

По оценкам страховщиков сегмент такси остается бесспорным лидером в рейтинге самых опасных видов транспорта на российских дорогах. Плачевное техническое состояние большинства автомобилей наряду с зашкаливающим пробегом, способствует высокой аварийности, а значит и повышенной убыточности в ОСАГО. По информации Российского Союза Автостраховщиков (РСА) частота ДТП с участием такси за 8 месяцев 2021 года составила 32%, хотя в среднем по рынку она примерно 4,5%.

Несмотря на удручающую статистику владельцы такси продолжают жаловаться на излишне пристальное внимание к сегменту и несправедливо завышенную стоимость полисов. Ввиду сложившейся ситуации депутат Государственной думы VI созыва Александр Тарнавский уверен, что законодателям, Центробанку и представителям страхового сообщества давно пора задуматься о разделении существующего ОСАГО на два разных полиса: для частных автомобилей физических лиц и автомобилей, используемых в коммерческих целях.

«Вскоре стартует новый этап индивидуализации рынка ОСАГО. В качестве одного из следующих шагов при реформировании обязательной «автогражданки», я бы посоветовал разделить страховые полисы на два типа. Пусть первый вид страхования ОСАГО будет предназначен для автомобилей, которые используются в личных целях физическими лицами, а второй для транспортных средств, которые используются юридическими лицами в коммерческих целях. Сегодня есть некий аналог данному предложению. При оформлении договора ОСАГО на автомобиль такси, есть возможность поставить галочку в соответствующей графе. Однако на мой взгляд этого категорически недостаточно, поскольку владельцы такси ради экономии при заключении договоров готовы пойти на любые уловки, чтобы скрыть от страховщика факт использования автомобиля в коммерческих целях», — подчеркнул Александр Тарнавский.

Утаивание информации об эксплуатации автомобиля в качестве легкового такси является прямым обманом страховой компании. Это основание для обращения в суд с требованием о признании полиса недействительным. Также сложившаяся ситуация вредит репутации и кошелькам добросовестных таксистов, которые аккуратно ведут себя на дорогах, следят за техническим состоянием эксплуатируемых автомобилей и

покупают полисы ОСАГО с пометкой «такси».

«Добропорядочные владельцы такси систематически оплачивают «грехи» своих коллег толком и водить не умеющих, а убыточность данного сегмента продолжает активно расти. Страховые компании должны строже проверять клиентов на ведение коммерческой деятельности по перевозке пассажиров, а Центробанку нужно расширить или вовсе убрать границы тарифного коридора для сегмента такси. Размер страховой премии для таких автовладельцев следует определять индивидуально и на договорной основе, учитывая техническое состояние, пробег, аварийность, реальный уровень профпригодности и другие факторы. Речь идет не только о юридических лицах, на таких же условиях нужно продавать полисы самозанятым страхователям, когда автомобиль официально принадлежит физическому лицу, но используется для коммерческой деятельности», — уверен Александр Тарнавский.

Проект «ОСАГО: общественная экспертиза» напоминает, что в Совете Федерации РФ предложили законодательно закрепить положение о проведении техосмотра такси и общественного транспорта с учетом их года выпуска, активности на дороге и технического состояния. Эксперты и участники рынка автострахования отмечают, что данное решение может способствовать снижению аварийности этих видов транспорта.

Википедия страхования