, e-hailing extension) к комплексному страховому покрытию: к страхованию повреждений автомобиля в результате аварии, которое изначально входит в комплексное страхование, для целей e-hailing страхуются

⁸⁵ Liao R. 'The end of China's ridesharing gig' // TechCrunch, January 2019. Доступ: <https://techcrunch.com/2019/01/01/end-of-chinas-ride-sharing-gig/>.

⁸⁶ Several Provisions of the Shanghai Municipality on the Administration of Online Carhailing Business Services // Цит. по: Jiang H., Wang H. Op. cit. P. 105.

⁸⁷ Regulating E-Hailing in Malaysia – Is There Over-Regulation? // ZICO Law, December 2018. P. 2. Доступ: https://zico.group/wp-content/uploads/resources/article/ZICO_10-10_December-2018_Regulating-the-E-Hailing-Industry.pdf.

⁸⁸ Land Public Transport Act 2010 (Act 715). Доступ: <https://tclaw.com.my/wp-content/uploads/2020/12/Land-Public-Transport-Act-2010.pdf>.

⁸⁹ Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 (Act 334). Доступ: <https://tclaw.com.my/wp-content/uploads/2020/12/Land-Public-Transport-Act-2010.pdf>.

⁹⁰ Section 1 (Interpretation) of the Land Public Transport Act 2010 (Act 715); Section 2 (Interpretation) of the Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 (Act 334).

⁹¹ 14(1B) of the Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 (Act 334); Section 2 of the Land Public Transport Act 2010 (Act 715).

⁹² Section 90 of the Road Transport Act 1987. Доступ: <https://www.mot.gov.my/en/Documents/Act%20333%20-%20Road%20Transport%20Act%201987.pdf>.

⁹³ Section 91(1)(b) of the Road Transport Act 1987.

⁹⁴ Motor Insurance // PIAM. Доступ: <https://piam.org.my/motor-insurance/>.

⁹⁵ E-Hailing Insurance // PIAM. Доступ: <https://piam.org.my/e-hailing-insurance/>; Synthesize from Land Public Transport Agency E-Hailing Guidelines (APAD, 2019) // Jais A.S., et. al. E-Hailing Services in Malaysia: Current Practices and Future Outlook // Journal of Malaysian Institute of Planners. Vol. 18. Issue 3. 2020. P. 137. Доступ: <https://www.planningmalaysia.org/index.php/pmj/article/view/780>.

риски несчастных случаев для водителя, ответственность перед пассажирами и ответственность перед третьими лицами за действия пассажиров⁹⁶.

Некоторые исследования нового регулирования указывали, что уравнивание условий для классических такси и e-hailing путем введения повышенных требований для последних по умолчанию не решит глубоко укоренившиеся проблемы отрасли такси⁹⁷, но создаст новые барьеры для водителей при входе на рынок e-hailing, в том числе вследствие дополнительных издержек на страхование⁹⁸. Де-факто в настоящее время обязательные e-hailing дополнения к имеющемуся у водителей страхованию увеличивают уплачиваемую страховщикам премию, но на первых порах барьеры могли возникнуть и вследствие отсутствия определенности в отношении того, какой страховой продукт соответствует новому регулированию.



Индия: общее регулирование страхования ответственности водителей и специальное регулирование ride-hail цифровых платформ

В Индии первые попытки отрегулировать прокат автомобилей с водителем путем бронирования через цифровую платформу были предприняты путем издания в 2015 г. Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог Консультативного документа о вопросах лицензирования, соответствия и ответственности агрегаторов такси (4+1), работающих по требованию на основе информационных технологий внутри Индии (Advisory for Licensing, Compliance and Liability of On-demand Information Technology based Aggregator Taxis (4 plus 1) operating within the jurisdiction of India)⁹⁹. Положения документа разграничили операторов классических такси и цифровые платформы-агрегаторы при одновременном введении требований осуществления деятельности для последних.

Согласно положениям Документа каждое транспортное средство, используемое для поездки, забронированной через платформу-агрегатор, должно было иметь коммерческий страховой полис, покрывающий риски ответственности перед третьими лицами в соответствии с действующим законодательством Индии¹⁰⁰. Платформы-агрегаторы, в свою очередь, были обязаны удостоверяться в наличии такого страхования, получая актуальную информацию о транспортном средстве водителя-партнера¹⁰¹.

Впоследствии в 2020 г. Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог издало новые Руководящие принципы для агрегаторов транспортных средств (Motor Vehicle Aggregator Guidelines 2020), которыми введен ряд новых требований для проката автомобилей с водителем через цифровые платформы, однако вопросы страхования не получили должной конкретизации¹⁰².

В соответствии с Руководящими принципами транспортные средства, используемые для совершения поездок с пассажирами с бронированием через платформу-агрегатор, должны иметь действующее страхование рисков ответственности перед третьими лицами¹⁰³, а платформа-агрегатор так же, как было предписано в Консультативном документе 2015 г., обязана удостоверяться в наличии у транспортных средств коммерческого страхового полиса, покрывающего риски ответственности перед третьими лицами в соответствии с действующим законодательством Индии¹⁰⁴.

Обновленные в 2020 г. правила, как и правила 2015 г., касательно требований к страхованию при осуществлении перевозок через платформу-агрегатор отсылают к Закону о транспортных средствах (Motor Vehicles Act) от 1988 г.¹⁰⁵. Закон устанавливает минимальные требования к страхованию рисков

⁹⁶ Motor Insurance // PIAM. Доступ: <https://piam.org.my/motor-insurance/>.

⁹⁷ Regulating E-Hailing in Malaysia – Is There Over-Regulation? // ZICO Law, December 2018. P. 6. Доступ: https://zico.group/wp-content/uploads/resources/article/ZICO_10-10_December-2018_Regulating-the-E-Hailing-Industry.pdf.

⁹⁸ Laurence T., et. al. E-hailing Regulations: Striking the Right Balance // Policy Ideas. № 57. November 2018. P. 20. Доступ: <https://www.ideas.org.my/publications-item/policy-paper-no-57-e-hailing-regulations-striking-the-right-balance/>.

⁹⁹ Advisory for Licensing, Compliance and Liability of On-demand Information Technology based Aggregator Taxis (4 plus 1) operating within the jurisdiction of India. Доступ: https://morth.nic.in/sites/default/files/circulars_document/Advisory_for_licensing_0.pdf.

¹⁰⁰ Section 3.1(c) of the Advisory for Licensing, Compliance and Liability of On-demand Information Technology based Aggregator Taxis (4 plus 1) operating within the jurisdiction of India.

¹⁰¹ Section 7.2 (h)(v) of the Advisory for Licensing, Compliance and Liability of On-demand Information Technology based Aggregator Taxis (4 plus 1) operating within the jurisdiction of India.

¹⁰² Motor Vehicle Aggregator Guidelines 2020 // Ministry of Road Transport & Highways. Доступ: https://morth.nic.in/sites/default/files/notifications_document/Motor%20Vehicle%20Aggregators27112020150046.pdf.

¹⁰³ Section 8(5) of the Motor Vehicle Aggregator Guidelines 2020.

¹⁰⁴ Section 8(18)(e) of the Motor Vehicle Aggregator Guidelines 2020.

¹⁰⁵ Motor Vehicles Act 1988. Доступ: <https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/9460/1/a1988-59.pdf>.

ответственности перед третьими лицами, в соответствии с которыми страховой полис должен страховать лицо или классы лиц, указанных в полисе, от любой ответственности, которая может быть понесена ими в отношении смерти или телесных повреждений любого лица, включая владельца (его уполномоченного представителя) груза, перевозимого в транспортном средстве, или повреждения любого имущества третьей стороны, вызванных или возникших в результате использования транспортного средства в общественном месте, а также смерти или телесного повреждения любого пассажира транспортного средства общего пользования, вызванных или возникших в результате использования транспортного средства в общественном месте¹⁰⁶.

Индийский Совет по страхованию (General Insurance Council), разъясняя требования законодательства, выделил два типа страховых полисов: полисы, страхующие исключительно ответственность перед третьими лицами, и комплексные страховые полисы¹⁰⁷. Де-факто первый тип, соответствующий требованиям законодательства, включает страхование ответственности в отношении смерти или телесных повреждений третьих лиц, ущерб имуществу третьих лиц и покрывает несчастные случаи для самого водителя, когда как комплексный полис дополняет указанное покрытие страхованием от потери или причинения ущерба автомобилю¹⁰⁸. Совет отмечает, что на индийском рынке страховые компании предлагают ряд страховых покрытий под различными названиями, включающих дополнительные покрытия, при этом базовым (соответствующим законодательству) покрытием считается любой из двух указанных типов полисов¹⁰⁹.



Австралия: общие правила страхования ответственности водителей и водителей такси

Общая обязанность страхования ответственности закреплена п. 1 ст. 102 Акта «О транспортных средствах» 1959 года (Motor Vehicles Act)¹¹⁰. Согласно этому пункту, лицо не должно управлять незастрахованным транспортным средством или располагать незастрахованное транспортное средство на дороге¹¹¹ под угрозой наказания в виде штрафа, выносимого как владельцу, так и собственнику транспортного средства.

Обязательное страхование ответственности распространяется только на вред, причиненный жизни и здоровью потерпевших третьих лиц¹¹². Страхование ответственности за вред имуществу не является обязательным¹¹³.

Обязанность страхования ответственности за вред, причиненный имуществу третьих лиц, установлена для водителей такси в Новом Южном Уэльсе, согласно ст. 22 Постановления «О такси и найме транспортных средств» от 2017 года (Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Regulation)¹¹⁴.

В штате Виктория для водителей такси установлена обязанность страхования ответственности за вред, причиненный имуществу третьих лиц¹¹⁵. Эта обязанность возлагается на собственника транспортных средств и оператора такси¹¹⁶.

В Западной Австралии страхование для таксистов обязательно, однако ни вводящий эту обязанность Акт «Об услугах перевозки» от 2017 года (Transport (Road Passenger Services) Act)¹¹⁷, ни постановления к нему¹¹⁸ не уточняют, имеется ли в виду страхование ответственности за вред имуществу или жизни и здоровью.

¹⁰⁶ Section 147(b) of the Motor Vehicles Act 1988.

¹⁰⁷ Motor Insurance // General Insurance Council. Доступ: <https://www.gicouncil.in/insurance-education/types-of-insurance/motor/>.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Motor Insurance // General Insurance Council. Доступ: <https://www.gicouncil.in/insurance-education/types-of-insurance/motor/>.

¹¹⁰ Доступ: <https://www.legislation.sa.gov.au/legislation/lz/c/a/motor%20vehicles%20act%201959/current/1959.53.-auth.pdf>.

¹¹¹ «A person must not drive an uninsured motor vehicle, or cause an uninsured motor vehicle to stand, on a road».

¹¹² «In order to comply with this Part, a policy of insurance must <...> insure the owner of the motor vehicle to which the policy relates, and any other person who at any time drives or is a passenger in or on the vehicle, whether with or without the consent of the owner, in respect of all liability that may be incurred by the owner or other person in respect of the death of, or bodily injury to, any person caused by, or arising out of the use of, the vehicle in any part of the Commonwealth».

¹¹³ Доступ: <https://www.youi.com.au/youi-news/car-insurance-compulsory-australia>.

¹¹⁴ Доступ: <https://legislation.nsw.gov.au/view/whole/html/inforce/current/si-2017-0424#statusinformation>.

¹¹⁵ Доступ: <https://cpv.vic.gov.au/drivers/accredited-driver-responsibilities/insurance-and-commercial-passenger-vehicleservices>.

¹¹⁶ Доступ: <https://cpv.vic.gov.au/drivers/accredited-driver-responsibilities/insurance-and-commercial-passenger-vehicleservices>. См. Также информация от Ассоциации Такси штата Виктория: <https://www.victaxi.com.au/newsand-events/news/2014/08/01/taxi-insurance/>. Информация о том, что требование распространяется и на оператора такси, размещена не на официальном сайте Правительства штата Виктория, а в частном правовом информационном материале, подготовленном юридической компанией штата Виктория: <https://fis.org.au/app/uploads/2021/04-Legal-Information-For-Taxi-Drivers-2019.pdf>.

¹¹⁷ Доступ: [https://www.legislation.wa.gov.au/legislation/prod/filestore.nsf/FileURL/mrdoc_45892.pdf/\\$FILE/Transport%20\(Road%20Passenger%20Services\)%20Act%202018%20-%20%5B00-i0-00%5D.pdf?OpenElement](https://www.legislation.wa.gov.au/legislation/prod/filestore.nsf/FileURL/mrdoc_45892.pdf/$FILE/Transport%20(Road%20Passenger%20Services)%20Act%202018%20-%20%5B00-i0-00%5D.pdf?OpenElement).

¹¹⁸ Постановления представлены на сайте Правительства Южной Австралии: https://www.legislation.wa.gov.au/-/legislation/statutes.nsf/law_a147199_subsidary.html.

Согласно пп. «v» п. 1 ст. 9 Постановления «О пассажирском транспорте» от 2009 года (Passenger Transport Regulation), в Южной Австралии водители такси обязаны застраховать свою ответственность перед третьими лицами как за вред жизни и здоровью, так и за вред имуществу¹¹⁹.

Согласно ст. 158 Постановления «О транспортных операциях» от 2018 года (Transport Operations (Passenger Transport) Regulation) и ст. 4 Акта «О страховании дорожных происшествий» (Motor Accident Insurance Act), в штате Квинсленд водители такси обязаны страховать ответственность лишь за вред жизни и здоровью¹²⁰.

