

# Страхование ответственности водителей такси, оказывающих услуги через платформы: проблемы и пути решения

**Рабочая группа**

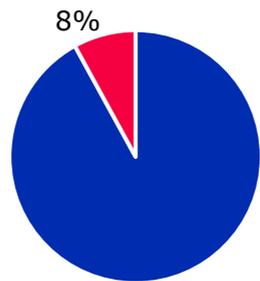
Заседание №1

**ЦСР**

# Оказание услуг такси в России: некоторые характеристики деятельности (1/2)

# 92%

водителей при оказании услуг такси **использует цифровые платформы**



■ Используют цифровые платформы  
■ Не используют цифровые платформы

# > 70%

водителей такси, оказывающих услуги через платформы, выделяют **свободу и автономность** (самостоятельный выбор часов и места своей занятости), а также **быстрый безбарьерный вход** как **ключевые плюсы** от сотрудничества с цифровыми платформами

# 43%

водителей отмечают, что оказание услуг такси **не является единственным источником дохода** (частичная занятость или part-time)

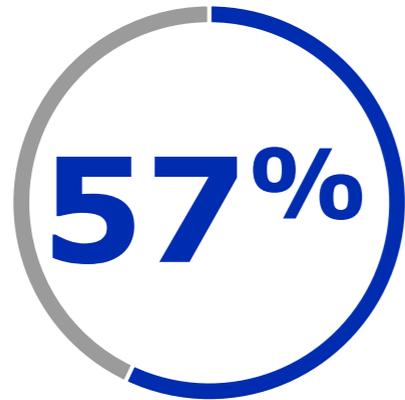
ИЗ НИХ

# 58%

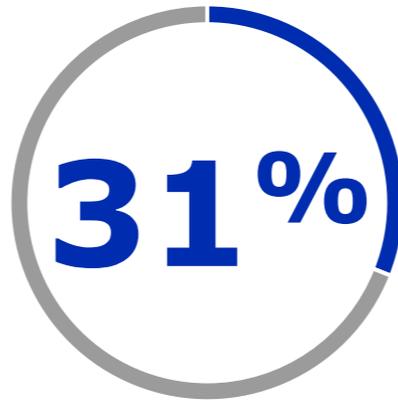
отмечают, что данная деятельность **приносит менее 50% дохода**

1. Количественное исследование ЦСР «Платформенная занятость в России», 2021 г. (на основе опроса платформенных занятых, N>2000)
2. Количественное исследование ЦСР «Практика использования полисов ОСАГО для такси», 2023 г. (на основе опроса водителей такси, N=500).

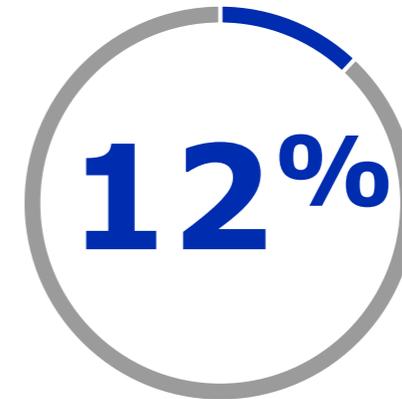
## Оказание услуг такси в России: некоторые характеристики деятельности (2/2)



обычно используют свой личный автомобиль



обычно используют автомобиль, арендованный у ЮЛ (например, таксопарка)



обычно я использую автомобиль, арендованный у ФЛ (включая ИП)

71%

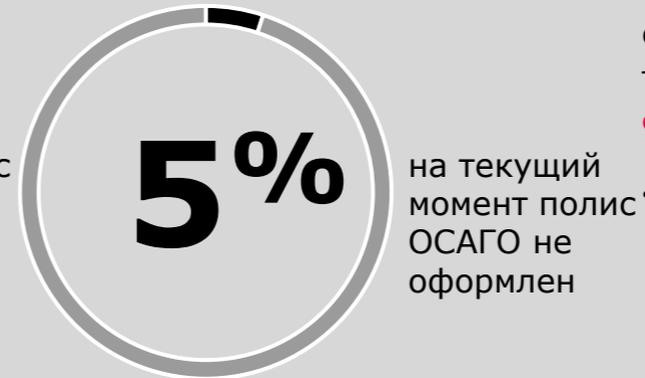
водителей такси **используют транспортное средство не только для оказания услуг такси**

