ПЕРЕВОЗЧИК, КОТОРОГО НЕТ

Такси как вид транспорта получает все большее и большее распространение в городах и селах России. В то же время, широкое развитие этого вида транспорта — необходимость серьезно решать возникающие вопросы обеспечения защищенности жизни и здоровья пассажиров такси. Руководитель центра компетенций «Международного Евразийского форума ТАКСИ» Станислав Швагерус помог разобраться, в чем разница договора фрахта и перевозки, а также почему так сложно застраховать пассажира такси.

Современные страховые технологии: Какой уровень безопасности пассажиров обеспечивается сейчас в такси? Кто отвечает за безопасность пассажиров?

Станислав Швагерус: Пассажир любого такси застрахован в рамках имеющейся у водителя страховки ОСАГО. Соответственно, сумма выплат составляет полмиллиона рублей на всех пострадавших в ДТП. Но проблема в том, что страхование ОСАГО для такси в 2–2,5 раза дороже, чем для обычного авто. Кроме того, во многих субъектах РФ страховые компании принципиально не страхуют такси по ОСАГО, заявляя, что это слишком убыточный для них сегмент клиентов. Действительно, статистика аварийности такси гораздо выше, чем у обычных автовладельцев. Это связанно с большей эксплуатацией автомобиля и резким падением профессионализма водителей такси. Так что здесь страховщиков можно понять. Хотя ОСАГО — это обязательное страхование, и страховщики все же обязаны страховать такси по закону.

Учитывая все эти обстоятельства, подавляющая часть владельцев разрешений при страховании ответственности по ОСАГО старается скрывать факт работы в такси и оформлять обычную страховку. Если такси не застраховано надлежащим образом, то страховые компании отказывают в выплатах, и в результате при наступлении страхового случая у нас пассажир до недавнего времени не получал даже ту компенсацию ущерба, которая предусмотрена по ОСАГО.

Однако в прошлом году состоялся Пленум Верховного Суда, постановивший, что в таких случаях выплаты пострадавшим осуществляет РСА, а затем взыскивает с владельца такси сумму выплат в порядке регресса.

В более чем в 15 субъектах РФ нет ни одной страховой компании, страхующей такси по ОСАГО.

Станислав Швагерус

Руководитель центра компетенций «Международного Евразийского форума ТАКСИ»

ССТ: То есть существует неравенство в обеспечении защищенности пассажиров такси по сравнению с другими видами общественного транспорта?

С. Ш.: Да, на все виды транспорта, кроме такси и метрополитена, распространяется закон об обязательном страховании ответственности перевозчика (ОСГОП).

ССТ: Но в отношении метрополитена есть оговорка: он должен самостоятельно выплатить компенсацию пострадавшему пассажиру в размере, предусмотренном законом. А что с такси?

С. Ш.: Для такси в силу определенных правовых особенностей этого вида транспорта таких требований нет. Дело в том, что такси — это договор фрахтования, а не перевозки, причем договор в устной форме. Перевозчик заключает договор перевозки и обязуется перевезти пассажира. А фрахтовщик, заключая договор фрахтования, обязуется предоставить транспортное средство для пере-

возки пассажира. Получается, что закон говорит об ответственности перевозчиков, а фрахтовщиком может являться любое лицо, не владеющее транспортным средством и не имеющее к нему никакого отношения.

ССТ: Кто в случае такси может считаться перевозчиком?

С. Ш.: Перевозчика в такси как такового нет юридически вообще. Перевозку осуществляет водитель такси, а не перевозчик. Особенность такси во всем мире заключается в том, что применяется устный договор фрахтования. Договор перевозки согласно закону — это билет, по которому вы садитесь в любой вид транспорта. Таким образом, во время поездки у вас на руках есть договор перевозки.

Устный договор фрахтования — это уникальная вещь, которой больше нет нигде, ни на каких видах транспорта. Например, вы «поймали» машину на улице, путем переговоров с водителем договорились о том, куда он вас повезет и за сколько. Это и есть устный договор фрахтования. Возникает ситуация, когда при наступлении страхового случая в процессе перевозки нет никакого доказательства, что пассажир является пассажиром.

ССТ: Исторически страхования пассажиров такси ведь не было. Может быть, эта проблема не очень значима для нашего общества?

С. Ш.: Если брать советский опыт, страхования пассажиров, действительно, не было, но и такси не было так распространено. Это был элитный вид транспорта, дорогостоящий и доступный не всем. Мы все знаем фразу из фильма: «Наши люди в булочную на такси не ездят». Дороговизна услуги обеспечивала и заботу о безопасности и профессиональный отбор водителей. Аварийность была низкая — существенно ниже, чем на личном транспорте.