В штате Тасмании действует Акт «О такси и индустрии найма транспортных средств» от 2008 года (Taxi and Hire Vehicle Industries Act)¹²¹, который является основным актом, регулирующим деятельность такси в штате. Этот Акт не устанавливает никаких особенностей для страхования водителей такси. На сайте Правительства штата представлен проект Постановления «О такси и индустрии найма транспортных средств» от 2023 года (Taxi and Hire Vehicle Industries Regulations)¹²², пока не вступивший в силу и также не содержащий никаких особенностей страхования.

Таким образом, в Новом Южном Уэльсе, штате Виктория, в Южной Австралии для водителей такси обязательно страхование ответственности за вред, причиненный имуществу третьих лиц. В Западной Австралии, Квинсленде и Тасмании на водителей такси распространяется лишь общее для всей Австралии правило об обязательном страховании ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью третьих лиц.



Объединенные Арабские Эмираты: общие правила страхования ответственности водителей

Ни законодательство ОАЭ, ни законодательство Дубая не содержит отдельной нормы, которая предписывает страхование ответственности таксистов¹²³.

Общая обязанность для всех водителей застраховать свою ответственность перед третьими лицами следует из норм Федерального закона № 21 от 1995¹²⁴ (далее – Закон № 21): согласно ст. 24 Закона № 21, управление транспортным средством или предоставление третьему лицу права управлять транспортным средством возможно лишь при регистрации и лицензировании транспортного средства; согласно ст. 26 Закона № 21, лицензирование транспортного средства возможно лишь при условии наличия страхования ответственности перед третьими лицами.

Единый страховой полис, утвержденный Управлением страхования ОАЭ (Insurance Authority), устанавливает для такси единственную особенность – чуть большее процентное снижение стоимости в результате амортизации. Ни сам полис, ни Решение Совета директоров Управления страхования¹²⁵, на основании которого введен полис, других особенностей не содержит.

В Дубае основным нормативным правовым актом, регулирующим отношения между водителем такси и пассажиром-заказчиком, является Резолюция № 6 от 2016 года (далее – Резолюция № 6), принятая Исполнительным Советом Дубая¹²⁶. В соответствии с Резолюцией № 6 были приняты Административная Резолюция № 130 от 2017 года¹²⁷ и Административная Резолюция № 516 от 2022 года (далее – Резолюция № 516)¹²⁸. Ни один из этих актов не содержит особенностей страхования ответственности за причинение вреда третьим лицам.

¹¹⁹ Доступ: https://www.legislation.sa.gov.au/_/legislation/lz/c/r/passenger%20transport%20regulations-%202009/current/2009.215.auth.pdf.

¹²⁰ Постановление: <https://www.legislation.qld.gov.au/view/pdf/2021-09-01/si-2018-0119>. Акт: <https://www.legislation.qld.gov.au/view/pdf/inforce/current/act-1994-009>.

¹²¹ Доступ: <https://www.legislation.tas.gov.au/view/pdf/authorised/2021-09-15%202021-09-10/act-2008-030>.

¹²² Проект Постановления: https://www.transport.tas.gov.au/_data/assets/pdf_file/0007/432673/Draft_THVI_Regulations_for_consultation.PDF.

¹²³ Наиболее важные проанализированные источники: <https://elaws.moj.gov.ae/laws/search?key=EL1> (общий портал законодательства ОАЭ), <https://www.centralbank.ae/en/rulebook/> (портал правовых актов Центрального Банка ОАЭ и Управления страхования), <https://www.dubaitaxi.ae/en> (сайт Корпорации такси Дубая (Dubai Taxi Corporation)), подразделения Управления путей сообщения и транспорта (The Roads and Transport), <https://dip.dubai.gov.ae/en/Pages/default.aspx> (портал законодательства Дубая).

¹²⁴ Доступ: https://elaws.moj.gov.ae/mainfrominfoheader.aspx?val=EL1&anchor=Anchor7&nnp=&imp=undefined&f=UAELC-En_1995-11-20_00021_Kait&frp=%D8%AA%D8%B4%D8%B1%D9%8A%D8%B9+%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA+%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AA%D8%AD%D8%AF%D8%A9+%D8%A8%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%86%D9%83%D9%84%D9%8A%D8%B2%D9%8A%D8%A9+%2F+TRAFFIC&lawRef=S-EL1_2_289&op=UAE-MQJ.

¹²⁵ Решение и Полис: <https://www.centralbank.ae/media/5r5oesiq/insurance-authority-board-of-directors-decisionno-25-of-2016.pdf>.

¹²⁶ Резолюция в редакции от 2021 года: [https://dip.dubai.gov.ae/Legislation%20Reference/2021/Executive-%20Council%20Resolution%20No.%20\(20\)%20of%202021%20Amending%20Executive%20Council%20Resolution%20No.%20\(6\)%20of%202016.html](https://dip.dubai.gov.ae/Legislation%20Reference/2021/Executive-%20Council%20Resolution%20No.%20(20)%20of%202021%20Amending%20Executive%20Council%20Resolution%20No.%20(6)%20of%202016.html).

¹²⁷ Резолюция утратила силу в связи с принятием Резолюции № 516 и в свободном доступе отсутствует.

¹²⁸ Резолюция: [https://dip.dubai.gov.ae/Legislation%20Reference/2022/Administrative%20Resolution%20No.%20\(516\)%20of%202022%20Issuing%20the%20Implementing%20Bylaw.pdf](https://dip.dubai.gov.ae/Legislation%20Reference/2022/Administrative%20Resolution%20No.%20(516)%20of%202022%20Issuing%20the%20Implementing%20Bylaw.pdf).

В Резолюции № 516 содержится определение цифровой системы и несколько общих норм о порядке её использовании. Согласно ст. 1 Резолюции № 516, цифровой системой является электронная система, приложение или сайт, которые одобрены Управлением путей сообщения и транспорта (The Roads and Transport Authority) и позволяют пассажирам заказывать такси и оплачивать поездки электронным образом¹²⁹. Согласно ст. 3 Резолюции № 516, Компания для получения разрешения на выполнение перевозок обязана подтвердить, что система исправно функционирует и позволяет пассажирам-заказчикам её использовать.

Таким образом, ни в законодательстве ОАЭ, ни в законодательстве Дубая не установлена особая обязанность страхования ответственности водителей такси, однако на них распространяется общая норма об обязательном страховании ответственности водителей.

¹²⁹ «An electronic system, a smart application, or a website that is approved by the RTA and that allows Passengers to book Taxicabs or Luxury Cabs and pay the fare electronically».

Снижение стоимости страхования ответственности водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы: законодательное закрепление и предложения цифровых платформ и страховых компаний

На снижение стоимости страховых полисов могут оказывать влияние разные факторы:

- наличие или отсутствие специальных программ, которые влияют на снижение стоимости, установленных на уровне законодательства, в том числе законодательно закреплённого телематического и гибридного (динамического) страхования;
- наличие законодательно установленного краткосрочного периода, на который необходимо заключать договор страхования;
- предложения цифровых платформ;
- предложения страховых компаний.

Рассмотрим каждый из этих факторов.

1. Снижение стоимости посредством специальных программ и (или) факторов, закреплённых на уровне законодательства и предлагаемых страховыми компаниями и цифровыми платформами



Германия: закрепление различных вариантов снижения страховой премии на законодательном уровне

В Германии, как и во многих странах, размер страховых премий зависит от множества факторов. Например, от таких как: размер страхового покрытия, возраст водителя, год выпуска авто, региональный класс (место жительства может влиять на тариф: в городах обязательная страховка зачастую дороже, чем в сельской местности), класс (тип) авто (исходя из частоты аварий определенных моделей авто), профессиональная группа (специальные тарифы существуют, например, для чиновников, фермеров), в каких целях эксплуатируется авто (личных или для работы в качестве такси), примерный годовой километраж, есть ли гаражная стоянка авто и др.¹³⁰. Некоторые иные факторы, влияющие на тарификацию, будут рассмотрены далее подробнее.

¹³⁰ Kfz-Versicherung: Pflicht für alle Halter von Kraftfahrzeugen. Доступн: <https://www.verbraucherzentrale.de/wissen/geld-versicherungen/weitere-versicherungen/kfzversicherung-pflicht-fuer-alle-halter-von-kraftfahrzeugen-13890>.

1. Установка видеорегистраторов

На немецком страховом рынке имеются тарифы, предполагающие использование видеорегистраторов. Страховщик Bayerische предлагает скидку до 15% на годовой платеж при установке видеорегистратора. Предлагается также скидка в 5% на определенные видеорегистраторы¹³¹. Однако отмечается, что в германском правовом порядке существует неопределенность относительно законности использования видеорегистраторов¹³². В 2018 году Верховным судом ФРГ было принято решение о допустимости использования в судебном процессе видеонарезок ДТП, снятых видеорегистраторами. Однако Верховный суд ФРГ выступил против постоянной видеозаписи всего маршрута, так как в этом случае у владельца нет интереса в сохранении доказательств, так как технически возможно сделать запись непосредственно момента аварии¹³³.

2. Фленсбургская балльная система и ее влияние на стоимость страховки

Федеральное автотранспортное ведомство, расположенное в городе Фленсбург, ведет Реестр нарушений правил дорожного движения (Fahreignungsregister). Реестр формируется на основе баллов, получаемых участниками дорожного движения за совершенные правонарушения в области дорожного движения¹³⁴.

В зависимости от правонарушения участник дорожного движения может получить от одного до трех баллов. Один балл добавляется за правонарушения, которые вредят безопасности дорожного движения. Два балла добавляются за правонарушения, которые особенно вредят безопасности дорожного движения, а также за уголовные правонарушения, не связанные с лишением водительского удостоверения. Три балла добавляются за уголовные правонарушения, связанные с лишением водительского удостоверения.

Если водитель набирает по совокупности правонарушений 8 баллов, то его лишают водительских прав. При достижении 6 баллов снизить количество баллов уже нельзя.

Получение баллов во Фленсбурге сопряжено с последствиями для нарушителя:

- от 1 до 3 баллов: запись в Федеральном автотранспортном ведомстве;
- 4–5 баллов: письменное предостережение, включая сбор 25 евро. Возможность посещения платного семинара (400 евро) для снижения одного балла.
- 6–7 баллов: письменное предупреждение, включая сбор 25 евро. При достижении 6 баллов снижать баллы больше нельзя;
- 8 баллов: лишение водительских прав, в течение минимум 6 месяцев запрещается управлять авто. Для получения водительских прав обратно требуется пройти медицинско-психологическое обследование.

Предусмотрено погашение баллов спустя определенное время. Так, например, балл за обычное правонарушение погашается через 2,5 года, два балла за грубое или уголовное правонарушение погашаются через 5 лет, за уголовное правонарушение с лишением прав через 10 лет. Сроки по каждому собранному баллу текут независимо друг от друга.

Снизить количество баллов можно также посещением специального семинара, который стоит 400 евро и предлагается автошколами. Однако, снизить один балл посредством посещения семинара возможно лишь один раз в пять лет и до достижения 6 баллов¹³⁵.

Сообщается, что регистрация баллов в Фленсбурге также учитывается рядом страховщиков и приводит к повышению некоторыми страховщиками стоимости страховки на примерно 20%¹³⁶.

¹³¹ Der erste Dashcam-Tarif Deutschlands. Доступ: <https://www.diebayerische.de/kampagnenseiten/autoversicherung-mit-dashcam/>.

¹³² Was ist eine Dashcam? Доступ: <https://www.huk.de/haus-haftung-recht/ratgeber/dashcams-was-erlaubt-ist.html>.

¹³³ Verwertbarkeit von Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel im Unfallhaftpflichtprozess. Доступ: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=pm&Datum=2018&Sort=3&nr=83549&pos=0&anz=88>.

¹³⁴ Fahreignungs-Bewertungssystem. Доступ: https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/Fahreignungs_Bewertungssystem/fahreignungs_bewertungssystem_node.html.

¹³⁵ Punkte in Flensburg im Überblick. Доступ: <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/punkte-in-flensburg-ratgeber/>.

¹³⁶ Доступ: <https://www.verivox.de/kfz-versicherung/themen/punkte-in-flensburg/>.

3. Класс безаварийности (Schadenfreiheitsklasse)

По истечении каждого года, в котором не наступило страхового случая, повышается класс безаварийности клиента. Это удешевляет страховку. Однако страховка дорожает для тех, кто стал виновником ДТП. Их класс понижается (Rückstufung). Если в договоре предусмотрена соответствующая оговорка, автовладелец имеет от шести месяцев до года на оплату ущерба из собственного кармана, даже если страховщик уже урегулировал данный ущерб. В этом случае скидка за класс безаварийности не понижается¹³⁷.

4. Обязанность сделать ремонт в определенной страховщиком СТО (Werkstattbindung)

В рамках данной обязанности застрахованное лицо соглашается на устранение ущерба по частичному или полному каско на СТО, определенной страховщиком. Страховщик в этом случае взаимодействует с СТО, с которыми он заключает рамочные соглашения. Авторизованная СТО профессионально ремонтирует поврежденное авто в соответствии со спецификациями производителя. Для клиента преимущество этого варианта состоит в предоставляемой страховщиком скидке по платежам¹³⁸.

5. Частота уплаты страховых премий

Снижение стоимости страховки также достигается, если выбрать не поквартальную или полугодовую оплату, а за целый год. Сообщается, что это может привести к экономии 5%¹³⁹.



Европейский союз: регулирование системы bonus-malus

На уровне ЕС нет обязательной схемы рейтингования bonus-malus, в каждом государстве – члене ЕС может быть свой подход. Например, во Франции и Бельгии действует обязательная схема bonus-malus, которая требует от страховщиков при расчете премии принимать во внимание историю страховых требований водителя. Такие обязательные схемы как правило выгодны потребителям. Например, во Франции на рынке с 40 млн застрахованных водителей, 95% держателей полиса имеют бонус, с размером максимального бонуса, который они могут получить, в 70%, и менее, чем 1% имеют так называемый malus¹⁴⁰.