из них

51%

**используют транспортное средство с нерабочими целями** (поездки в магазин, по личным делам, отпуск и др.)

# Текущая практика страхования ответственности водителей такси в России



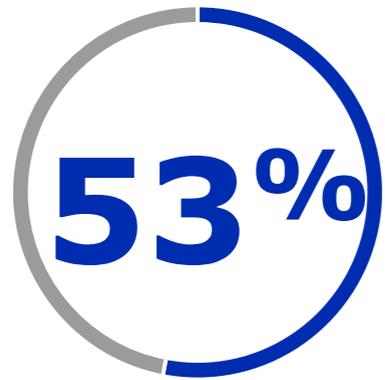
Отсутствие правильно оформленного полиса ОСАГО для такси может привести к **следующим последствиям:**

- наложение одинакового **штрафа** в размере 800 р. для ИП, физ. лиц и юр. лиц (ст. 12.37 КоАП РФ)
- досрочное **прекращение страховщиком действия договора** на будущее время или требование признания договора **недействительным** (п. 6 ППлВСРФ Пленума Верховного от 08.11.2022 N 31»)
- с 1 сентября 2023 г. **аннулирование разрешения** на право осуществления деятельности по перевозке людей и багажа (ст. 8. ФЗ 29.12.2022 № 580-ФЗ, т.н. «закон о такси»)

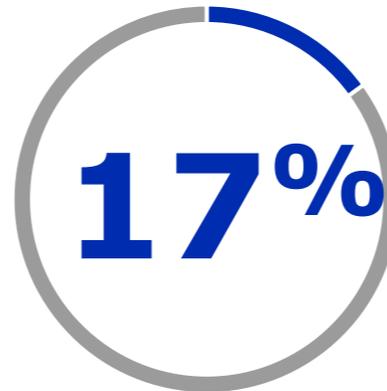
**Количество договоров ОСАГО** на такси, заключенных как с физ., так и с юр. лицами, в 2022 г. **Уменьшилось на 8%** по сравнению с 2021 г. (данные Банка России)

	2021 г.	2022 г.
Количество заключенных договоров с физ. лицами	<b>127 743 шт.</b>	<b>121 436 шт.</b>
Количество заключенных договоров с юр. лицами	<b>62 417 шт.</b>	<b>54 042 шт.</b>

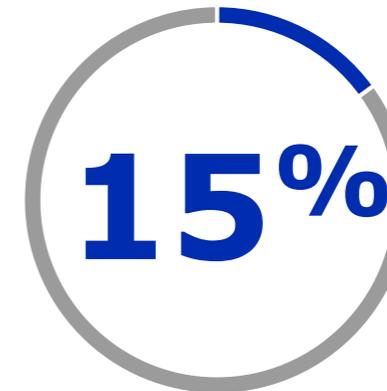
# Высокая стоимость полиса ОСАГО для такси - основная причина отказа от оформления полиса



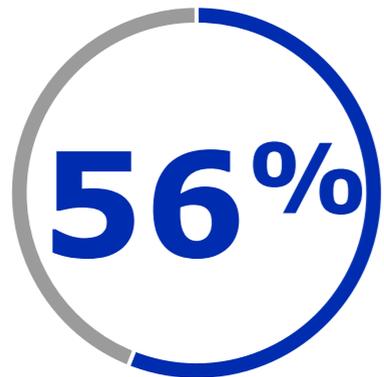
водителей такси отмечают, что причиной отказа от полиса ОСАГО на такси является его высокая стоимость



водителей такси не приобретают полис ОСАГО для такси, так как полагают, что наличие специального полиса никем не контролируется



водителей такси не знают о необходимости приобретения специального полиса ОСАГО для такси



