

Такси – сфера пассажирских перевозок, требующая особенно тщательного регулирования, и, вместе с тем, пока не отвечающая ожиданиям пассажиров. Современное такси не только не в состоянии обеспечить должный уровень безопасности дорожного движения, но даже наоборот создаёт большие риски как для пассажиров такси, так и для других его участников.

Однако такое положение дел никак не отражается на самих таксистах. Стоимость ОСАГО для них сегодня устанавливается в среднем такая же, как для обычных водителей. При этом, только учитывая частоту поездок, аварийность легкового такси намного выше – по статистике таксисты совершают аварии в среднем один раз в полтора года. Но сложилась парадоксальная ситуация, в которой прикратно больших рисках стоимость страховки для водителей такси ниже, чем для аккуратных водителей личных автомобилей.

«Простая математика. Если растянуть количество поездок таксистов на то количество времени, за которое их совершил бы обычный человек, аварийность была бы не больше, а возможно, и меньше, чем у других водителей. Но куда таксисты ездят столько, сколько ездят, они наносят серьезный урон отрасли ежегодно – ведь стоимость полиса для них такая же, как и для всех», — пояснил президент РСА Игорь Юргенс.

Таксисты – одна из категорий водителей, которым особенно необходима либерализация ОСАГО. Перераспределение стоимости полисов позволит сделать её справедливой для всех водителей, и обычные автомобилисты не будут вынуждены платить по счетам таксистов.

«Это будет честно по отношению к другим участникам дорожного движения, которые так часто в ДТП не попадают, а платят больше», — подытожил Игорь Юргенс.

Однако реформировать такси необходимо с разных сторон. Одним только изменением стоимости ОСАГО проблему не решить. Безусловно, более справедливое тарифообразование будет стимулировать всех неаккуратных водителей, в том числе и водителей такси, к повышению качества вождения, соблюдению мер ПДД и снижению аварийности, однако здесь необходимы комплексные меры.

В целях повышения безопасности общественным советом Международного евразийского форума «ТАКСИ» был подготовлен пакет предложений. Эти меры отражают альтернативные точки зрения на регулирование такси в России в целях повышения безопасности, комфорта пассажиров и социальной защищенности водителей.

«По экспертным оценкам, в такси работают свыше 2,5 миллиона человек, каждый из которых ежедневно перевозит в среднем 15 пассажиров», — сообщила председатель Комиссии ОП РФ по развитию общественной дипломатии, гуманитарному сотрудничеству и сохранению традиционных ценностей Елена Сутормина на прошедшем на этой неделе общественном обсуждении предложенных мер в Общественной палате РФ. При этом в Москве по данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы ежедневно перевозится 760 тысяч пассажиров, как отметил заместитель его директора Дмитрий Пронин.

Однако действующее нормативное регулирование в сфере такси не может обеспечить безопасности ни водителям, ни пассажирам, ни другим участникам дорожного движения, а новый законопроект, который сейчас рассматривает Комитет по транспорту Государственной Думы, никак этой проблемы не решает. Участники обсуждений

настаивают, что в него должны быть внесены изменения, включающие возможности для совершенствования и цифровизации государственного регионального контроля, экономического регулирования и стимулирования бизнеса такси, развития нормативно-правовой базы субъектов РФ в этой сфере.

В Общественной палате РФ звучали предложения экспертов отрасли по использованию телематических устройств как для учёта режима труда и отдыха водителя, так и для использования данного устройства при установлении стоимости ОСАГО, когда в ней будет учитываться фактический пробег и качество вождения конкретного водителя. Объединение страховой телематики с тахографом в одном устройстве поможет решить ряд проблем отрасли и повысить безопасность оказания услуги по легковой перевозке без повышения её стоимости для потребителя.

«Мы поддерживаем любую инициативу, направленную на снижение аварийности в сфере легкового такси и на увеличение безопасности и защищенности пассажиров. Мировая практика показывает, что этих целей можно достичь путем целенаправленного отбора лучших водителей, достойных работать в такси, чем и должно заняться государство», — заявил лидер движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Подобный подход потребует переноса объекта разрешения на работу в такси с автомобиля на водителя и выставления специальных квалификационных требований к водителю легкового такси, что отвечает логике тех шагов по реформированию ОСАГО, которые сегодня предлагает Банк России и Министерство финансов.

Источник: Википедия страхования, 06.11.2018