В других странах, например в Испании и Германии нет специальной законодательной регламентации расчета скидок за вождение без страховых случаев. В соответствии с оценкой воздействия, проведенной Европейской Комиссией, в ЕС есть страны, которые имеют законодательную регламентацию по расчету скидок (дисконта) за вождение без страховых случаев, в других странах есть отраслевые стандарты, или страховщики имеют полную свободу по разработке методологии расчета премий. Некоторые страховщики вообще не используют этот тип дисконтирования. В странах, где нет обязательной системы bonus-malus, страховщики могут свободно разрабатывать свою собственную методологию по расчету премий и определять, применять ли систему bonus-malus и какого типа¹⁴¹.



Великобритания: несмотря на то, что на законодательном уровне отсутствуют установленные системы скидок, они распространены на уровне страховых компаний

Система скидок известна на рынке страхования Великобритании, однако никак не регулируется на законодательном уровне¹⁴². В среднем рынок страхования предлагает водителям от пяти до семи уровней рейтинга, в зависимости от продолжительности безопасного вождения. Снижаться страховая премия может

¹³⁷ Alles was Sie über die Kfz-Versicherung wissen müssen. Доступн: <https://www.test.de/kfz-versicherung-5161031-0/#id5407058>.

¹³⁸ Доступн: <https://www.dieversicherer.de/resource/blob/11236/6abd7a20623fd92ad84dc5dab827e8fb/broschuere-kfz-haftpflichtversicherung-data.pdf>.

¹³⁹ Alles was Sie über die Kfz-Versicherung wissen müssen. Доступн: <https://www.test.de/kfz-versicherung-5161031-0/#id5407058>.

¹⁴⁰ REVISION OF THE EU'S MOTOR INSURANCE DIRECTIVE. P.3. Доступн: https://www.beuc.eu/sites/default/files/publications/beuc-x-2018-088_revision_of_the_eus_motor_insurance_directive.pdf

¹⁴¹ REVISION OF THE EU'S MOTOR INSURANCE DIRECTIVE. P.3. Доступн: https://www.beuc.eu/sites/default/files/publications/beuc-x-2018-088_revision_of_the_eus_motor_insurance_directive.pdf

¹⁴² См. французское Исследование системы «No-claim discount» и «Bonus-Malus» в Европе. С. 320-321. Доступн: https://www.casact.org/sites/default/files/2021-02/pubs_dpp_dpp91_91dpp305.pdf.

вплоть до 35-40% от начальной стоимости¹⁴³. Рынку также известна система защиты рейтинга – «Bonus protection», при которой лицо может за дополнительную плату обеспечить сохранение своего текущего рейтинга в системе скидок в случае незначительного количества исков в течение согласованного периода.



Сингапур: скидка за отсутствие претензий от страховых компаний

Для снижения страховой премии *FWD Insurance Singapore* использует систему «скидок за отсутствие требований (претензий)» (No claims discount, NCD). Скидка применяется при продлении страхового полиса и зависит от отсутствия претензий в течение нескольких лет подряд: за год без претензий предоставляется скидка в 10%, а при отсутствии требований за пять и более лет подряд скидка достигает до 50%¹⁴⁴.



Австралия: несмотря на то, что на законодательном уровне отсутствуют установленные системы скидок, они распространены на уровне страховых компаний

Законодательство Австралии не содержит регулирования скидок за аккуратное вождение¹⁴⁵, однако система этих скидок («No-Claim Bonus», «No-Claim Discount») является крайне распространённой и развитой на рынке австралийских страховых компаний.

Страховые компании самостоятельно определяют условия системы скидок:

- они определяют размер скидок (максимальный размер варьируется от 44% до 70%);
- определяют количество уровней рейтинга и требуемую продолжительность вождения без нарушений (например, вполне возможно шесть уровней рейтинга, максимальный из которых будет требовать пяти лет езды без нарушений);
- определяют эффект результата иска на рейтинг (будет ли изменяться рейтинг и размер скидки только в результате иска, по которому признана вина застрахованного лица (At-fault Claims), или на размер скидки влияют иски, по которым признана вина третьего лица (Not-at-fault claims) или чья-либо вина в принципе отсутствует (No-fault claims));
- определяют возможность перенесения (трансфера) рейтинга при изменении страховой компании.

Среди австралийских страховых компаний также распространена услуга по «защите рейтинга» (Ratings protection): за дополнительную плату лицо может обеспечить свой текущий уровень рейтинга, благодаря чему в случае иска к этому лицу, он сохраняет свой рейтинг, как будто бы иска к нему не предъявлялось¹⁴⁶.

Три крупнейших цифровыми платформами такси в Австралии являются «Didi Driver / Didi Rider» – платформа принадлежит китайской компании Didi, «Ola Cabs» – платформа индийской компании Ola, и «Uber» – платформа корпорации из США, Сан-Франциско Uber Technologies Inc¹⁴⁷.

Didi требует от своих водителей страховать, по меньшей мере, свою ответственность перед третьими лицами¹⁴⁸. Для своих водителей Didi предлагает эксклюзивную страховку (совместно со страховой компанией Share Cover), предоставляя скидку 10% для тех, кто выбирает постоянную страховку (full-time cover), и 5%

¹⁴³ Там же. С. 320.

¹⁴⁴ Ibid. P. 4.

¹⁴⁵ См. стр. 9–11 Отчёта о системах скидок, подготовленный Австралийской комиссией по ценным бумагам и инвестициям: <https://download.asic.gov.au/media/3001588/rep424-published-26-february-2015.pdf>. В частности, анализ позволяет сделать вывод о практически отсутствующем регулировании систем скидок. Аналитики не видят в этом проблемы и указывают лишь на желательность обязать страховые компании более чётко представлять потребителям условия систем скидок.

¹⁴⁶ См. стр. 22–25 Отчёта: <https://download.asic.gov.au/media/3001588/rep424-published-26-february-2015.pdf>.

¹⁴⁷ См., например: <https://www.theguardian.com/technology/2020/feb/21/easy-rider-compare-which-rideshare-appoffers-passengers-and-drivers-the-best-deal>, <https://www.splend.com.au/blog/best-rideshare-apps-in-australia/>, <https://polestartechno.com/blog/uber-competitors-and-uber-alternatives-in-australia>.

¹⁴⁸ Доступ: <https://web.didiglobal.com/au/driver/vic-driver-requirements/>, <https://www.splend.com.au/blog/how-to-become-a-didi-driver-in-australia/>. См. также соглашение Didi с водителем: <https://web.didiglobal.com/au/legal/driveragreement/>.

для тех, кто выбирает временную страховку (part-time cover). Вместе с тем, сама Didi страховку не оплачивает¹⁴⁹. Методов определения страховой премии в открытом доступе нет.

Ola также требует от своих водителей страховать свою ответственность перед третьими лицами¹⁵⁰, однако сама не предоставляет водителям страховки¹⁵¹. Вместе с тем, заслуживает отдельного внимания предложение страховой компании UbiCar специально для водителей Ola¹⁵², страховая премия которой рассчитывается на основании безопасности вождения¹⁵³: такой расчёт производится с помощью приложения «UbiCar App»¹⁵⁴, однако подробности этого расчёта не уточняются¹⁵⁵.



Объединенные Арабские Эмираты: законодательно установленное снижение страховых премий за счет соблюдения определённых требований

В Решении № 30, содержащем определение минимальных и максимальных уровней тарифов в области страхования, не содержится скидок за безопасное вождение. Более того, Решение № 30 устанавливает в п. 2 ст. 2, что в рамках установленных тарифов страховые компании могут свободно конкурировать, определяя цены, исходя из своего опыта с клиентом, технических или иных причин¹⁵⁶.

В 2017 году Совет директоров Управления страхования Решением № 41 от 2017 года¹⁵⁷ (далее – Решение № 41) изменил Решение № 30, включив в него п. 3 ст. 2, согласно которому страховая компания может снизить размер страховой премии ниже минимального тарифа¹⁵⁸:

- на 10% в случае, если собственник транспортного средства в течение последнего года не допустил ни одного ДТП, которое повлекло бы иск другой стороны¹⁵⁹;
- на 15% в случае, если ДТП не было допущено в течение последних двух лет¹⁶⁰;
- на 20% в случае, если ДТП не было допущено в течение последних трёх лет¹⁶¹.

При этом, как следует из п. 4 ст. 2 Решения № 30, снижение размера премии не зависит от того, было ли транспортное средство застраховано у страховой компании, у которой в настоящий момент обслуживается собственник транспортного средства.

Таким образом, на уровне нормативных правовых актов ОАЭ допускается снижение страховых премий ниже минимального размера в соответствии с установленными тарифами, однако подобное снижение допускается, а не предписывается: страховые компании могут и не использовать эту систему скидок при определении размера страховой премии. Скидки могут и превышать проценты, указанные в Решении № 41, если итоговая стоимость премии не опустится ниже предела, который с учётом минимального размера премий допускают скидки, установленные Решением № 41.

¹⁴⁹ См. п. 11.1 соглашения Didi с водителем: <https://web.didiglobal.com/au/legal/-/driver-agreement/>.

¹⁵⁰ Доступ: <https://ola.com.au/driver/>.

¹⁵¹ Доступ: <https://www.splend.com.au/blog/the-essentials-of-rideshare-insurance/>.

¹⁵² Доступ: <https://ubicar.com.au/rideshare-ola/>.

¹⁵³ «The better you drive, the more you save. See how you drive with our app and learn how your driving can be improved to reduce your insurance premium».

¹⁵⁴ См. условия расчёта премии: https://ubicar.com.au/wp-content/uploads/2020/04/UbiCar_Pay_per_km_-_Premium_and_Excess_Guide.pdf.

¹⁵⁵ «Actual Usage premium amount <...> charged based on: the kilometre data received by us via the UbiCar Device and UbiCar App for the monthly instalment period to which the instalment relates and any driving data received for a prior monthly instalment period not received in that month (e.g. due to a delay)».

¹⁵⁶ «The tariffs set out herein shall constitute the minimum and maximum to be abided by. The insurance companies shall have free competition in providing the prices, according to the experience of the company with a customer or any technical or actuarial reasons, in such a way that would not jeopardize the financial position of the company or lead to the loss of the insureds' rights».

¹⁵⁷ Доступ: [https://web.ia.gov.ae/en/Documents/Board%20of%20Directors'%20Decision%20No.%20\(41\)%20of-%202017.pdf](https://web.ia.gov.ae/en/Documents/Board%20of%20Directors'%20Decision%20No.%20(41)%20of-%202017.pdf).

¹⁵⁸ «The Company may grant a reduction to the insurance applicant (Individual) with claim-free record according».

¹⁵⁹ «10% of the minimum premium to the owner of the vehicle that did not cause an accident leading to a claim during the previous insurance year».

¹⁶⁰ «15% of the minimum premium to the owner of the vehicle that did not cause an accident leading to a claim during the previous two years».

¹⁶¹ «20% of the minimum premium to the owner of the vehicle that did not cause an accident leading to a claim during the previous three years».

2. Снижение стоимости посредством телематического страхования, закрепленного на уровне законодательства и предлагаемого страховыми компаниями и цифровыми платформами

После нескольких десятилетий нишевой функции телематика стала популярной в области улучшения страхования такси и безопасности дорожного движения. Постоянно расширяющийся набор телематических устройств, программного обеспечения и услуг, связанных с ними, уже позволили этой технологии стать авангардом автомобильного страхования.

Телематическое страхование: принципы работы

Хотя технология телематики может использоваться по-разному, телематическое решение в автомобильном страховании обычно основано на следующих трех функциях:

1. **мониторинг вождения;**
2. **отслеживание маршрутов и геолокации;**
3. **определение износа тормозов и шин;**

Мониторинг вождения. Прежде всего, телематика позволяет собирать информацию о стиле вождения и поведении водителей на дороге. Если водители строго соблюдают правила дорожного движения и ограничения скорости, страховые компании готовы предложить им более выгодные тарифы страхования. Такой функционал предусмотрен продуктами всех страховых компаний, активно применяющих телематику.

Отслеживание маршрутов и геолокации. Телематические решения позволяют в реальном времени отслеживать местонахождение и маршруты автомобилей, что облегчает планирование поездок и уменьшает риск дорожно-транспортных происшествий. Страховая компания может предлагать более низкие тарифы на страхование автомобиля, если известно, что водители используют наиболее эффективные маршруты передвижения. Такой функционал предусмотрен продуктами всех страховых компаний, активно применяющих телематику.

Определение износа тормозов и шин. Телематика позволяет анализировать динамику изменения таких параметров, как износ шин и тормозов, что позволяет экономить на техническом обслуживании автомобиля и прогнозировать возможные страховые случаи. Если страховая компания обладает информацией об уровне износа, она может точнее оценить риски аварий и предложить более выгодные условия страхования, если такой риск минимален. В свою очередь для водителей такие телематические решения предоставляют возможность контролировать состояние автомобиля и проводить своевременное техническое обслуживание. Это способствует уменьшению вероятности аварий и, следовательно, ведет к снижению стоимости страхового полиса. В частности, такой функционал доступен для водителей, использующих телематическое страхование от State Farm (США).

Обладая этими характеристиками, телематика может решить ключевые проблемы, с которыми сталкиваются страховые компании в эпоху цифровых технологий, включая необходимость более полного понимания и удовлетворения потребностей клиентов и сокращения расходов за счет повышения эффективности операций. Далее приведены некоторые примеры того, как может применяться телематика.

Страховые компании включают телематические технологии в полисы автострахования в рамках одного из двух технологических вариантов, которые доступны водителю такси:

- мобильное приложение;
- технические устройства, помещаемые в автомобиль.