водителей такси самостоятельно оплачивают полис ОСАГО

## Топ-3 тренда:

### I. Рост стоимости

- средняя стоимость полиса ОСАГО для такси для ФЛ в 2 раза выше обычного полиса ОСАГО для личный целей
- средняя стоимость полиса ОСАГО для такси для ЮЛ в 2 раза выше, чем для физических
- в 2023 г. произошло увеличение средней стоимости полиса ОСАГО как для личных целей, так и для такси на 17%

### II. Широкий разброс цен и его усиление

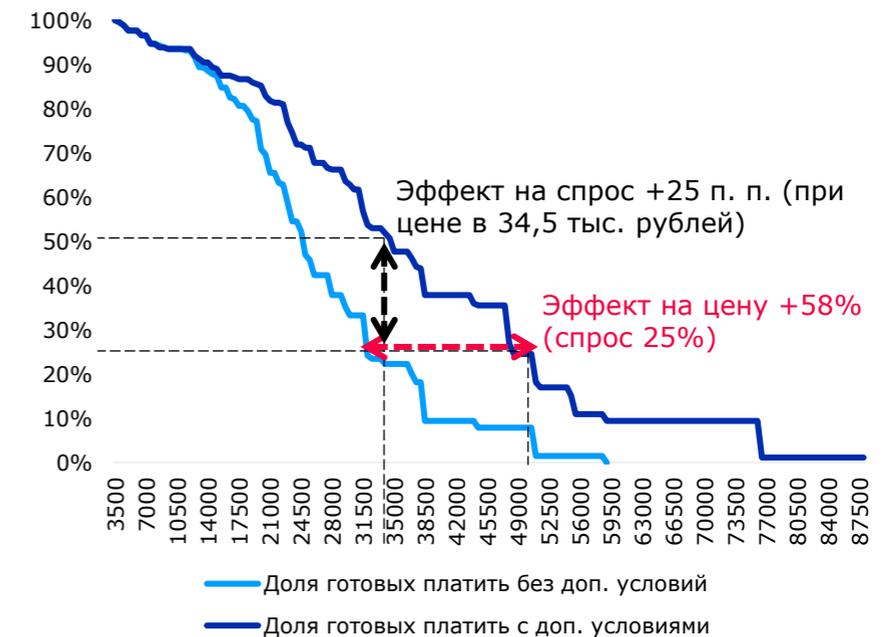
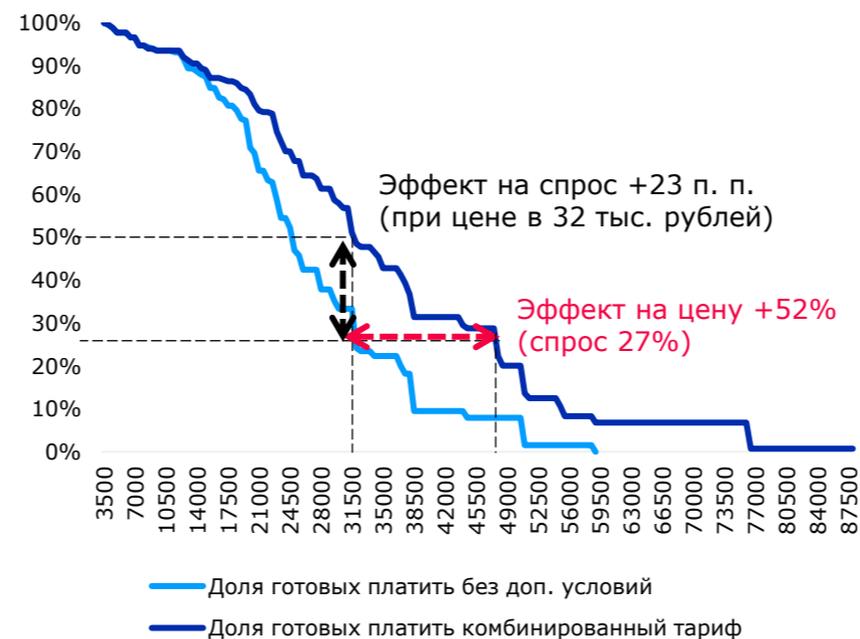
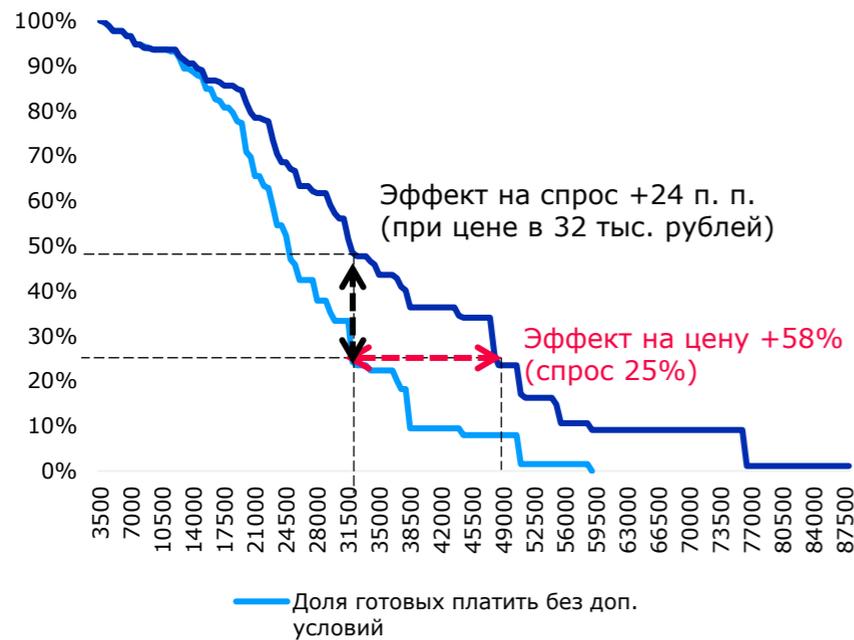
- стоимость полиса, оформленного на ЮЛ, в Москве может достигать до 120–130 тыс. рублей в год (Ассоциация «Национальный совет такси»)
- 72% водителей такси сталкиваются с отказами в страховании (АНО «Общественный Совет по развитию такси»)

