

Отчет
по результатам ежегодного мониторинга
значений страховых тарифов,
применяемых при обязательном страховании
гражданской ответственности перевозчика
за причинение вреда жизни, здоровью,
имуществу пассажиров, и их обоснованности,
а также воздействию данного вида страхования
на развитие субъектов предпринимательской
деятельности в сфере транспорта
за период с 2013 по 2020 год

Оглавление

1. Введение	3
2. Используемые данные.	3
3. Анализ данных	4
4. Анализ применения страховщиками тарифов	5
5. Определение размеров страховых тарифов	5
5.1. Оценка частоты наступления страхового случая	5
5.2. Оценка среднего размера возмещения	7
5.3. Оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа	8
5.4. Оценка рискованной надбавки	8
5.5. Оценка страховых тарифов	8
6. Выводы об обоснованности действующих тарифов	9
7. Анализ влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта	10
8. Ограничения данных и допущения	11

1. Введение

С 1 января 2013 года вступил в силу Федеральный закон от 14 июня 2012 года № 67-ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном” (далее — Федеральный закон № 67-ФЗ).

Предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров (далее — ОСГОП) были установлены:

- Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2012 года № 1344 “Об утверждении предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров” (далее — Постановление № 1344) по договорам страхования, заключенным в течение периода с 1 января 2013 года по 17 февраля 2017 года;
- Указанием Банка России от 31 октября 2016 года № 4175-У “О предельных (минимальных и максимальных) значениях страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров” (далее — Указание № 4175-У) по договорам страхования, заключенным с 18 февраля 2017 года по 7 марта 2020 года;
- Указанием Банка России от 10 января 2020 года № 5384-У “О предельных (минимальных и максимальных) значениях страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, а также максимальном размере расходов на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и размере отчислений в компенсационный фонд” (далее — Указание № 5384-У) по договорам страхования, заключенным с 8 марта 2020 года по 3 июня 2021 года;
- Указанием Банка России от 15 апреля 2021 года № 5779-У “О внесении изменения в приложение 1 к Указанию Банка России от 10 января 2020 года № 5384-У “О предельных (минимальных и максимальных) значениях страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, а также максимальном размере расходов на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и размере отчислений в компенсационный фонд” (далее — Указание № 5779-У) по договорам страхования, заключенным с 4 июня 2021 года.

В соответствии с частью 12 статьи 11 Федерального закона № 67-ФЗ Банк России проводит ежегодный мониторинг значений страховых тарифов, применяемых при ОСГОП, и их обоснованности, а также воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта.

Настоящий отчет содержит результаты мониторинга значений страховых тарифов, применяемых по ОСГОП в течение периода с 1 января 2013 года по 31 декабря 2020 года.

2. Используемые данные

Основным источником данных для проведения мониторинга значений страховых тарифов является статистика страховых организаций. Банком России использовались данные по договорам, убыткам и компенсационным выплатам по ОСГОП за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2020 года, предоставленные Национальным союзом страховщиков ответственности (далее — НССО).

Кроме того, дополнительно использовались статистические данные Росстата, опубликованные на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети “Интернет”, а также в информационно-аналитических бюллетенях, включая “Транспорт и связь”, “Транспорт в России”, “Основные показатели транспортной деятельности в России”, “Россия в цифрах”, и данные Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС).

3. Анализ данных

Информация, полученная от НССО, содержала более детализированную информацию, чем в разрезе по видам транспорта и видам перевозок, предусмотренным Постановлением № 1344, Указанием № 4175-У, Указанием № 5384-У и Указанием № 5779-У. Для целей проведения мониторинга данные были агрегированы в группы в соответствии с указанными нормативными актами:

ТАБЛИЦА 1. ИНФОРМАЦИЯ, ПОЛУЧЕННАЯ ОТ НССО

	Вид транспорта и вид перевозок	Перевозки пассажиров	Количество происшествий	Число пострадавших
1	Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
2	Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
3	Воздушный транспорт — перевозки самолетами	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
4	Воздушный транспорт — перевозки вертолетами	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
5	Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
6	Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
7	Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
8	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
9	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
10	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном Правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
11	Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
12	Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
13	Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)	Данные НССО (2013—2020)
14	Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013)	Нет данных	Нет данных

Далее для удобства изложения вместо наименований групп “Вид транспорта и вид перевозок” в соответствии с Указанием № 5779-У будет использоваться соответствующий номер групп 1—14.