Мобильное приложение. Приложение превращает смартфон в телематический индикатор и передатчик информации. Эти приложения способны, в частности:

- автоматически фиксировать факт поездки на автомобиле;
- предлагать оценку поездки на основе дорожного поведения;
- выявлять привычки водителя;
- определять ситуацию на дороге.

Технические устройства, помещаемые в автомобиль. Различные технические средства включают в себя набор датчиков, проводящих автоматическую диагностику данных вождения, как внутри, так и снаружи автомобиля. Как правило, такие устройства включены в комплектацию автомобиля рядом производителей.

Данные технологические решения обеспечивают страховые компании необходимой информацией, на основании которой они могут более точно оценивать стоимость страховых полисов и анализировать страховые случаи.

Основная ценность телематического страхования – скидки на страховку для водителей, если их стиль вождения является безопасным.

Для этого пользователь должен разрешить сбор данных о своем вождении. Периодически данные отправляются в страховую компанию, где они используются для расчета страховой премии. Автовладелец может просмотреть результаты вождения и увидеть свой прогресс в приложении или встроенной в автомобиль системе. Для получения наибольшей скидки необходимо соблюдать безопасный стиль вождения, а также избегать езды в пиковые часы и на перегруженных дорогах.



Россия: предложения страховых компаний (КАСКО)

В России телематика получила широкое распространение в страховых продуктах КАСКО. Телематическое страхование осуществляется по одной из двух моделей:

1. Страховщик самостоятельно устанавливает стороннюю телематику в автомобиле, включая подержанные, без непосредственного сотрудничества с автопроизводителем.
2. Телематическое страхование предлагается только владельцам новых автомобилей одного производителя в рамках тесного партнерства.

Первая модель применяется такими страховыми компаниями, как АльфаСтрахование, Ингосстрах, Ренессанс страхование и Тинькофф Страхование. В этом случае страховая компания предоставляет стороннее телематическое оборудование бесплатно и собирает статистику о вождении в течение 1–6 месяцев по определенному количеству пройденных километров. Водитель может отслеживать оценку своего вождения и основные параметры в режиме реального времени через приложение страховой компании. По итогам сбора информации страховщик может предложить скидку на КАСКО (обычно, если водитель получает высокую оценку, он может быть освобожден от оплаты второй части страховки КАСКО).

Вторая модель применяется страховыми компаниями совместно с отечественными и иностранными производителями автомобилей, которые остались на российском рынке после 2022 года.



В качестве примера такого партнерства можно привести сотрудничество между Hyundai и компанией Совкомбанк Страхование, которая занимается страхованием КАСКО. В рамках этого партнерства Страховщик предлагает пакеты КАСКО, включающие в себя покрытие на 5,000 км, 10,000 км и 15,000 км. Чем меньше размер пакета, тем больше скидка на КАСКО, вплоть до 70% от стоимости полиса¹⁶². В данном случае телематическое оборудование используется для отслеживания пробега автомобиля.



Аналогичным примером является продукт Lada Connect, который предоставляет телематические услуги и позволяет оценивать стиль вождения водителя. Партнерами АвтоВАЗа являются компании Ингосстрах, АльфаСтрахование, Согласие, Росгосстрах и ВСК, которые предлагают своим клиентам дополнительные скидки при покупке автомобилей, оснащённых Lada Connect. При покупке таких автомобилей единоразово предоставляется дополнительная скидка в размере 10% на полис КАСКО, а также возможность получения дополнительной скидки при продлении договора до конца срока действия полиса¹⁶³.



Страховые продукты с телематическим страхованием за рубежом: общий обзор

Телематика позволяет снизить стоимость страхового полиса для водителей, как правило, на 30% и представлена в следующих странах:

- Великобритания (продукт компании Zego);
- Германия (продукты компаний Allianz, AXA, ERGO, HUK Koburg, VHV и др.);
- Гонконг (продукт компании AXA Hong Kong and Macau);
- США (продукты компаний Progressive, State Farm и др.);
- ЮАР (продукт компании Vum).

Продукты телематического страхования можно разделить на несколько категорий:

- доступно для коммерческого использования (в частности, водителей такси);
- доступно для всех категорий водителей без ограничений на тип использования.

К первой категории относятся продукты компаний, которые сконцентрированы на рынке страхования такси. Такие продукты есть в Великобритании (Zego), Гонконге (TaxiSafely) и ЮАР (Vum).

Ко второй категории относятся универсальные страховые продукты от компаний, которые обслуживают не только водителей такси, но и другие различные категории водителей. Такие продукты есть, в частности, в Германии (продукты компаний Allianz, AXA, ERGO, HUK Koburg, VHV и др.) и США (продукты компаний Progressive, State Farm и др.).

¹⁶² Совкомбанк. «КиберКАСКО» [Электронный ресурс]. URL: <https://sovcombank.ru/pages/hyundai-kasko> (дата обращения: 24.07.2023)

¹⁶³ Лада.онлайн. «Владельцы автомобилей с LADA Connect получают скидки на КАСКО» [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--80aal0a.xn--80asehdb/auto-news/lada-granta-news/17625-vladelcy-avtomobilej-s-lada-connect-poluchat-skidki-na-kasko.html> (дата обращения: 24.07.2023)



Великобритания: популярность среди страховых компаний, но отсутствие регулирования

Британское законодательство не содержит особых предписаний¹⁶⁴ и ограничивается лишь нормами о защите персональных данных (в первую очередь – Акт «О защите информации» от 2018 года (Data Protection Act)¹⁶⁵).

Использование телематического страхования добровольно, его условия определяются индивидуально страховой компанией и водителем (собственником транспортного средства)¹⁶⁶.

Использование телематики распространено в британских страховых компаниях. Британская компания Zego (продукт Zego Sense) снижает стоимость страхового полиса на треть, если водитель такси¹⁶⁷:

- использует приложение Zego для телематического мониторинга вождения;
- соответствует критериям безопасного водителя на основе собранных данных.

Функционал приложения нацелен на мониторинг вождения, отслеживание маршрутов и геолокации. Приложение Zego Sense использует данные встроенных датчиков смартфона, чтобы отслеживать, насколько безопасно водитель управляет автомобилем. Так, оценивается ускорение, повороты и торможение в течение определенного периода времени для формирования оценки вождения водителя.

Поскольку данные отслеживаются в течение длительного периода времени, на оценку не повлияют разовые ситуации крутого поворота или сильного торможения. Для корректировки оценки рекомендуется медленное плавное ускорение, снижение скорости при совершении маневра поворота и комфортное торможение.

У водителя есть возможность выбрать между следующими вариантами страхования:

1. страхование только ответственности перед третьими лицами – покрытие распространяется на третьих лиц и их имущество и покрытие гражданской ответственности до 5 миллионов фунтов стерлингов, но не на водителя такси;
2. полное страховое покрытие, которое распространяется на водителя такси и его автомобиль, а также на третьих лиц и их имущество, покрытие гражданской ответственности и предполагает покрытие судебных издержек и компенсационные выплаты, если будет доказано, что водитель такси виноват.

Условия для приобретения полиса:

- возраст водителя от 21 до 75 лет;
- проживание в Англии, Шотландии или Уэльсе;
- наличие в автомобиле не более 9 мест (включая место водителя);
- наличие лицензии на оказание частных услуг по перевозке людей;
- наличие полных водительских прав Великобритании;
- наличие не более 2 нарушений в связи с вождением автомобиля за последние 5 лет;
- отсутствие непогашенных судимостей;

¹⁶⁴ См. отчет Ассоциации Британских Страховщиков. Доступ: <https://www.abi.org.uk/globalassets/files/subject/public/-motor/selling-telematics-motor-insurance-policies-abi-good-practice-guide.pdf>.

¹⁶⁵ Доступ: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/12/contents>.

¹⁶⁶ См. подготовленную правовую информацию для потребителей Ассоциации Британских Страховщиков: <https://www.abi.org.uk/globalassets/files/subject/public/-motor/telematics-motor-insurance-consumerguide.pdf>.

¹⁶⁷ Zego Insurance. «Private Hire Insurance» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.zego.com/private-hire/> (дата обращения: 24.07.2023)

- информирование Агентства по лицензированию водителей и транспортных средств Великобритании о ключевых особенностях здоровья/инвалидности, о которых необходимо сообщить, и отсутствие рекомендаций врача о нежелательности вождения;
- отсутствие аннулированных страховых полисов за неуплату, мошенничество или введение в заблуждение за последние 5 лет;
- отсутствие в автомобиле модификаций, за исключением установки сигнализации, устройства слежения, коробки для доставки и/или камеры.

Стоимость полиса на срок в:

- 30 дней – 130 фунтов и выше;
- 1 год – 1100 фунтов с возможностью рассрочки и выше.

Обращаем внимание, что как таковая рассрочка платежа за страховой полис также является одним из инструментов повышения доступности полиса ОСАГО, однако не приводит к снижению совокупных затрат водителя за период страхования.



США: регулирование телематического страхования на уровне штатов и совместные продукты страховых компаний и автопроизводителей

В США развито использование телематики как на законодательном уровне штатов, так и среди страховых компаний.

Например, в штате Нью-Йорк с 2019 г. действует специальное руководство для телематического страхования, аналогичное европейскому регулированию (Руководство 1/2020)¹⁶⁸, которое устанавливает, что:

- страховая компания должна указывать в договоре тип устройств, которые будут использоваться для отслеживания данных о вождении (например, подключаемое устройство, приложение для мобильного телефона и/или система мониторинга производителя транспортного средства), и будет ли программа собирать информацию о GPS и/или времени/дате;
- персональные данные могут быть переданы третьей стороне только при определенных обстоятельствах, например, при получении повестки в суд;
- устройства не будут использоваться для сбора каких-либо данных, не связанных с расчетом скидки UBI или общим рейтингом автомобильных полисов (например, сбор данных о посещаемых предприятиях, приобретенных потребительских товарах и т.д. запрещен);
- период сбора данных для определения уровня скидки страхователя составляет не менее 120 дней;
- данные, собранные для программы UBI, не могут использоваться для негативного воздействия на страхователей (например, для увеличения страховых премий);
- скидка UBI будет включена в максимальную скидку страхователя (т. е. не в дополнение к максимальному лимиту скидок по полису) и др.

В США страховые компании успешно применяют телематику как часть платформ с большим функционалом на основе сотрудничества с американскими автопроизводителями. Такими примерами являются Progressive Snapshot и State Farm Drive Safe & Save – приложения, созданные страховыми компаниями-партнерами Uber.

¹⁶⁸ Доступн: https://aicp.net/wp-content/uploads/2020/12/NY_DFS_UBI_PC_Guidelines_including_Smartphone_Apps_25_April_2019.pdf

Они доступны водителям без ограничения типа использования – личного или коммерческого типа страхования.

Страховая компания Progressive позволяет страхователю выбрать между установкой приложения Progressive Snapshot или установкой встроенного телематического оборудования. Функционал приложения нацелен на мониторинг вождения, отслеживание маршрутов и геолокации.

В части функционала по мониторингу вождения приложение использует датчики и алгоритмы для отслеживания активности автомобиля, такие как торможение, ускорение и повороты, а также маневры автомобиля, которые могут указывать на факт вины водителя в аварии.

В части функционала по отслеживанию маршрутов и геолокации данные о маршрутах и геолокации могут быть использованы страховой компанией Progressive для принятия решений по установлению более точных тарифов на страхование. При этом, показания телематического оборудования в совокупности с данными о выключенном приложении такси позволяют учитывать в стоимости страхового полиса долю времени, когда водитель не использует автомобиль в принципе. Так, может учитываться использование иных способов передвижения пользователя, таких как использование общественного транспорта, велосипедов или иных альтернативных средств передвижения, которые в противном случае могли бы быть расценены как использования автомобиля.

Регулярно данные автоматически отправляются в систему Progressive, где они используются для расчета индивидуальной страховой премии, основанной на реальном стиле вождения. Владелец автомобиля может просматривать данные в режиме реального времени в приложении и вносить изменения в свой стиль вождения, чтобы получить более выгодные условия страховки.

Приложение Progressive Snapshot предоставляет пользователям возможность получить скидку до 30% на страховку, основываясь на стиле вождения.

Программа State Farm Drive Safe & Save работает аналогичным образом, но не дает возможности установить оборудование вместо приложения, так как использует устройства внутри бортовой системы автомобиля на основе сотрудничества с крупными автопроизводителями и предоставляет сразу вариативность из двух усовершенствованных основных вариантов телематического страхования:

1. Страховщик поддерживает встроенную телематику владельцев подержанных автомобилей и требует от владельцев быть подписанными на программу Onstar (доступна только для владельцев автомобилей группы General Motors – Chevrolet, GMC, Cadillac, Buick).
2. Телематическое страхование предлагается только владельцам новых автомобилей одного производителя в рамках тесного партнерства (доступна для владельцев Ford и Lincoln 2020–2023 года производства, соответственно оснащенные FordPass или LincolnWay app).

Функционал приложения нацелен на мониторинг вождения, отслеживание маршрутов и геолокации. Также, в части износа тормозов и шин приложение State Farm Drive Safe & Save использует данные Onstar, FordPass или LincolnWay app, что позволяет, в свою очередь, использовать их для своевременного устранения неполадок. Тем не менее, State Farm не предлагает скидку в отношении страхования, если водитель оперативно осуществляет техническое обслуживание и ремонт автомобиля.



Канада: совместные продукты страховых компаний и автопроизводителей и регулирование на уровне провинций

В провинции Онтарио в 2022 г. Facility Association, FA, обновила руководство по правилам и тарифам¹⁶⁹ и ввела скидки на видеотелематику для такси с 1 декабря 2022 г.