### III. Незаинтересованность страховых компаний

# Готовность платить за ОСАГО для такси выше при наличии рассрочки и/или комбинированного тарифа

## Выявленные эффекты от дополнительных условий:

- в среднем, рассрочка (12 платежей в течении года) приводит к росту спроса на **11%**, причем эффект на рост цены может превышать **50%**.
- в среднем, комбинированный тариф (при котором повышенный тариф ОСАГО начисляется в приложении только тогда, когда оказываются услуги такси) приводит к росту спроса на **10%** (относительно доли пользователей), причем эффект на рост цены может превышать **50%**
- в среднем, применение рассрочки вместе с комбинированным тарифом приводит к росту спроса на **13%** (относительно доли пользователей), причем эффект на рост цены может превышать **50%**.



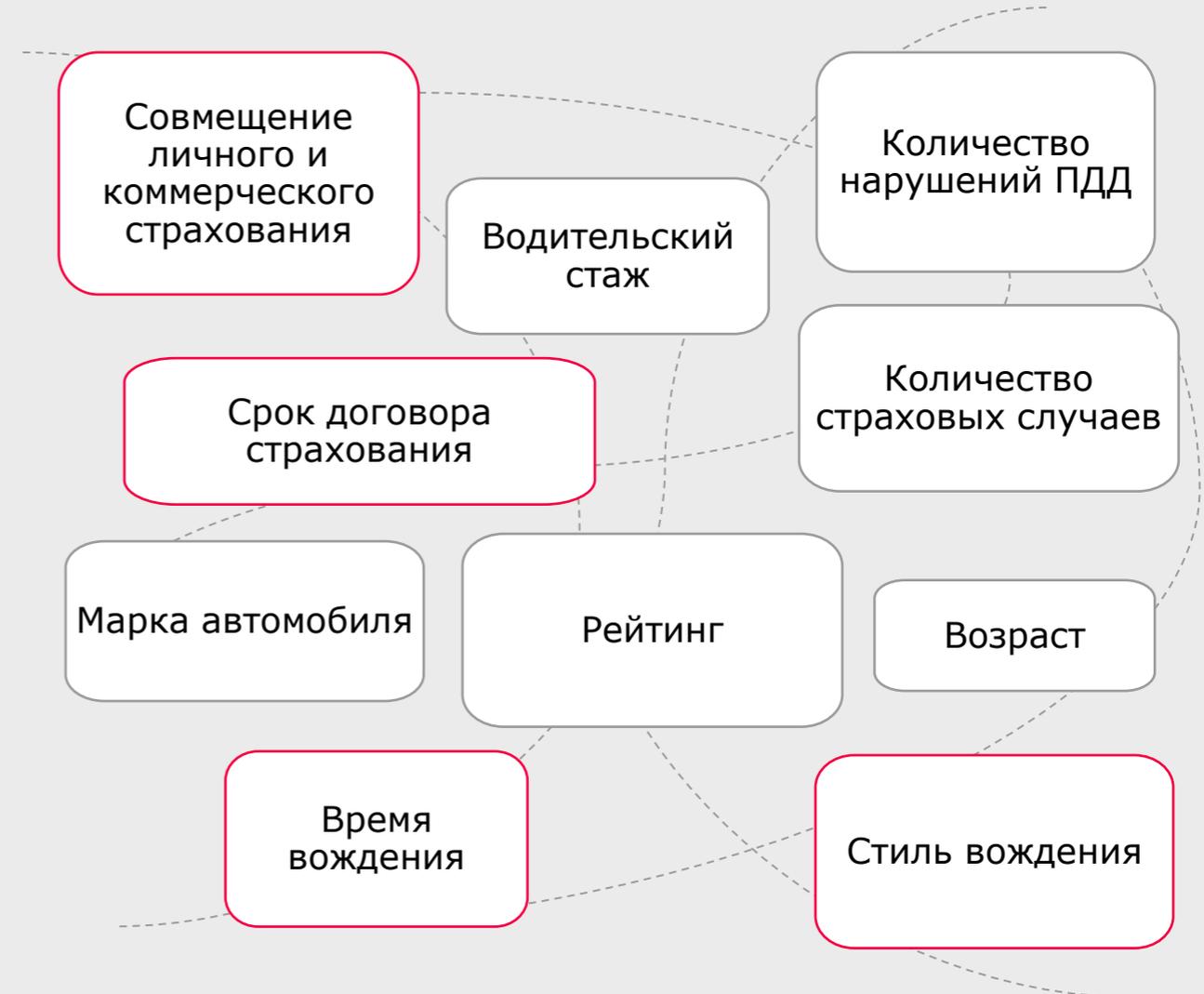
**Высокая стоимость объясняется тем, что текущее регулирование и практика применения ОСАГО не учитывает специфику платформенной экономики и не выделяется фактическое время использования автомобиля для целей такси. Также в случае с открытым полисом ОСАГО, оформляемым таксопарком в отношении неограниченного круга водителей, не учитывается профиль конкретного водителя. В расчет берется почти худший портрет, никак не выделяя и не поощряя водителей к осторожной езде.**

**Для повышения доступности полиса ОСАГО и одновременно для повышения безопасности на дорогах, требуется выработка принципиально новых платформенных решений в сфере обязательного гражданского автострахования водителей такси, предоставляющих услуги через цифровые платформы**

# Зарубежные инструменты повышения доступности ОСАГО для такси для водителей такси, оказывающих услуги через цифровые платформы

- 1** Снижение минимального срока страхования
- 2** Динамическое (гибридное) страхование
- 3** Телематическое страхование

## Факторы, влияющие на стоимость страхования ответственности таксистов за рубежом



# Инструмент повышения доступности ОСАГО №1: снижение сроков

В настоящее время России **рассматриваются законодательные изменения, направленные на снижение сроков договора ОСАГО** (проект федерального закона № 143281-8)

Изменения вносятся в пункт 1 статьи 10 Закона 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»: общий годовой срок для ОСАГО предлагается уменьшить до дневного или месячного.