Данные, представленные НССО, были сопоставлены с аналогичными данными, представленными в 2020 году, и дополнительно проверены на непротиворечивость и адекватность. На основании вышеизложенного данные НССО были признаны соответствующими целям проведения мониторинга.

По результатам проведенного анализа данных было признано нецелесообразным объединение (укрупнение) имеющихся данных по каким-либо группам или рискам. В то же время в целях расчета тарифов данные по воздушному транспорту были разделены на перевозки самолетами и перевозки вертолетами.

В части причинения вреда здоровью (таблица 3).

ТАБЛИЦА 3. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ ЧИСЛА ОПЛАЧЕННЫХ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	2013	924	1 864	1 993	2 023	2 041	2 048	2 059
2014	1 397	2 502	2 643	2 701	2 719	2 732	2 732	
2015	1 722	2 962	3 145	3 194	3 204	3 207		
2016	1 659	3 038	3 180	3 240	3 256			
2017	1 870	3 284	3 491	3 575				
2018	1 652	3 041	3 209					
2019	2 073	3 462						
2020	1 198							

В части причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 4).

ТАБЛИЦА 4. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ ЧИСЛА ОПЛАЧЕННЫХ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ИМУЩЕСТВУ ПАССАЖИРОВ

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	2013	85	123	149	149	149	149	149
2014	66	98	103	104	105	105	105	
2015	199	254	259	259	259	259		
2016	47	77	77	78	78			
2017	100	145	149	149				
2018	91	146	148					
2019	248	301						
2020	56							

На основе треугольников развития числа оплаченных убытков в части причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров с применением метода стандартной цепной лестницы были рассчитаны средневзвешенные коэффициенты развития и факторы развития для каждого года для применения далее в расчете. Итоговые коэффициенты представлены в виде таблицы 5.

ТАБЛИЦА 5. ИТОГОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ РАЗВИТИЯ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6	r7	r8
Жизнь	1,779	1,100	1,045	1,029	1,015	1,004	1,000	1,000
Здоровье	1,946	1,091	1,031	1,011	1,006	1,003	1,000	1,000
Имущество	1,443	1,054	1,004	1,002	1,000	1,000	1,000	1,000

Применяя полученные коэффициенты развития к числу оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем году, получаем окончательное число убытков отдельно по рискам причинения вреда жизни, здоровью и имуществу по видам транспорта и видам перевозок.

Частота наступления страховых случаев в части причинения вреда жизни/здоровью/имуществу пассажиров рассчитывается как отношение окончательного количества убытков по соответствующему виду транспорта / виду перевозок к числу перевезенных пассажиров по соответствующему виду транспорта / виду перевозок.

Итоговые расчетные данные по частоте наступления страховых случаев представлены в таблице 6.

В части причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 8).

ТАБЛИЦА 8. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ИМУЩЕСТВУ

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2013	1 102 369	1 610 576	1 902 516	1 902 516	1 902 516	1 902 516	1 902 516	1 902 516
2014	753 032	1 028 705	1 091 910	1 102 998	1 125 998	1 125 998	1 125 998	
2015	2 350 827	2 902 066	2 987 066	2 987 066	2 987 066	2 987 066		
2016	405 546	652 886	635 686	639 066	639 066			
2017	1 036 697	1 647 813	1 694 143	1 694 143				
2018	1 052 583	1 846 581	1 874 581					
2019	3 026 231	3 697 350						
2020	726 375							

На основе треугольников развития убытков с применением метода стандартной цепной лестницы были рассчитаны средневзвешенные коэффициенты развития и факторы развития для каждого года для применения далее в расчете. Итоговые коэффициенты представлены в виде таблицы 9.