¹⁶⁹ https://www.facilityassociation.com/docs/ON_Manual_Effective_1_December_2022.pdf (Дата доступа: 21.07.2023).

FA заключила партнерское соглашение с технологической компанией Foresight Insurance Analytics из Торонто, чтобы запустить схему телематики с поддержкой видео для водителей такси в Онтарио. Водители, которые регистрируются в программе с 1 декабря 2022 г., получают право на снижение страховой премии в качестве поощрения за регистрацию.

Регистрация в системе является добровольной. Необходимо учитывать, что FA – это ассоциация, в которой страховые премии в два-три раза выше рынка и ее основными страхователями являются водители, которых отказываются страховать в других организаций из-за частых аварий.

Водители такси будут получать ежедневную оценку вождения на основе нескольких типов инцидентов, взаимодействующих друг с другом через телематические устройства. Эти инциденты включают такие факторы риска, как нарушение правил дорожного движения (проезд на красный свет), отвлеченное вождение, слишком близкое следование, нарушение полосы движения, резкое или позднее торможение, въезд и выезд из полосы движения и резкий поворот.

Если в автомобиле такси установлено телематическое устройство, подключенное к порту OBD-II, с возможностью записи и получения видеоизображения от утвержденного поставщика телематических услуг, позволяющее осуществлять непрерывный мониторинг поведения водителя, водитель может получить право на один из следующих уровней скидки на видеотелематику:

- Уровень 1 - Услуги по мониторингу водителя/транспортного средства 3%
- Уровень 2 - Услуги по мониторингу водителя/транспортного средства и индивидуальный инструктаж водителя 8%.

Скидка распространяется на все покрытия.

Условия:

- Скидка применяется при заключении нового договора или при продлении договора;
- Все подключенные автомобили такси должны быть оборудованы видеотелематическим устройством от утвержденного поставщика, и устройство должно находиться в исправном состоянии;
- Все подключенные операторы такси должны быть зарегистрированы в качестве водителей в видеотелематической службе;
- Водители перестанут иметь право на скидку за видеотелематику, если в течение двух (2) лет после первоначального подключения они не смогут значительно улучшить свой показатель по телематике.

Aviva Canada в партнерстве с глобальной компанией IMS, занимающейся данными о транспортных средствах и вождении, запустило приложение Aviva Journey¹⁷⁰ — это телематическое решение в виде приложения, которое поощряет безопасных водителей значительной экономией на страховке. Клиенты сразу же могут получить скидку 10% на свою текущую автостраховку при регистрации.

Технология мобильной телематики IMS One App позволяет Aviva Canada собирать аналитические данные, а также обеспечивать эффективное взаимодействие со своими страхователями с помощью приложения Aviva Journey.

Приложение собирает подробные данные, чтобы помочь Aviva понять, как клиенты водят машину, и связать безопасное вождение с финансовым вознаграждением.

Собранные данные используются для расчета балла вождения. После этого приложение поможет определить размер страховых взносов по автострахованию. Безопасное вождение позволяет сэкономить до 20% страховых взносов. С другой стороны, рискованное вождение может привести к увеличению страховых взносов на 5%.

¹⁷⁰ <https://www.aviva.ca/content/dam/aviva-public/ca/pdf/Reports/how-we-live-report-2022.pdf> (дата доступа: 07.07.2023).

При расчете скидки приложение учитывает множество различных факторов. Учитывается собственный "водительский балл". Этот показатель рассчитывается с помощью датчиков приложения, определяющих, как водитель управляет автомобилем.

Водитель получает более высокий (или более низкий) балл в зависимости от следующих факторов:

- *Безопасная скорость* - Постоянное соблюдение скоростного режима.
- *Плавность и контроль* - Плавное и контролируемое ускорение, торможение и прохождение поворотов.
- *Внимательность* - Сосредоточенность на дороге и отказ от использования мобильного телефона за рулем.

Существует также множество различных контекстных факторов, которые влияют на балл. К ним относятся такие факторы, как:

- Типы дорог
- Время суток и интенсивность движения
- Пройденное расстояние
- При использовании приложения скидка Aviva Journey применяется ко всем покрытиям полиса, за исключением индоссаментов и семейного покрытия. Скидка распространяется только на долю основного водителя в общем страховом взносе за автомобиль.



Италия: телематическое страхование

В Италии в 2012 г. был принят «Декрет Монти»¹⁷¹, согласно которому страховщики обязаны предлагать более низкие страховые премии водителям, которые устанавливают телематические устройства в свои транспортные средства. Развитие телематического страхования в Италии не остановилось, и в 2017 г. был принят Закон 124/2017¹⁷², расширяющий действие «Декрета Монти».

Общие правила предусматривают, что страховщики обязаны оплатить стоимость телематического «черного ящика» и все сопутствующие расходы, включая услуги на установку и деинсталляцию «черного ящика» или другого телематического устройства. Страхователю представляется скидка, которая должна быть четко указана в смете и в страховом полисе, как в процентах от страховой премии, так и в виде отдельной цифры.



Германия: телематическое страхование с точки зрения использования персональных данных

Тарификация на основе использования телематики набирает популярность в Германии. В одном из исследований установлено, что количество людей, готовых использовать телематику с помощью смартфона, выросло за период с 2017 по 2022 год на 17%: 74% респондентов заявили, что они бы приобрели данную услугу. В качестве основных причин востребованности данных тарифов называются контроль издержек (54%), гибкость страхования (54%), экономия на расходах по сравнению с долгосрочным страхованием (53%)¹⁷³.

Телематические тарифы используются для более персонифицированной оценки страховщиками рисков, что позволяет рассчитывать годовые страховые премии не только на основе вероятностей, а также на основе индивидуальных рисков. Сообщается, что оптимальное вождение может дать скидку до 45%. Помимо стиля

¹⁷¹ DECRETO-LEGGE 24 gennaio 2012, n. 1 (Raccolta 2012) (1) Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività'. (12G0009). Доступ: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2012-01-24;1>.

¹⁷² LEGGE 4 agosto 2017, n. 124. Legge annuale per il mercato e la concorrenza. (17G00140). Доступ: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2017-08-04;124>.

¹⁷³ Results Are In: Germany Is Ready for the Age of Telematics! Доступ: <https://blog.amodo.eu/en/insights/germany-is-ready-for-the-age-of-telematics>.

вождения, оценке подлежат такие факторы как время дня, продолжительность езды или тип улиц. Езда в ночное время или в центре города может снизить количество баллов¹⁷⁴.

Вопросы правового характера относительно телематических тарифов возникают с точки зрения использования персональных данных. Большинство телематических решений связано с обработкой персональных данных. Это означает, что такая обработка подпадает под регулирование Регламента о защите данных (Datenschutz- Grundverordnung (DSGVO)), который предусматривает, что для такой обработки всегда должно иметься основание (Rechtfertigungsgrund)¹⁷⁵. Поскольку телематика предоставляет большие возможности для сбора персональных данных (например, о времяпрепровождении (напр., о посещениях кино) или рабочих поездках), ст. 5 DSGVO устанавливает принцип целевого использования (Zweckbindungsgrundsatz), который запрещает анализировать данные для иной, кроме как установленной цели. В частности, если телематический тариф предусматривает обработку данных о местонахождении, то может идти речь о профайлинге в соответствии со статьей 4 DSGVO, так как определенные персональные данные обрабатываются «для оценки определенных персональных аспектов, в частности, для анализа надежности, поведения, местонахождения или перемещения этого лица».



Европейский союз: телематическое страхование с точки зрения использования персональных данных

В ЕС регулирование требует обязательную установку телематических устройств на все транспортные средства к 2024 году¹⁷⁶. Автомобили с телематическими устройствами могут собирать огромное количество персональных данных о пользователе. Европейская комиссия отмечала важность конфиденциальности данных и согласия пользователя в отношении личных данных водителя¹⁷⁷. Процедура запроса согласия должна действовать также и в отношении пассажиров и пользователей арендованных автомобилей. Пользователь автомобиля должен иметь возможность удалить информацию профиля и другую персональную информацию, связанную с использованием автомобиля.

Требования к обработке и сбору данных из автомобиля также меняются. Международная группа по защите данных в телекоммуникациях (IWGDPT) указывает, что обработка персональных данных должна проводиться преимущественно в самом автомобиле, чтобы избежать передачу чувствительной информации на удаленные серверы. Европейская палата по защите данных поддерживает данный подход¹⁷⁸. В случае, если вышеуказанная обработка данных (host-data processing) невозможна, то должна быть выбрана квалифицированная третья сторона для обработки «сырых» телематических данных. Такое регулирование позволит обеспечить передачу за пределы автомобиля минимального количества персональных данных¹⁷⁹.

Европейский рынок автострахования является привлекательным рынком стоимостью 100 млрд фунтов стерлингов¹⁸⁰. Цифровое страхование является растущим рынком размером свыше 15 млрд фунтов стерлингов по состоянию на 2021 год. Страхование с использованием Usage Based Insurance (UBI) — это цифровая модель страхования с динамическим ценообразованием, которая отслеживает водительское поведение. Данные GPS, собираемые с помощью телематических устройств страховщиком, используются для прогнозирования поведения при вождении. Рискованное поведение, такое как превышение скорости, резкое ускорение, замедление, движение на поворотах могут привести к повышению страховой премии, в то время как безопасное вождение — к ее снижению.

У страхования, основанного на использовании UBI, есть много преимуществ как для страховщиков, так и для застрахованных. Помимо снижения страховой премии, держатели полисов могут ожидать экономические выгоды (снижение расхода топлива и сохранения состояние автомобиля), выгоды в части безопасности (обратная связь о поведении водителя и уменьшенный риск ДТП) и защиты автомобиля (например, возврат

¹⁷⁴ Kontrolliert fahren und Geld sparen. Доступ: <https://www.test.de/Telematik-in-der-Autoversicherung-Fahrstil-per-App-kontrollieren-5165759-0/>.

¹⁷⁵ Telematik in der Kfz-Versicherung – Status quo. Köln, 17. Juni 2021. Ergebnisbericht der Ausschüsse Schadenversicherung und Actuarial Data Science. DAV e.V. S. 8.

¹⁷⁶ Council of the European Union. REGULATION (EU) 2019/2144. Off. J. Eur. Union 2019, 2019/2144, 40.

¹⁷⁷ European Commission. A European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a Milestone towards Cooperative, Connected and Automated Mobility; European Commission: Brussels, Belgium, 2016.

¹⁷⁸ European Data Protection Board. Guidelines 1/2020 on Processing Personal Data in the Context of Connected Vehicles and Mobility Related Applications; EDPB: Brussels, Belgium, 2020.

¹⁷⁹ McDonnell K. Ryan C. et al. Regulatory and Technical Constraints: An Overview of the Technical Possibilities and Regulatory Limitations of Vehicle Telematic Data. Sensors 2021, 21, 3517. <https://doi.org/10.3390/s21103517>. P. 4.

¹⁸⁰ Deloitte European Motor Insurance Study: The Rise of Digitally-Enabled Motor Insurance. Available online: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/be/Documents/finance/European-Motor-Insurance-Study_2nd-edition_November-2016.pdf (accessed on 2 March 2021).

угнанного автомобиля)¹⁸¹. Для страховщиков существенными преимуществами являются более точное ценообразование и расширенные возможности по выявлению и предотвращению мошенничеств. Несмотря на это, существуют регуляторные ограничения, которые сковывают развитие этой услуги.

Регулирование ЕС устанавливает, что защита данных и конфиденциальность являются неотъемлемой частью любой системы, которая обрабатывает и сохраняет данные¹⁸². Телематические устройства могут записывать чувствительную и личную информацию. До начала обработки данных держатели полисов должны дать согласие на доступ к данным третьим лицам. Установленные устройства принадлежат страховщику, и требуется согласие пользователя на их установку. Встроенные устройства принадлежат водителю, и страховщику необходимо получение согласия для доступа к данным с этих устройств¹⁸³.

ЕС рекомендует, чтоб обработка данных оставалась в самом автомобиле до тех пор, пока передача данных не является строго необходимой. Цель такого подхода состоит в ограничении доступа третьих лиц к необработанным телематическим данным, полученным от встроенных телематических устройств. Страховщики могут оценивать данные из автомобиля после их обработки на месте (host processing), либо после их обработки третьей стороной.

ЕС требует установки встроенных телематических устройств на все новые автомобили к 2024 году. Скоринг и агрегирование данных страховщиками требует удаления персональной информации, связанной с держателем полиса. Европейская палата по защите данных (EDPB) выделяет геолокационные данные как чувствительные и раскрывающие личные привычки¹⁸⁴. EDPB рекомендовало ограничения на получение геолокационных данных от третьих лиц. Без доступа к геолокационным данным страховщики ограничены в возможностях точного выявления мошеннических требований и водительского поведения¹⁸⁵. Отмечается нестыковка между способностью страховщиков предлагать страхование на основе пользования телематикой и возникающим регуляторным полем. Отсутствие геолокационных данных воспрепятствует более точной калькуляции рисков страховщиками на основе телематики. Мониторинг вождения и система обратной связи с водителем, которые требуют привязки таких геолокационных данных как ориентация, скорость, ускорение, торможение к полисодержателю станут неработоспособными из-за отсутствия доступа этих данных¹⁸⁶.

Кроме того, требование о хост-обработке данных («внутри автомобиля») предполагает компоненты с более высокими техническими характеристиками, чтобы справляться с увеличением объема потока данных и объема памяти. Стандартные телематические устройства не соответствуют дополнительным требованиям по обработке. Компоненты с повышенными техническими характеристиками с большим объемом памяти и возможностями обработки стоят дороже. Дополнительные издержки в итоге лягут на страховщиков и полисодержателей, что, как предполагается, снизит интерес к UBI¹⁸⁷.