## Либеральный законодательный подход к срокам за рубежом:

-  Отсутствие прямого законодательного закрепления сроков встречается в странах азиатского региона, например, Сингапуре, Малайзии, Индии, Филиппинах, а также в Австралии, Великобритании, Канады, ЮАР.
-  В Словакии законодательно определяется обычный срок равный одному календарному году, но допускаются и меньшие сроки.
-  В Латвии действующее законодательство, выделяя конкретные периоды, позволяет заключать договоры ОСАГО на 1, 3, 6, 9 и 12 месяцев.
-  В Эстонии нет подобной периодизации, однако установлено, что договор страхования может быть заключен на срок до одного года.

## Недостатки предлагаемого регулирования:

- Не учитывается что автомобиль может использоваться **как в личных, так и в коммерческих целях**, что характерно для платформенных занятых.
- Риск **отсутствия страховой защиты** за периодом месячного или дневного срока.
- В случае с открытым ОСАГО, оформляемым таксопарком, **не учитывается риск-профиль конкретного водителя**, а значит не создаются стимулы для безопасного вождения
- По итогом стоимость краткосрочного полиса **может выходить дороже годового**



# Снижение сроков для коммерческого страхования платформенных такси в Великобритании

Таксистам, которых пользователи заказывают через цифровые платформы и которых нельзя «поймать» на улице (**Private Hire Taxi**), необходимо оформить **три вида страхования**:

## 1. страхование своей гражданской ответственности

**2. личное страхование своего автомобиля** (Social, Domestic & Pleasure, SD&P): используется в перерывах между заказами

**3. страхование коммерческого частного найма** (commercial private hire insurance или **Hire & Reward insurance, H&R**)

### Срок, на которую можно купить страховку:

**От 1 месяца до 1 года**

### Как правило, короткая страховка может быть предоставлена:

- если водитель ранее уже использовал страховой продукт на протяжении не менее 3 месяцев (6 месяцев – если водитель моложе 25 лет);
- если водитель имеет минимальный риск аварий и заинтересованности в мошенничестве со страховкой.

### Пример дополнительных условий от компании One Call Insurance:

- возраст водителя в пределах 19-75 лет (от 17 лет – если обучается вождению);
- водитель имеет постоянный адрес;
- водитель обладает водительскими правами не менее 3 месяцев (6 месяцев – если моложе 25 лет);
- водитель имеет не более 2 страховых случаев по собственной вине на протяжении 12 месяцев;
- водитель имеет не более 9 штрафных баллов;
- водитель не имеет водительской дисквалификации за последние 18 месяцев;
- водитель не имеет значительных нарушений правил вождения за последние 3 года;
- водитель не имеет незначительных и значительных нарушений правил вождения за последние 6 месяцев;
- водитель не был осужден за какие-либо уголовные преступления в течение последних 5 лет.

# Инструмент повышения доступности ОСАГО №2: динамическое (гибридное) страхование

**Гибридное или динамическое страхование** - это **чередование страховых покрытий**: 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).

**Плюсы** динамического страхования:

- **снижение мин. срока заключения договора ОСАГО**: например, с одного года до того времени, когда водитель такси «подключен» к цифровой платформе, **что повышает доступность полиса**, т.к. не требуется разовая существенная плата за год
- **снижение стоимости полиса ОСАГО для part-time таксистов**, т.к. при расчете страховой премии учитывается, что часть времени автомобиль используется не как такси, а для личных нужд водителя с меньшим риском наступления страхового случая

Динамическое страхование активно **реализуется с помощью проектов 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)

«В настоящее время происходит переход к схемам дифференцированного страхования (graduated insurance schemes) для водителей, использующих приложения для коммерческих перевозок (commercial transport apps, CTA). Такие схемы предполагают, что личные и коммерческие страховые полисы «переключаются» в момент, когда автомобиль начинает использоваться для личных либо для коммерческих целей соответственно. Как только поездка заказана и выполняется, предоставляется более высокий уровень страхового покрытия, что возможно отследить и внедрить благодаря данным, собираемым цифровыми платформами».