ТАБЛИЦА 9. ИТОГОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ РАЗВИТИЯ УБЫТКОВ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6	r7	r8
Здоровье	2,387	1,152	1,048	1,021	1,009	1,002	1,000	1,000
Имущество	1,454	1,057	1,005	1,003	1,000	1,000	1,000	1,000

Применяя полученные коэффициенты развития убытков к суммам оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем году, получаем сумму окончательного убытка отдельно по рискам причинения вреда здоровью и имуществу по видам транспорта и видам перевозок.

Среднее возмещение в случае причинения вреда здоровью и имуществу оценивается как отношение суммы окончательных убытков к окончательному числу убытков по соответствующему году.

5.3. Оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа

Основная часть нетто-ставки рассчитывается по каждому виду транспорта и виду перевозок в разрезе страховых рисков на основании оценок средней выплаты и частоты наступления страхового случая.

5.4. Оценка рисковой надбавки

Размер рисковой надбавки определялся как коэффициент вариации страхового возмещения, соответствующий отношению среднеквадратичного отклонения к ожидаемым выплатам страхового возмещения. При этом в расчетах полагалось, что оптимальным уровнем безопасности будет 98%. Определение размера рисковой надбавки проводилось в целом по всем рискам и страховщикам, а также видам транспорта и видам перевозок.

Результат оценки коэффициента рисковой надбавки равен 1,071.

5.5. Оценка страховых тарифов

Оценка страхового тарифа произведена на основе полученных оценок основной части нетто-ставки страхового тарифа, размера рисковой надбавки, а также нормативно установленного размера расходов на ведение дела.

Оценка страховых тарифов произведена по видам транспорта и видам перевозок в разрезе страховых рисков.

Итоговые значения страховых тарифов приведены в таблице 10. Тариф указан на одного застрахованного пассажира в денежном эквиваленте (в рублях).

ТАБЛИЦА 10. СТРАХОВЫЕ ТАРИФЫ НА ОДНОГО ЗАСТРАХОВАННОГО ПАССАЖИРА, В РУБЛЯХ

Группа согласно Указанию № 5384-У	Жизнь, руб.	Здоровье, руб.	Имущество, руб.	ИТОГО, руб.
1	0,0614	0,2693	0,0013	0,3320
2	0,0034	0,0062	0,00001	0,0096
3	1,3635	1,1076	0,2299	2,7010
4	25,5453	7,3563	0,1060	33,0076
5	4,2813	0,4129	0,0048	4,6990
6	1,4050	0,2327	0,0161	1,6538
7	1,3325	4,1315	0,0161	5,4802
8	0,8414	1,0112	0,0061	1,8587
9	0,0428	0,1176	0,0002	0,1605
10	0,0273	0,0980	0,0003	0,1256
11	0,0066	0,0467	0,0001	0,0534
12	0,0073	0,0272	0,0001	0,0345
13	0,0011	0,0118	0,00002	0,0130
14	—	—	—	—

6. Выводы об обоснованности действующих тарифов

Результатом мониторинга тарифов является сравнение оценок страховых тарифов, полученных в результате мониторинга, с действующими значениями тарифов.

В качестве критерия для формирования вывода об обоснованности действующих тарифов по ОСГОП используется отклонение результатов оценки страховых тарифов по сравнению с действующими тарифами.

Основные выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП по видам транспорта и видам перевозок приведены в таблице 11.

ТАБЛИЦА 11. ВЫВОДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОВЕДЕНИЯ МОНИТОРИНГА СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ

Вид транспорта и вид перевозок	Необходимость пересмотра тарифа
Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования	Да
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Да
Воздушный транспорт — самолеты	Нет*
Воздушный транспорт — вертолеты	Да
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Да
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Нет*
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Да
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Да
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Да
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном Правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	Нет*
Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Нет*
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Да
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Нет*
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Нет

* С учетом соотношения количественной оценки отклонения, объемов перевозок и порогового значения критерия целесообразно рассмотреть вопрос о расширении коридора страховых тарифов.