Малайзия: тенденция на использование телематического страхования

Касательно трендов использования технологических решений в автостраховании, в Плане развития финансового сектора на 2022-2026 гг. (Financial Sector Blueprint 2022-2026), изданном Центральным банком Малайзии (Bank Negara Malaysia, Central Bank of Malaysia), отмечается курс на дальнейшую либерализацию автострахования, чтобы стимулировать страховщиков внедрять инновации в продукты и повышать качество услуг для предоставления преимуществ потребителям и обеспечения экономии денежных средств¹⁸⁸. При этом Банк заверяет, что обеспечит доступность базового автомобильного страхования для всех потребительских сегментов¹⁸⁹. В рамках процесса либерализации телематика в автостраховании рассматривается не только в качестве технологического решения, повышающего скорость, эффективность и

¹⁸¹ Boucher, J.-P.; Valdez, E. Synthetic Dataset Generation of Driver Telematics. Risks 2021, 9, 58.

¹⁸² European Data Protection Board. Guidelines 1/2020 on Processing Personal Data in the Context of Connected Vehicles and Mobility Related Applications; EDPB: Brussels, Belgium, 2020.

¹⁸³ European Data Protection Board. Guidelines 1/2020 on Processing Personal Data in the Context of Connected Vehicles and Mobility Related Applications; EDPB: Brussels, Belgium, 2020.

¹⁸⁴ European Data Protection Board. Guidelines 1/2020 on Processing Personal Data in the Context of Connected Vehicles and Mobility Related Applications; EDPB: Brussels, Belgium, 2020.

¹⁸⁵ McDonnell K. Ryan C. et al. Regulatory and Technical Constraints: An Overview of the Technical Possibilities and Regulatory Limitations of Vehicle Telematic Data. Sensors 2021, 21, 3517. <https://doi.org/10.3390/s21103517>. P. 5.

¹⁸⁶ McDonnell K. Ryan C. et al. Regulatory and Technical Constraints: An Overview of the Technical Possibilities and Regulatory Limitations of Vehicle Telematic Data. Sensors 2021, 21, 3517. <https://doi.org/10.3390/s21103517>. P. 6.

¹⁸⁷ Там же.

¹⁸⁸ Financial Sector Blueprint 2022-2026 // Bank Negara Malaysia. P. 60. Доступ: https://www.bnm.gov.my/documents/20124/5915429/fsb3_en_book.pdf.

¹⁸⁹ Ibid. P. 60.

точность процесса рассмотрения претензий при одновременной борьбе с мошенническими практиками¹⁹⁰, но и как инструмент, позволяющий держателям полисов в большей степени контролировать страховое покрытие и, как следствие, контролировать уплачиваемую премию¹⁹¹.



Индия: тенденция продвижения технологических решений в страховании транспортных средств

В юрисдикции наметилась тенденция продвижения технологических решений в страховании транспортных средств. В 2022 г. Управление по регулированию и развитию страхования (Insurance Regulatory and Development Authority) допустило использование технологических решений в рамках предоставления страхового покрытия ущерба транспортному средству¹⁹² (motor-own damage policy, комплексное автомобильное страхование кроме ответственности). Управление отметило, что сектор общего страхования должен идти в ногу со временем и адаптироваться к меняющимся потребностям страхователя, поэтому страховщики в Индии в качестве расширений могут предлагать страховые продукты, основанные на концепциях Pay As You Drive, Pay How You Drive, а также «плавающие полисы» (floater policy) для двухколесного транспорта и частных автомобилей, принадлежащих одному и тому же лицу¹⁹³.

Подобное решение стало следствием обращения внимания на применимость технологических решений в страховании транспортных средств: еще в 2017 г. Управление призывало обсуждать использование телематики в автотранспортном страховании, отмечая новые возможности для страховщиков¹⁹⁴. В частности, Управление видело в телематических решениях возможность на основе собираемых данных корректировать страховую премию, принимая во внимание множество влияющих параметров (включая, например, навыки и стиль вождения), и таким образом «научно» и соизмеримо наличествующим рискам рассчитывать премию¹⁹⁵. Это позволяло бы страхователям уплачивать пропорциональную премию, обеспечивая прозрачность и справедливость, а аккуратные водители могли бы добиться снижения премии¹⁹⁶.

Значимо и то, что Управление в качестве альтернативы «телематическим (мониторинговым) устройствам» обратило внимание на использование мобильных приложений¹⁹⁷, что впоследствии может сыграть определенную роль при популяризации телематических страховых продуктов в сфере проката автомобиля с водителем путем бронирования через цифровую платформу.

Далее, в 2020 г. Управление указывало, что полисы автострахования продолжают находиться под влиянием телематики: различные показатели (например, данные о скорости, местоположении, авариях и проч.) будут и дальше аналитически обрабатываться для расчета страховой премии. По мнению Управления, такие технологии могут использоваться и в сфере страхования жизни и здоровья¹⁹⁸.

¹⁹⁰ Driving into the Future - A Digital Motor Claims Journey // Bank Negara Malaysia. BNM Annual Report: Promoting a Progressive and Inclusive Financial System. P. 45. Доступ: https://www.bnm.gov.my/documents/20124/10150308/ar2022_en_box2.pdf.

¹⁹¹ Mansor I., Abdullah A. Liberalisation of Motor Insurance Business: Rewarding Good Risk Management // BNM Quarterly Bulletin. Second Quarter 2017. P. 54. Доступ: https://www.bnm.gov.my/documents/20124/770506/p8_fa2.pdf.

¹⁹² Press Release-Sophisticated Add-Ons to Motor - Own Damage policy // IRDAI, 6 July 2022. Доступ: <https://irdai.gov.in/documents/37343/366347/Press+Release-Sophisticated+Add-Ons+to+Motor+-+Own+Damage+policy.pdf/3ffbfa97-6979-d6d9-3d04-88cd397a56e2?version=1.1&t=1657866848050&download=true>.

¹⁹³ Ibid.
¹⁹⁴ Discussion Paper on 'Telematics' (Telematics and Motor Insurance) // IRDAI, 2017. Доступ: <https://irdai.gov.in/documents/37343/365848/Discussion+Paper+on+%E2%80%98Telematics%E2%80%99.pdf/09ceb38b-6a79-9bd0-25f6-6921470925eb?version=1.0&t=1631530685485&download=true>.

¹⁹⁵ Discussion Paper on 'Telematics' (Telematics and Motor Insurance) // IRDAI, 2017. P. 2-3.

¹⁹⁶ Discussion Paper on 'Telematics' (Telematics and Motor Insurance) // IRDAI, 2017. P. 6.

¹⁹⁷ Ibid. P. 6.

¹⁹⁸ Emerging Technologies in Insurance - Adoption Strategies by Various Stakeholders // IRDAI Journal. Volume XVII, No. 2. P. 25. Доступ: <https://irdai.gov.in/document-detail?documentId=695858>.

3. Снижение стоимости посредством динамического (гибридного) страхования, закрепленного на уровне законодательства и предлагаемого страховыми компаниями и цифровыми платформами

Идея введения динамического платформенного страхования ответственности водителей основана на развивающейся платформенной экономике, на изменяющемся рынке труда: активно набирает обороты частичная занятость через цифровую платформу.

Появляются новые страховые продукты, разработанные для водителей цифровыми платформами в партнерстве со страховщиками и подсвечивающие теряющуюся актуальность некоторых законодательных требований. Зачастую динамическое платформенное страхование именуется «гибридным» (hybrid) или «дифференцированным» (graduated).

Гибридный характер страхования проявляется в чередовании страховых покрытий: личное страхование ответственности «в моменте» заменяется страхованием для коммерческих целей, и наоборот.

Иными словами, когда водитель использует автомобиль в личных целях, действует стандартное личное ОСАГО с меньшим уровнем страховых выплат, а когда он занят через цифровую платформу, страховые выплаты увеличиваются до уровня, установленного для коммерческого использования автомобиля (ОСАГО для такси).

Привлекательность гибридного страхования в значительной степени заключается в балансе между личной страховкой и коммерческой страховкой (страхование ответственности для водителей такси), что повышает доступность полисов ОСАГО для водителей такси путем снижения минимального срока заключения договора ОСАГО: например, с одного года до того времени, когда водитель такси «подключен» к цифровой платформе.

Однако сегодня у водителей такси в России нет вариантов динамического страхования, оно не закреплено на законодательном уровне, и ни один из игроков страхового рынка не предлагает клиентам возможность таким образом снизить стоимость страхового полиса.

Зарубежный опыт законодательного закрепления практики использования гибридного страхования разнообразен: есть как устоявшиеся практики (штаты США, например, штат Калифорния), так и платформенные нововведения (например, Канада), появляющиеся в силу либерального подхода к срокам страхования (Малайзия).



США: гибридное страхование (rideshare insurance) законодательно закреплено практически в каждом штате и его стоимость ниже, чем стоимость коммерческого полиса

В США, как уже отражено на стр. 35, гибридное страхование законодательно урегулировано практически в каждом штате. Пример регулирования штата Калифорния является одним из самых показательных, так как штат ввел регулирование одним из первых.

В Калифорнии водители обязаны иметь не только личное страхование автогражданской ответственности перед третьими лицами¹⁹⁹, но и гибридное страхование (rideshare insurance). Соответствующий закон (AB

¹⁹⁹ Cal. Insurance Code §11580.1b, Cal. Vehicle Code §16056.a.

2293, Bonilla) вступил в силу 1 июля 2015 г., и его положения выделяют два периода (1 период и 2-3 периоды), для которых установлены минимальные требования к автострахованию²⁰⁰:

0 период – водитель «не подключен к цифровой платформе», то есть не зашел в приложение. Гибридное страхование (rideshare insurance) не действует, активен личный полис водителя:

- 15 000 долл. США – за телесные повреждения или за смерть одного человека
- 30 000 долл. США – за телесные повреждения или за смерть более одного человека
- 5000 долл. США – за материальный ущерб

1 период – водитель «подключился к цифровой платформе», то есть зашел в приложение, но еще не принял заказ.

- 50 000 долл. США – за телесные повреждения или за смерть одного человека
- 100 000 долл. США – за телесные повреждения или за смерть более одного человека (за одно ДТП)
- 30 000 долл. США – за материальный ущерб

Не все цифровые платформы предоставляют страховку в этот период или предоставляют страхование не на всю сумму: в таком случае водителю необходимо самостоятельно купить гибридную страховку. Uber, например, предоставляет страховку на этот период. При этом цифровая платформа обязана предоставить дополнительную страховку любого вида ответственности в размере не менее 200 000 долл. США.

Важно отметить, что в США покрытие между режимами страхования может отличаться практически в 10 раз – динамическое (гибридное) страхование реализуется партнерами Uber – страховыми компаниями Progressive, USAA и др. Например, если страховой случай произошел в режиме «свободен для заказа / ожидание поездки», то базово (без учета возможных пассажиров в автомобилях других водителей и других факторов) будет застрахована ответственность в размере 100 тыс. долл. США за телесные повреждения и 25 тыс. долл. материального ущерба. Если страховой случай имел место в режиме «поездка до клиента / поездка с клиентом», то будет покрыта страховая ответственность в размере до 1 млн долл. США²⁰¹.

При этом стоимость полиса динамического страхования меньше, чем стоимость коммерческого полиса, но выше, чем стоимость личного. Например, в Калифорнии в зависимости от компании стоимость страхования за год приблизительно может составлять для:

- личного страхования – в среднем около 758 долл. США в год²⁰²;
- динамического страхования – около 758 долл. США на личное страхование + в среднем 1,7 тыс. долл. США в год²⁰³;
- коммерческого страхования – от 5 тыс. долл. США в год²⁰⁴.



Малайзия: совместный продукт Grab и страховых компаний Grab Daily E-hailing Insurance как альтернатива годовому страхованию

В Малайзии цифровая платформа Grab в партнерстве со страховщиками ввела страховой продукт Grab Daily E-hailing Insurance. Продукт разработан в качестве альтернативы годовому страхованию для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы²⁰⁵.

²⁰⁰ An act to add Article 7 (commencing with Section 5430) to Chapter 8 of Division 2 of the Public Utilities Code, relating to transportation. Доступ: http://www.leginfo.ca.gov/pub/13-14/bill/asm/ab_2251-2300/ab_2293_cfa_20140815_113728_sen_comm.html; см. также: http://www.leginfo.ca.gov/pub/13-14/bill/asm/ab_2251-2300/ab_2293_bill_20140904_enrolled.html; <https://www.insurance.ca.gov/0400-news/0100-press-releases/archives/release067-15.cfm>.

²⁰¹ Uber. «Uber Insurance: Drive with Confidence» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.uber.com/us/en/drive/insurance/> (дата обращения: 24.07.2023)

²⁰² Forbes. «Average Cost Of Car Insurance 2023» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.forbes.com/advisor/car-insurance/average-cost-of-car-insurance/> (дата обращения: 24.07.2023)

²⁰³ Insurify. «Rideshare Insurance in California» [Электронный ресурс]. URL: <https://insurify.com/car-insurance/california/rideshare-insurance/> (дата обращения: 24.07.2023)

²⁰⁴ Car and Driver. «How Much Does Commercial Auto Insurance Cost?» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.caranddriver.com/car-insurance/a36232977/commercial-auto-insurance-cost/> (дата обращения: 24.07.2023)

²⁰⁵ Расширенное покрытие для e-hailing предоставлялось страховщиками на год, см., например: AmAssurance: Private Hire Car (e-Hailing) Insurance Information Sheet. Доступ: <https://www.amassurance.com.my/sites/default/files/Information-Sheet-Private-Hire-Car-e-Hailing-A.pdf>.