• *Источник: App-Based Ride and Taxi Services: Principles for Regulation // International Transport Forum, OECD, 2016. P. 22.*

# Законодательное закрепление динамического страхования в США



В Калифорнии (США) водители обязаны иметь не только личное страхование автогражданской ответственности перед третьими лицами, но и гибридное страхование (rideshare insurance). Соответствующий закон (AB 2293, Vonilla) вступил в силу 1 июля 2015 г., и его положения выделяют три периода, для которых установлены минимальные требования к автострахованию:



**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 \$ – за телесные повреждения или за смерть одного человека
- 30 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть более одного человека
- 5000 \$ – за материальный ущерб

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

- 50 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть одного человека
- 100 000 \$ – за телесные повреждения или за смерть более одного человека (за одно ДТП)

- 30 000 \$ – за материальный ущерб

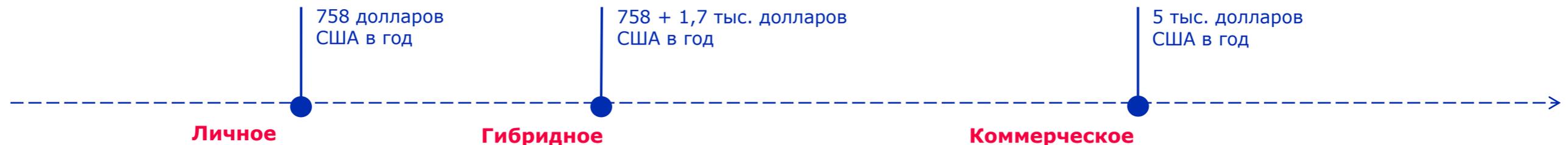
**2 и 3 период – водитель принял заказ, и пассажир находится в машине.** Цифровая платформа должна предоставить страхование ответственности (телесные повреждения, смерть, материальный ущерб) как таксиста, пассажира, так и третьего лица в размере 1 000 000 \$.



# Продукты динамического страхования в США

Платформа	Uber (США)	Lyft (США)
Условия страховки	<p><b>Автономный режим или приложение Driver отключено:</b> Применяется личная страховка водителя</p> <p><b>В режиме «свободен для заказа»/«ожидание поездки»:</b> Страхуется ответственность перед третьими лицами <b>(если личная страховка водителя не дает нижеуказанного покрытия):</b> - 50 (100) (Нью-Йорк - 75 (150)) тыс. долл. США за телесные повреждения, 25 тыс. долл. США материального ущерба.</p> <p><b>В режиме «поездка до клиента»/ «поездка с клиентом»:</b> Страхуется ответственность перед третьими лицами в размере 1 (Нью-Йорк – 1.250) млн долл. США.</p>	<p>Водители должны иметь личное автострахование, которое соответствует минимальным требованиям штата. Rideshare страховка от Lyft действует дополнительно при выполнении заказов через приложение.</p> <p><b>Приложение отключено:</b> Применяется личная страховка водителя</p> <p><b>В режиме «свободен для заказа»:</b> Страхуется ответственность перед третьими лицами <b>(если личная страховка водителя не дает нижеуказанного покрытия):</b> - 50 (100) тыс. долл. США за телесные повреждения, 25 тыс. долл. США материального ущерба.</p> <p><b>В режиме «поездка до клиента»/ «поездка с клиентом»:</b> Страхуется ответственность перед третьими лицами в размере 1 млн долл. США.</p>