Ситуация с обеспечением защищенности жизни и здоровья пассажиров гораздо серьезнее, чем можно предположить.

Сейчас такси — основной элемент транспортной мобильности населения не только в мегаполисах, но и в сельских поселениях, в малых городах. Иногда у нас главы местных администраций, мэры городов любят рассказать, какое у них замечательное дешевое такси: машина приезжает за три минуты и стоит копейки. На самом деле, это первый признак того, что основная нагрузка по перевозке населения с обычного общественного транспорта смещается на такси. А ведь пассажир такси не застрахован на 2 млн рублей, как пассажир прочего общественного транспорта!

ССТ: Как сейчас решается вопрос по выплате компенсаций пострадавшим?

С. Ш.: Сейчас есть противоречивая судебная практика по взысканию ущерба за причинение вреда жизни и здоровью пассажирам такси с агрегаторов вызова легкового такси, включающая судебные решения как «за», так и «против».

Понятие «перевозчик» и понятие «фрахтовщик» появилось в 2007 году с принятием Устава автомобильного транспорта Российской Федерации. Полтора года назад страховое сообщество внесло изменения в закон об ОСГОП, которыми договор фрахтования был приравнен к договору перевозки. Таким образом, по страховому законодательству у нас сейчас эти два договора равны. А по общему законодательству договор фрахтования и договор перевозки — это совершенно разные вещи. Понятие фрахтовщик непонятно для общей массы граждан, непонятно многим специалистам, юристам, судьям. Здесь большая проблема лингвистическо-правового характера. Проблема правоприменения органами государственной власти и судами.

ССТ: Каким образом можно разрешить эту запутанную ситуацию?

С. Ш.: Если вводить ответственность перевозчика только на основании того, что в страховом законодательстве эти две вещи приравнены, может возникнуть еще больше путаницы. Страховщики привыкли к единой модели: страхователем должен выступать владелец транспортного средства. Я бы сказал, что это модель аналогового страхования. В случае с такси страхователем выступает агрегатор, диспетчерская служба, которые и заключают договор фрахтования с помощью любых видов связи, и получают за это проценты от суммы за перевозку. Важно также понимать, что такси — это единственный вид экономической деятельности, который уже сегодня работает полностью в цифровой экономике. Именно отсутствие «бумажки», билета позволило сразу перейти к экономике больших данных. Ведь понятие «уберизация» появилось именно благодаря такси.

Страхование во всем мире традиционно идет по пути специального ОСАГО для такси — это дорого, но обязательно соблюдалось до глобальной уберизации отрасли, которая кардинально изменила такси. Однако в международной практике, во многих государствах национальные регуляторы уже предъявяют требования о необходимости страхования ответственности перед пассажирами к агрегаторам, к тому же Uber. Это сделано, например, в Кении, Малазии, Филиппинах. Власти Нью-Йорка тоже потребовали от Uber страховать ответственность не только пассажиров, но и водителя. Страховая сумма — 1 млн долларов. Правда, есть маленькая хитрость — Uber страхует пассажиров через собственную страховую компанию.

ССТ: Страхование ответственности за жизнь и здоровье пассажиров необходимо. Но только ли в законодательном обеспечении заключается проблема его внедрения?

С. Ш.: Страхование пассажира в данном случае — это не только их защита, но и определенный регулятивный эффект, одно из требований к субъектам предпринимательской деятельности. Но проблема лежит и в технологической плоскости: нужно решить задачу, каким образом застраховать пассажира, если нигде нет о нем информации, и у него нет билета. Выход один — нужно страховать саму поездку. Юридическая информация о поездке есть у тех, у кого вы заказываете такси — у агрегатора, который принял заказ и обязан вести журнал учета. Базы данных агрегаторов в данном случае как раз являются такой юридически значимой информацией.

Uber за рубежом не считается такси — это отдельный вид транспорта.

Но если мы пойдем по пути страхования самой поездки, то страховая компания должна получать информацию о каждой поездке в режиме онлайн. Для того чтобы обрабатывать информацию о каждом вызове такси, нужны информационные системы, которые будут интегрированы с системами агрегаторов.

Есть еще одна сложность. Если автобусные перевозки подлежат лицензированию, то для работы в качестве такси применяется разрешительная система. У нас не существует и не может существовать единого федерального реестра такси. Такси — это во всем мире вид транспорта с местным регулированием. У нас — регулирование на уровне субъектов Российской Федерации. И в каждом регионе — свой реестр такси и свои правила его ведения. А страхование вводится на федеральном уровне. Поэтому придется решать и технологические проблемы, связанные, так или иначе, с информатизацией государственного регионального контроля такси и применения цифровых технологий в государственном управлении.