Основанный на использовании (usage-based) страховой продукт от Grab и страховщиков-партнеров позволяет водителям платить за обязательное страхование только при включении приложения Grab, то есть при «выходе онлайн». Страхование действует в течение 24 часов, но только при использовании функционала приложения для осуществления перевозок, покрывает все осуществляемые в этот период перевозки пассажиров и избавляет от необходимости покупать годовое страхование для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы²⁰⁶.

Для использования продукта водитель Grab должен иметь личное автострахование у одного из страховщиков-партнеров Grab и подтвердить активацию Grab Daily E-hailing Insurance в приложении. Премия за страховой продукт списывается раз в 24 часа в момент «выхода онлайн» для принятия заказов: страхование продолжает действовать в оплаченные 24 часа, позволяя водителю в рамках этого периода отключать приложение и возвращаться «в онлайн» для принятия заказов без повторной уплаты премии. Ежедневные страховые премии варьируют от 1.33 до 5 малазийских ринггит в зависимости от страховщика-партнера и предлагаемого им страхового покрытия²⁰⁷.

Стоимость страхования за год приблизительно может составлять для:

- личного страхования – от 600 долл. США в год²⁰⁸;
- динамического страхования – от 600 + 90 (при страховке на год) или 0,6 (в день) долл. США.



Канада: совместное предложение гибридного (динамического) страхования цифровых платформ и страховых компаний

В Канаде динамическое страхование реализуется через несколько платформ, таких как STEER, RideCo, Uride, Lyft, совместно со страховыми компаниями Northbridge и Aviva соответственно. Условия страховки для водителей в Канаде зависят от их режима работы.

Когда приложение водителя находится в отключенном состоянии, действует его личная страховка. Однако, когда водитель находится в режиме «свободен для заказа», вышеупомянутое страхование предусматривает покрытие ответственности перед третьими лицами, если личная страховка водителя не предоставляет достаточное покрытие. В данном случае ответственность перед третьими лицами страхуется на сумму 1 миллиона долл. США.

Когда водитель находится в режиме «поездка до клиента» или «поездка с клиентом», страхование предусматривает покрытие ответственности перед третьими лицами на сумму 2 миллиона долл. США.

Условия страхования в Канаде зависят от режима работы водителя и предоставляют покрытие ответственности перед третьими лицами на различные суммы в зависимости от этого режима.

Стоимость страхования за год приблизительно может составлять для:

- личного страхования – от 1 тыс. долл. США в год²⁰⁹;
- гибридного страхования – от 1 тыс. долл. США на личное страхование + от 10 до 350 долл. США в год (зависит от страховой компании)²¹⁰;
- коммерческого страхования – от 3 тыс. долл. США в год²¹¹.

²⁰⁶ Ibid.

²⁰⁷ Ibid.

²⁰⁸ Ratehub. «Compare car insurance quotes and save today» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ratehub.ca/insurance/best-car-insurance-quote> (дата обращения: 24.07.2023)

²⁰⁹ Ratehub. «Compare car insurance quotes and save today» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ratehub.ca/insurance/best-car-insurance-quote> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁰ Insurancewand. «How much is Commercial Auto Insurance for Uber in Canada» [Электронный ресурс]. URL: <https://insurancewand.ca/how-much-is-commercial-auto-insurance-for-uber/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹¹ Insurancewand. «How much is Commercial Auto Insurance for Uber in Canada» [Электронный ресурс]. URL: <https://insurancewand.ca/how-much-is-commercial-auto-insurance-for-uber/> (дата обращения: 24.07.2023)

4. Снижение стоимости посредством вариативности срока, на который заключается договор страхования: законодательное закрепление и предложение страховых компаний

Наличие дорогостоящего «входного билета» на рынок такси в связи с продолжительным минимальным сроком страхования остается самой большой проблемой в страховании водителей такси.

Несмотря на то, что во многих юрисдикциях в последние годы сроки минимального страхования для водителей такси снизились, лишь немногим игрокам удалось существенно снизить их для повышения привлекательности страховых продуктов среди водителей такси.

Дело в том, что значительное снижение сроков страхования снижает объем доступной для страховой компании в конкретный момент времени ликвидности, при том, что страховая компания должна продолжать исполнять свои обязательства в случае наступления страхового случая. Также введение подобного продукта наравне со «стандартными» продуктами со сроком страхования 1 год осложняет для страховщика управление доступными ресурсами и обязательствами.

Тем не менее, такими примерами являются, в частности:

1. Компании, осуществляющие страхование от 1 дня (One Call Insurance (Великобритания), AmAssurance (Малайзия), MiWay (ЮАР));
2. Компании, осуществляющие страхование от 1 недели (Acorn Insurance и Colingwood (Великобритания));
3. Компании, осуществляющие страхование от 6 месяцев (GEICO и State Farm (США)).

В других странах, таких как Канада, Индия и Германия, срок страхования составляет 12 месяцев. Это означает, что водители такси в этих странах могут быть застрахованы только на целый год и не смогут воспользоваться более короткими сроками страхования.



Россия: снижение срока ОСАГО

Законодательное регулирование

В России установлен годичный срок действия договора обязательного страхования (п. 1 ст. 10 Закона № 40-ФЗ), однако существуют исключения. Так, например, на более короткий срок допускается заключение договора ОСАГО в следующих случаях:

- при временном использовании на территории РФ зарегистрированных в иностранных государствах транспортных средств на весь срок временного использования, но не менее чем на 5 дней;
- при приобретении транспортного средства – покупки, наследования, принятия в дар и тому подобного – для следования к месту регистрации транспортного средства на срок, не превышающий 20 дней (п. 2, п. 3 ст. 10 Закона № 40-ФЗ).

Кроме того, в соответствии с п. 1 ст. 16 Закона № 40-ФЗ договор ОСАГО может быть заключен с учетом сезонного и иного временного использования транспортного средства в течение трех и более месяцев в календарном году, однако в данном случае срок его действия также составляет один год. Однако если автовладелец, заключивший договор со сроком использования три или более месяцев, станет виновником аварии вне этого периода, потерпевший в ДТП всё равно получит выплату от страховой компании, а страховщик затем предъявит регрессное требование к виновнику.

Однако 4 августа 2024 г. были опубликованы изменения, вносящиеся в ст. 10 Закона № 40-ФЗ (Федеральный закон от 04.08.2023 N 455-ФЗ). Согласно изменениям автовладельцы с 2 марта 2024 г. смогут заключать краткосрочные договоры страхования на период от 1 дня до 3 месяцев на общих основаниях. Полис ОСАГО заработает через 3 дня после даты подачи страховщику документов, если стороны не согласуют для этого более короткий срок.

В пояснительной записке Законопроекта № 143281-8 подчеркиваются причины снижения срока. Бывают ситуации, когда полис ОСАГО нужен на более короткий срок – например, для поездки или перегона машины в другой город. В указанном случае водитель должен заключить договор на один год, а затем его расторгнуть. В таких ситуациях водителю выгоднее заплатить штраф за езду без полиса в размере 800 руб. либо с учетом 50% скидки в размере 400 руб., чем покупать его (ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ).

Предложения от страховых компаний

В России есть возможность оформления временного страхового покрытия КАСКО на периоды меньше 12 месяцев. Это позволяет владельцам автомобилей получить страховую защиту на ограниченный период времени без необходимости оформления полноценного годового полиса КАСКО. В то же время, как правило, продление временного КАСКО приводит к увеличению стоимости.

КАСКО на срок от 7 дней предоставляет компания ЖАСО-Страхование²¹².

Также КАСКО на 1 месяц напрямую предоставляют следующие страховщики – Совкомбанк Страхование²¹³, Тинькофф Страхование²¹⁴, Ренессанс Страхование²¹⁵, Согласие²¹⁶, Росгосстрах²¹⁷, Ресо-Гарантия²¹⁸, Ингосстрах²¹⁹, ВСК²²⁰.

Помимо официальных предложений от страховых компаний, в России есть платформы по предоставлению на срок до 1 часа. Таким примером является приложение Simble²²¹, которое выступает посредником с партнерами-страховщиками такими как ВСК, ТИТ и Зетта Страхование. Такой низкий срок КАСКО доступен только для личных автомобилей.



Зарубежные юрисдикции: регуляторный опыт установления срока менее одного года

Регуляторный опыт некоторых зарубежных юрисдикций также отражает либеральный подход к срокам. Отсутствие прямого законодательного закрепления сроков страхования ответственности перед третьими лицами встречается в странах азиатского региона, например, Сингапуре²²², Малайзии²²³, Индии²²⁴, Филиппинах²²⁵. Такой же подход прослеживается в общих нормах законодательства Великобритании²²⁶ и Франции.

В Словакии законодательно определяется обычный срок равный одному календарному году, но допускаются и меньшие сроки²²⁷. В Латвии действующее законодательство, выделяя конкретные периоды, позволяет

²¹² ЖАСО-Страхование. «Калькулятор Каско Жасо» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.itbroker.ru/calculator-kasko/zhaso/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹³ Совкомбанк. «Что такое мини-каска» [Электронный ресурс]. URL: <https://sovcombank.ru/blog/avtokredit/cto-takoe-mini-kasko> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁴ Тинькофф Страхование. «Стоимость и срок действия полиса» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tinkoff.ru/insurance/help/auto/kasko/kasko-conditions/price-and-period/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁵ Бробанк. «Полис со скидкой за аккуратность вождения Ренессанс Страхование» [Электронный ресурс]. URL: <https://brobank.ru/renins-kasko-skidka-akkuratnoe-vozhdenie/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁶ Бробанк. «Каско в СК Согласие — условия полиса в 2023 году» [Электронный ресурс]. URL: <https://brobank.ru/soglasie-kasko/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁷ Бробанк. «Каско в РЕСО-Гарантия — условия полиса в 2023 году» [Электронный ресурс]. URL: <https://brobank.ru/resogant-kasko/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁸ Бробанк. «Каско в СПАО «Ингосстрах» — условия полиса в 2023 году» [Электронный ресурс]. URL: <https://brobank.ru/ingos-kasko/> (дата обращения: 24.07.2023)

²¹⁹ Бробанк. «ВСК Компакт Плюс» [Электронный ресурс]. URL: <https://brobank.ru/vsk-kasko-kompakt-plus/> (дата обращения: 24.07.2023)

²²⁰ Бробанк. «ВСК Компакт Плюс» [Электронный ресурс]. URL: <https://brobank.ru/vsk-kasko-kompakt-plus/> (дата обращения: 24.07.2023)

²²¹ Simble. «КАСКО на короткий период» [Электронный ресурс]. URL: <https://simble.in/> (дата обращения: 24.07.2023)

²²² Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960. Доступ: [https://sso.agc.gov.sg/act/mvtprca1960#:~:text=An%20Act%20to%20provide%20against,and%20for%20matters%20incidental%20thereto.&text=1.,Risks%20and%20Compensation\)%20Act%201960.](https://sso.agc.gov.sg/act/mvtprca1960#:~:text=An%20Act%20to%20provide%20against,and%20for%20matters%20incidental%20thereto.&text=1.,Risks%20and%20Compensation)%20Act%201960.)

²²³ Road Transport Act 1987. Доступ: <https://www.mot.gov.my/en/Documents/Act%20333%20-%20Road%20Transport%20Act%201987.pdf>.

²²⁴ Motor Vehicles Act 1988. Доступ: <https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/9460/1/a1988-59.pdf>.

²²⁵ Insurance Code of the Philippines. Доступ: <https://www.insurance.gov.ph/wp-content/uploads/2022/04/Insurance-Code-Presidential-Decree-612.pdf>.

²²⁶ См. Road Traffic Act 1999. Доступ: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>.

²²⁷ Article 8(2) of the Act No. 381/2001 Coll. of 4 September 2001 on compulsory contractual motor vehicle third party liability insurance and on amendments to certain laws. Доступ: <https://www.skp.sk/pdf/Act3812001.pdf>.

закключать договоры ОСАГО на 1, 3, 6, 9 и 12 месяцев²²⁸. В соседней Эстонии нет подобной периодизации, однако установлено, что договор страхования может быть заключен на срок до одного года²²⁹.

Следовательно, установление жесткого годового срока договора ОСАГО – не устоявшаяся в мире регуляторная практика. Такой срок не учитывает формирующиеся потребности водителей транспортных средств и не способствует введению идущих в ногу со временем страховых продуктов, в частности – гибридного страхования.



Великобритания: предложения краткосрочных страховок от страховых компаний

В Великобритании страхование на срок от 1 дня предоставляет компания One Call Insurance. Также страхование на 1 месяц предоставляют следующие страховщики – Acorn Insurance и Colingwood.

Стоит сделать акцент на том, что такая короткая страховка может быть предоставлена только, если водитель ранее уже имел опыт вождения на протяжении не менее 3 месяцев (6 месяцев – если водитель моложе 25 лет) и имеет минимальный риск аварий и заинтересованности в мошенничестве со страховкой.

Пример дополнительных условий от компании One Call Insurance:

- возраст водителя 19–75 лет, есть постоянный адрес;
- водитель имеет водительские права, действующие и выданные в Великобритании, ЕС, Еврозоне, ЮАР, Австралии или Новой Зеландии;
- есть водительские права не менее 3 месяцев (6 – если моложе 25 лет);
- есть не более 2 страховых случаев по собственной вине на протяжении 12 месяцев, всего не более 9 штрафных баллов;
- нет водительской дисквалификации за последние 18 месяцев;
- водитель не имеет значительных нарушений ПДД за последние 3 года, а также незначительных и значительных нарушений ПДД за последние 6 месяцев;
- водитель не был осужден за уголовные преступления в течение последних 5 лет;
- автомобиль водителя не был арестован.