## Калифорния, США (средняя стоимость страхования)





# Продукты динамического страхования в Канаде и Малайзии

Платформа	<b>STEER/RideCo/Uride совместно с Northbridge, Lyft совместно с Aviva (Канада)</b>	<b>Grab в партнерстве с AmAssurance (Малайзия)</b>
Условия страховки	<p><b>Приложение отключено:</b> Применяется личная страховка водителя</p> <p><b>В режиме «свободен для заказа»:</b> Страхуется ответственность перед третьими лицами (<b>если личная страховка водителя не дает нижеуказанного покрытия</b>):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ответственность перед третьими лицами в размере 1 млн долл. США.</li> </ul> <p><b>В режиме «поездка до клиента»/ «поездка с клиентом»:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ответственность перед третьими лицами в размере 2 млн долл. США.</li> </ul>	<p><b>Приложение отключено:</b> Применяется личная страховка водителя</p> <p><b>При включении приложения Grab:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 24 часа активируется страхование ответственности перед третьими лицами для такси;</li> <li>- страховая премия списывается один раз на 24 часа, в течение которых водитель может отключаться и вновь подключаться без дополнительной оплаты страховой премии.</li> </ul> <p>Полис можно приобрести только через приложение Grab для водителей.</p> <p><b>Альтернатива:</b> страхование для такси сразу на 1 год, которое также действует только при использовании авто в качестве такси, в дополнение к личной страховке водителя</p>

**Канада (средняя стоимость страхования)**



**Малайзия (средняя стоимость страхования)**



<https://www.uber.com/us/en/drive/insurance/>, <https://www.northbridgeinsurance.ca/specialty-solutions/sharing-economy-insurance/steer-ridesharing-insurance/>, <https://www.northbridgeinsurance.ca/specialty-solutions/sharing-economy-insurance/rideco-ridesharing-insurance/>, <https://www.aviva.ca/en/find-insurance/specialty/lyft-ridesharing-insurance/>, <https://www.uber.com/ca/en/drive/insurance/>, <https://www.forbes.com/advisor/car-insurance/average-cost-of-car-insurance/>, <https://www.amassurance.com.my/sites/default/files/Information-Sheet-Private-Hire-Car-e-Hailing-A.pdf>

# Инструмент повышения доступности ОСАГО №3: Телематическое (платформенное) страхование

В **2019 г. В России** была попытка отрегулировать использование телематики на законодательном уровне: с помощью устройства страховая компания может отследить машину, определить стиль езды водителя и степень его агрессивности на дорогах, и снизить стоимость ОСАГО для такси. Но дальнейшего развития она не приняла.

## Регулирование телематического страхования в иностранных юрисдикциях:

 В Италии было принято два закона (в 2012 г. - «Декрет Монти», в 2017 г. - Закон 124), согласно которым страховщики обязаны:

- **предлагать более низкие страховые премии** водителям, которые устанавливают устройства в машины;
- **оплатить стоимость телематического «черного ящика»** и все сопутствующие расходы, включая услуги по установке и деинсталляции «черного ящика» или другого телематического устройства.

 В Нью-Йорке, США, с 2019 г. действует спец. руководство для телематического страхования:

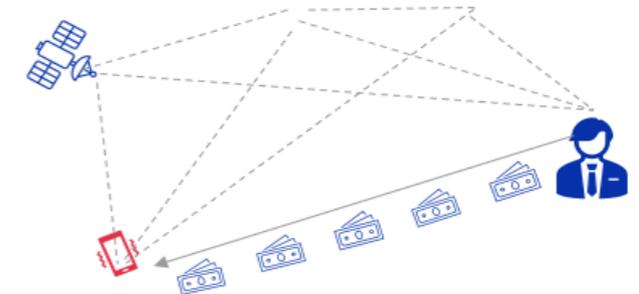
- данные, собранные на основе телематики, **не могут ухудшать условия для страхователя** (например, для увеличения страховых премий);
- хранение данных не может превышать 120 дней и др.

## Примеры совместных страховых продуктов между цифровыми платформами и страховыми компаниями:

Британская компания Zego снижает стоимость страхового полиса на треть, если водитель такси использует приложение Zego для телематического мониторинга вождения и соответствует критериям безопасного водителя на основе собранных данных

### Какие навыки вождения учитываются?

- мягкое торможение
- плавное прохождение поворотов
- соблюдение ограничения скорости и др



**Спасибо за внимание!**



© 2022 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](mailto:info@csr.ru)  
[csr.ru](http://csr.ru)