7. Анализ влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта

В связи со вступлением в силу Указания № 4175-У и Указания Банка России № 5384-У изменился размер заработанной страховой премии. Так, за период 2014–2016 годов объемы заработанной страховой премии изменялись незначительно. В 2014 и 2015 годах показатель составил 3,3 млрд руб., в 2016 году увеличился на 5% и составил 3,5 млрд рублей. Однако в 2017 году он снизился на 11% в сравнении с 2016 годом и составил 3,1 млрд рублей. В 2018 году заработанная страховая премия продолжила снижение еще на 15% и составила 2,8 млрд рублей. В 2019 году заработанная премия увеличилась на 4% и составила 2,9 млрд руб., а в 2020 году вновь снизилась на 11%, до 2,6 млрд рублей.

Также необходимо отметить тенденцию к снижению размера средней страховой премии в расчете на одного перевезенного пассажира в целом с 0,27 руб. в 2013 году до 0,19 руб. в 2020 году.

ТАБЛИЦА 12. ДИНАМИКА СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ В РАСЧЕТЕ НА ОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННОГО ПАССАЖИРА

Год	Страховая премия по всем рискам
2013	0,27
2014	0,27
2015	0,26
2016	0,27
2017	0,24
2018	0,22
2019	0,23
2020	0,19

Для анализа воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за 2020 год был рассчитан показатель доли стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки. Оценка данного показателя для воздушных перевозок вертолетами, морского, внутреннего водного транспорта, автобусных перевозок в пригородном сообщении и внеуличного транспорта ввиду отсутствия необходимой статистики о средней стоимости одной поездки не проводилась.

Показатель средней стоимости одной поездки по видам транспорта рассчитывался на основе данных Федеральной службы государственной статистики (Росстат).

ТАБЛИЦА 13. ДИНАМИКА СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ В РАСЧЕТЕ НА ОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННОГО ПАССАЖИРА И ДОЛЯ СТОИМОСТИ СТРАХОВАНИЯ ОДНОГО ПАССАЖИРА В СРЕДНЕЙ СТОИМОСТИ ОДНОЙ ПОЕЗДКИ (РУБ.)

Вид транспорта и вид перевозок	Страховая премия в расчете на одного перевезенного пассажира (руб.)								Доля стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки за 2020 год
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования ¹	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76	0,77	0,77	0,62	0,00201
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,00058
Воздушный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	8,97	8,40	8,57	8,20	10,00	15,54	15,86	15,08	Нет данных
Воздушный транспорт — перевозки самолетами ²	—	—	—	—	—	—	—	3,19	0,00060
Воздушный транспорт — перевозки вертолетами	—	—	—	—	—	—	—	65,06	Нет данных
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	7,44	7,44	9,21	7,88	10,17	15,91	14,22	11,85	Нет данных

Вид транспорта и вид перевозок	Страховая премия в расчете на одного перевезенного пассажира (руб.)								Доля стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки за 2020 год
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	0,79	0,79	0,80	0,80	1,31	1,55	1,69	1,83	Нет данных
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	17,87	17,61	17,50	17,53	12,92	11,52	11,89	11,62	Нет данных
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении ³	4,71	4,76	4,73	4,72	4,78	4,81	4,79	3,94	0,03034
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	0,86	0,87	0,86	0,86	0,62	0,44	0,44	0,36	Нет данных
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	0,35	0,36	0,37	0,35	0,26	0,19	0,19	0,15	0,00633
Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	0,15	0,15	0,15	0,15	0,13	0,10	0,10	0,08	0,00298
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,08	0,00343
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,00092
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	0,04	—	—	—	—	—	—	—	Нет данных

Примечание. Средние потребительские цены на отдельные виды услуг пассажирского транспорта по Российской Федерации в 2020 году в данных Росстата приведены:

¹ в расчете на 100 км пути;

² для салона экономического класса самолета, в расчете на 1000 км пути;

³ в расчете на 50 км пути.

8. Ограничения данных и допущения

Основные ограничения, связанные с использованием данных:

1. Выводы о достаточности тарифов основаны на отклонении результатов оценки страховых тарифов по сравнению с действующими тарифами. Методология определения достаточности тарифов приведена в разделе 6 настоящего отчета.

2. Ввиду отсутствия данных по группе «Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки» вывод о достаточности и (или) необходимости пересмотра тарифов отдельно для данной группы не делался.