США: предложения краткосрочных страховок от страховых компаний

В США исследовательские центры в области страхования и средства массовой информации предупреждают о высоком риске мошенничества со стороны компаний, которые предлагают краткосрочную страховку, в том

²²⁸ Section 9(1) of the Compulsory Civil Liability Insurance of Owners of Motor Vehicles Law (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums) of 07.04.2004. Доступ: <https://likumi.lv/ta/en/id/87547>.

²²⁹ Section 16(1) of the Motor Insurance Act of 26.03.2014. Доступ: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/526032019008/consolide>.

числе, для водителей такси²³⁰. В связи с этим на страховом рынке недоступны страховые продукты со сроком от 1 дня или 1 месяца.

Страховым компаниям в США приходится полагаться на установление минимального срока в 6 месяцев с возможностью отмены в любой момент со стороны водителя. Такой срок стал компромиссом для водителей, платформ такси и страховых компаний, что позволило таким игрокам, как Progressive²³¹ (США) и State Farm²³² (США):

- успешно привлечь в свои программы страхования таксистов;
- не устанавливать дополнительные ограничения в отношении потенциальных клиентов (как это реализовано в Великобритании такими компаниями, как Acorn Insurance, Colingwood и One Call Insurance);
- пролонгировать партнерство с такими платформами, как Uber и Lyft;
- сохранить высокий уровень доверия и репутации как среди страхового сообщества, так и среди пользователей страховых услуг.

²³⁰ Car and Driver. «30-Day Car Insurance: Everything You Need to Know» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.caranddriver.com/car-insurance/a35769820/30-day-car-insurance/> (дата обращения: 24.07.2023)

Jerry. «Does Geico Have Temporary Car Insurance?» [Электронный ресурс]. URL: <https://getjerry.com/car-insurance/does-geico-have-temporary-car-insurance#how-to-get-short-term-car-insurance-with-geico> (дата обращения: 24.07.2023)

Insurance Information Institute. «What Determines the Price of My Auto Insurance Policy?» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iii.org/article/what-determines-price-my-auto-insurance-policy> (дата обращения: 24.07.2023)

²³¹ Progressive. «Temporary Car Insurance» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.progressive.com/answers/temporary-car-insurance/> (дата обращения: 24.07.2023)

Automoblog. «Does Progressive Offer Temporary Car Insurance?» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.automoblog.net/research/insurance/progressive-temporary-car-insurance/#:~:text=Progressive%20doesn't%20offer%20temporary,month%20or%20one%20year%20increments> (дата обращения: 24.07.2023)

²³² State Farm. «Commercial Auto Insurance» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.statefarm.com/small-business-solutions/insurance/commercial-auto> (дата обращения: 24.07.2023)

Jerry. «Does State Farm Offer Temporary Car Insurance?» [Электронный ресурс]. URL: <https://getjerry.com/car-insurance/does-state-farm-offer-temporary-car-insurance#can-you-buy-state-farm-temporary-car-insurance-coverage> (дата обращения: 24.07.2023)

Регуляторные предложения в целях повышения доступности ОСАГО для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы

В целях повышения доступности ОСАГО для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, на российском рынке предлагается следующее:

1 **Внедрить на законодательном уровне платформенное страхование с динамическими тарифами на основе телематики**, которое:

во-первых, предусматривает возможность переключения с ОСАГО для личных целей на ОСАГО для такси и обратно, что является прямым отражением непостоянной занятости водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, и инструментом снижения страховой премии. Это может быть реализовано через установление возможности заключения рамочного (или генерального) годового полиса ОСАГО наряду со специализированными краткосрочными полисами ОСАГО для такси, заключаемыми в формате разовых сделок (по аналогии со статьей 941 ГК РФ).

во-вторых, учитывает и поощряет безаварийных водителей, предоставляя им скидку на страховую премию на основе данных, полученных в результате совместно разработанного цифровыми платформами и страховыми компаниями телематического страхового продукта.

2 **Законодательно включить в платформенное страхование с динамическими тарифами на основе телематических инструментов не только ОСАГО, но и ОСГОП (обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика).**

Регуляторные предложения требуют внесения изменений в следующие нормативно-правовые акты России:

1 *Внести изменения в ФЗ от 25.04.2002 N 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», которые бы предусматривали возможность для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы, приобретать наряду с полисом ОСАГО для личных целей специальный полис ОСАГО для такси на срок использования автомобиля с целью такси;*

2 *Внести изменения в ФЗ от 29.12.2022 N 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», вступающий в силу 01.09.2023 г., которые бы предусматривали возможность введения платформенного страхования с динамическими тарифами на основе телематических инструментов для получения разрешения на перевозку пассажиров и багажа водителям такси, оказывающим услуги через цифровую платформу.*

Преимущества платформенного страхования с динамическими тарифами на основе телематики:

1. увеличение количества приобретаемых полисов ОСАГО для такси, следовательно, проникновения страхования;
2. повышение безопасности дорожного движения, стимулирование водителей такси ездить лучше, чтобы получить наибольшую скидку на покупку полиса ОСАГО;
3. увеличение прибыли страховых компаний через установление высоких тарифов для аварийных водителей на основе данных, полученных из совместно разработанного страхового продук

Приложение

Портрет участников исследования

Диаграмма 16. Пол

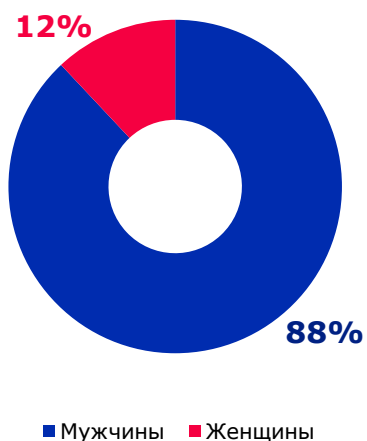


Диаграмма 17. Возраст

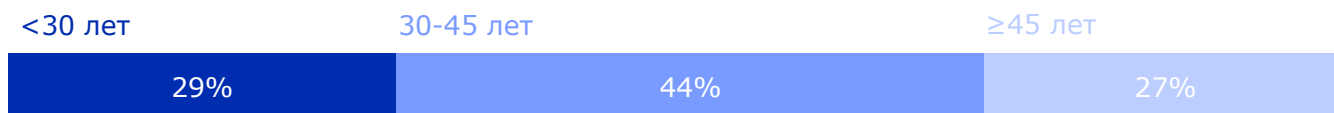


Диаграмма 18. Тип населенного пункта

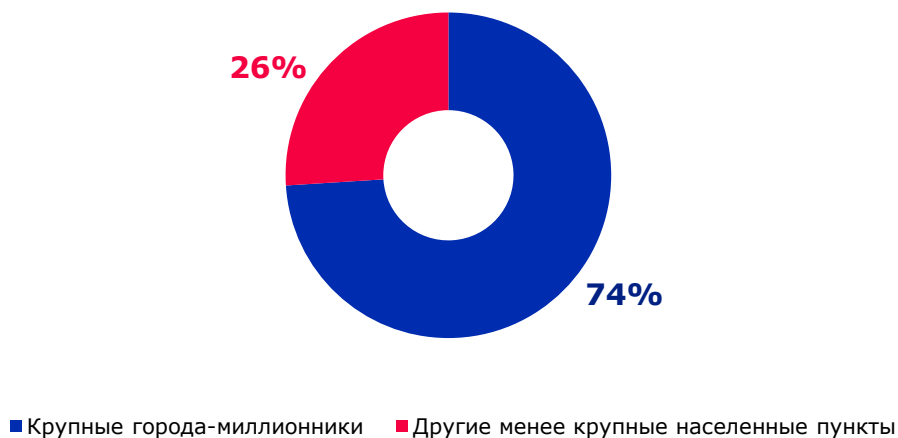


Диаграмма 19. Федеральный округ

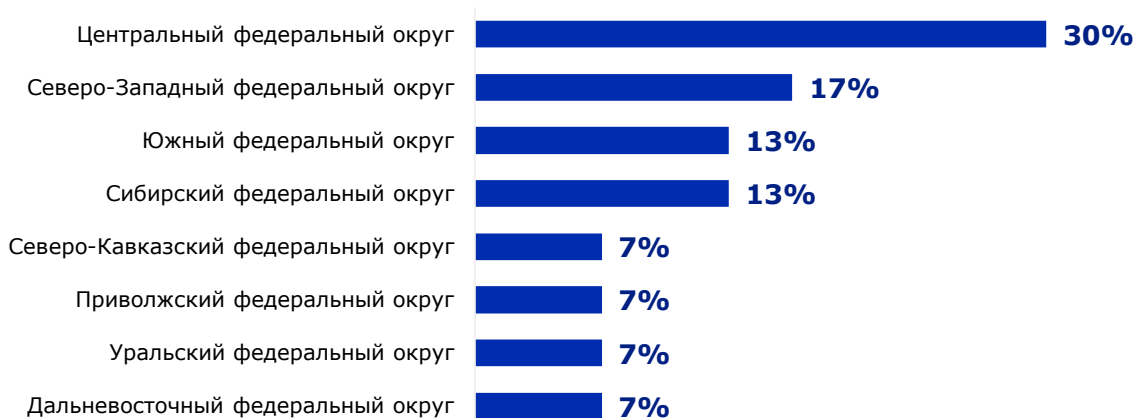
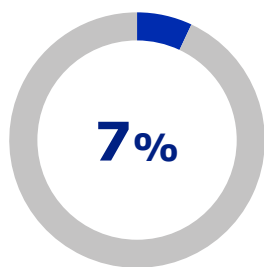
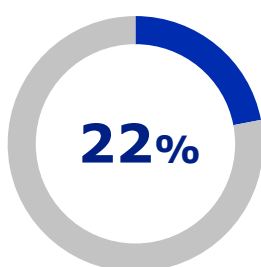


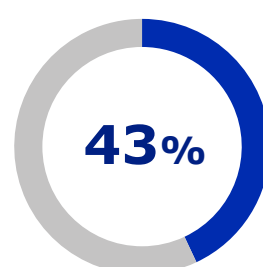
Диаграмма 20. Материальное положение



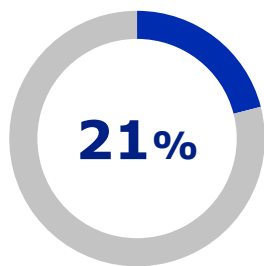
Я могу позволить себе практически все: автомобиль, квартиру, дачу



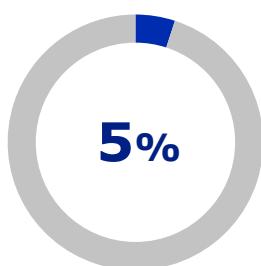
Я могу позволить себе автомобиль, но на квартиру денежных средств недостаточно



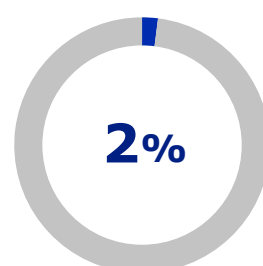
Я могу позволить себе телевизор, мебель, но большее позволить себе не могу



Я могу позволить себе покупку одежды, но покупка техники и мебели для меня проблематична

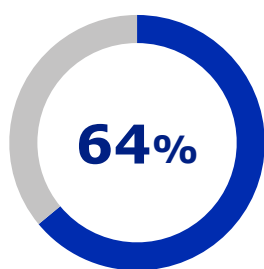


Я могу позволить себе продукты питания, но покупка одежды для меня затруднительна

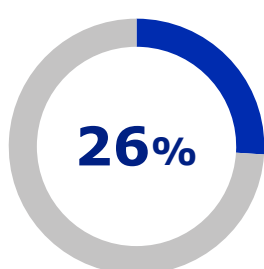


У меня достаточно сложное материальное положение — денежных средств не хватает даже на продукты

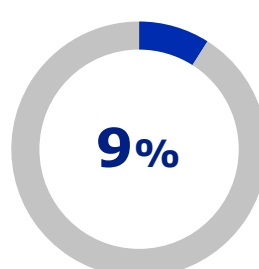
Диаграмма 21. Тариф



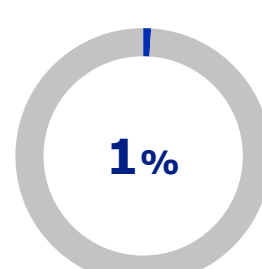
Эконом



Комфорт



Комфорт+



Бизнес

Диаграмма 22. Общий период вождения

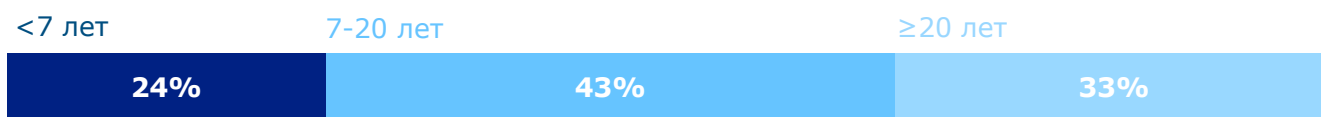
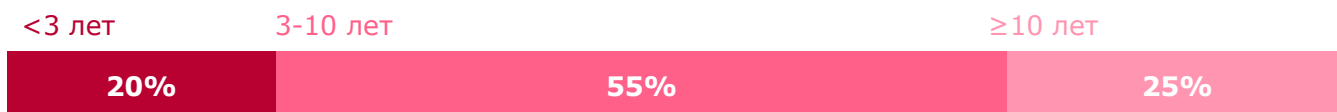


Диаграмма 23. Опыт работы в качестве таксиста





© 2023 Фонд «Центр стратегических разработок» (ЦСР). Все права защищены.
При использовании информации из документа ссылка на ЦСР обязательна.

Москва, 125009, Газетный пер., 3–5 стр. 1, 3 этаж
Тел.: +7 (495) 725-78-06
Факс: +7 (495) 725-78-14
E-mail: info@csr.ru
csr.ru

