

Национальный союз страховщиков ответственности (НССО) подготовил предложения по защите пассажиров такси. Предполагается, что водители будут выпускаться на линию только при отсутствии у них переработок, а также при наличии полиса ОСАГО категории такси и действующего договора страхования ответственности перевозчика. Контролировать соблюдение этих требований должны будут агрегаторы такси. Предложения страховщиков к законопроекту о государственном регулировании такси вызваны принятием в первом чтении осенью 2018 года законопроекта, включающего такси в систему обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков. Предложения направлены в Комитет Госдумы по финансам, Комитет Госдумы по транспорту и строительству, Минтранс, Минфин, Банк России, Минэкономразвития. Законопроект о государственном регулировании такси, принят нижней палатой парламента в первом чтении 13 декабря 2018 года и готовится ко второму чтению..

Рынок услуг такси в последние годы претерпел глобальные изменения, на нем появились новые игроки, и это требует корректировок действующей системы. Однако «положения законопроекта «...» вызывают озабоченность у страхового сообщества и «...» не в полной мере корректируют действующую систему государственного регулирования рынка легкового такси», — сказано в письме за подписью президента НССО Игоря Юргенса. Страховщиков, как конечных плательщиков по авариям, беспокоит безопасность этого вида деятельности.

Чтобы повысить безопасность пассажиров такси, НССО предлагает установить дополнительные требования к водителям легкового такси:

наличие водительского удостоверения образца, установленного на территории РФ и трехлетнего стажа по этому удостоверению

периодичность прохождения медосмотра

отсутствие медицинских противопоказаний, список которых также должен быть установлен законом о госрегулировании такси

наличие «электронного» путевого листа ограниченного периода действия

отсутствие непогашенной судимости за тяжкие и особо тяжкие преступления

/административные правонарушения, повлекшие причинение вреда жизни, здоровью и имуществу граждан.

Предполагается также изменить порядок работы агрегаторов. Они не должны устанавливать провозную плату, а могут лишь взимать фиксированную плату за подачу такси, которая не может быть привязана к стоимости поездки. Кроме того, они должны будут блокировать переработки водителей. Во избежание ситуаций, когда один водитель подключен к нескольким службам заказа такси, все агрегаторы должны быть подключены к единой системе, в которой аккумулируются сведения обо всех водителях и времени их работы.

НССО предлагает создать два федеральных реестра — реестр разрешений (содержащий данные о выданных разрешениях на деятельность перевозчика в качестве такси) и реестр водителей (содержащий данные о водителях, которые имеют право работать водителями такси). Доступ к ним должны иметь страховые организации и иные субъекты, указанные в законе о госрегулировании такси.

При ежедневном подключении водителя к службе заказа такси, последняя должна

проверять зарегистрированы ли водитель и его автомобиль в соответствующих реестрах, есть ли у водителя действующий “электронный” путевой лист, договор ОСАГО с признаком такси и застрахована ли ответственность перевозчика, а также нет ли у водителя переработок. В случае несоблюдения агрегатором этих требований на него должен накладываться штраф.

Кроме того, в законе необходимо предусмотреть гарантии защиты водителей и собственников транспортных средств от неадекватного поведения пассажиров, а также возможность ведения фото-видео фиксации в салоне, полагает НССО.

“Данные предложения должны существенно улучшить ситуацию с защищенностью пассажиров такси. Ведь сейчас за их безопасность, фактически, никто не отвечает: агрегатор говорит, что он оказывает только информационные услуги, а владелец машины зачастую оказывается не застрахован и далеко не всегда с него можно хоть что-то получить”, — говорит президент НССО Игорь Юргенс

Источни: Википедия страхования, 25.01.2019