

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 воздействия данного вида страхования
на развитие субъектов предпринимательской
деятельности в сфере транспорта
за период с 2013 по 2021 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	12

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 по 11 сентября 2022 года;
- Указанием Банка России от 16 мая 2022 года № 6137-У “О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров” (далее — Указание № 6137-У) по договорам страхования, заключенным с 12 сентября 2022 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 данного вида обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта.

Настоящий отчет содержит результаты мониторинга значений страховых тарифов, применяемых по ОСГОП с 1 января 2013 года по 31 декабря 2021 года (далее — рассматриваемый период).

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 рассматриваемый период, предоставленные Национальным союзом страховщиков ответственности (далее — НССО) из своей автоматизированной информационной системы (далее — АИС).

Кроме того, дополнительно использовались статистические данные Росстата, опубликованные на его 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, была более детализирована, чем сведения (в разрезе по видам транспорта и видам перевозок), предусмотренные 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—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
2	Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
3	Воздушный транспорт — перевозки самолетами	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
4	Воздушный транспорт — перевозки вертолетами	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
5	Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
6	Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
7	Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
8	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
9	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
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—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
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—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
12	Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
13	Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)	Данные НССО (2013—2021)
14	Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013, 2021)	Нет данных	Нет данных

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

Сведения, полученные от НССО, были сопоставлены с данными НССО, использованными для аналогичного анализа в 2021 году (за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2020 года), и дополнительно проверены на непротиворечивость и адекватность. На основании этого полученная от НССО информация была признана соответствующей целям проведения мониторинга.

По результатам проведенного анализа было признано нецелесообразным объединение (укрупнение) имеющихся сведений 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								
	1-й год	2-й год	3-й год	4-й год	5-й год	6-й год	7-й год	8-й год	9-й год
2013	924	1864	1993	2 023	2 041	2 048	2 059	2 060	2 060
2014	1397	2 502	2 643	2 701	2 719	2 732	2 732	2 733	
2015	1722	2 962	3 145	3 194	3 204	3 207	3 209		
2016	1659	3 038	3 180	3 240	3 256	3 266			
2017	1890	3 315	3 522	3 606	3 630				
2018	1652	3 044	3 212	3 279					
2019	2 074	3 464	3 650						
2020	1199	2 075							
2021	1364								

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								
	1-й год	2-й год	3-й год	4-й год	5-й год	6-й год	7-й год	8-й год	9-й год
2013	85	123	149	149	149	149	149	149	149
2014	66	98	103	104	105	105	105	105	
2015	199	254	259	259	259	259	259		
2016	47	77	77	78	78	78			
2017	100	145	149	149	149				
2018	91	146	148	152					
2019	248	301	310						
2020	56	81							
2021	74								

На основе треугольников развития числа оплаченных убытков по рискам причинения вреда (жизни, здоровью, имуществу пассажиров), применяя метод стандартной цепной лестницы, были рассчитаны средневзвешенные коэффициенты и факторы развития для каждого года. Факторы развития представлены в виде таблицы 5.

ТАБЛИЦА 5. ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6	r7	r8
Жизнь	1,800	1,109	1,053	1,036	1,026	1,013	1,004	1,000
Здоровье	1,938	1,090	1,031	1,011	1,005	1,002	1,000	1,000
Имущество	1,446	1,053	1,008	1,001	1,000	1,000	1,000	1,000

По результатам применения указанных факторов развития к числу оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем году, было получено окончательное число убытков отдельно по рискам причинения вреда (по жизни, здоровью и имуществу), по видам транспорта и видам перевозок.

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

и в части причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 8):

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

Год происшествия	Год оплаты								
	1-й год	2-й год	3-й год	4-й год	5-й год	6-й год	7-й год	8-й год	9-й год
2013	1,10	1,61	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90
2014	0,75	1,03	1,09	1,10	1,13	1,13	1,13	1,13	
2015	2,35	2,90	2,99	2,99	2,99	2,99	2,99		
2016	0,41	0,65	0,63	0,63	0,63	0,63			
2017	1,04	1,65	1,69	1,69	1,69				
2018	1,06	1,86	1,89	1,94					
2019	3,03	3,71	3,81						
2020	0,73	1,01							
2021	0,85								

На основе треугольников развития убытков, применяя метод стандартной цепной лестницы, были рассчитаны средневзвешенные коэффициенты и факторы развития для каждого года. Факторы развития представлены в виде таблицы 9.

ТАБЛИЦА 9. ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ УБЫТКОВ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6	r7	r8
Здоровье	2,383	1,151	1,050	1,021	1,011	1,003	1,001	1,000
Имущество	1,452	1,055	1,010	1,003	1,000	1,000	1,000	1,000

По результатам применения указанных факторов развития убытков к суммам оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем году, была получена сумма окончательно-го убытка отдельно по рискам причинения вреда здоровью и имуществу по видам транспорта и видам перевозок.

Среднее возмещение в случае причинения вреда здоровью и имуществу было оценено как отношение суммы окончательных убытков к окончательному числу убытков по соответствующему виду транспорта и виду перевозок.

5.3. Оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа

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

5.4. Оценка рисковей надбавки

Размер рисковей надбавки определялся как коэффициент вариации страхового возмещения, соответствующего отношению среднеквадратичного отклонения к ожидаемым выплатам страхового возмещения. При этом в расчетах в качестве оптимального уровня безопасности было использовано значение 98%. Определение размера рисковей надбавки проводилось в целом по всем рискам и страховщикам, а также видам транспорта и видам перевозок.

Результат оценки коэффициента рисковей надбавки составил 1,076.

5.5. Оценка страховых тарифов

Расчет значения страхового тарифа был произведен на основе полученных оценок основной части нетто-ставки страхового тарифа, размера рисковей надбавки, а также нормативно установленного размера расходов на ведение дела.

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

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

ТАБЛИЦА 10. СТРАХОВЫЕ ТАРИФЫ НА ОДНОГО ЗАСТРАХОВАННОГО, В РУБЛЯХ

Группа согласно Указанию № 5384-У	Жизнь, руб.	Здоровье, руб.	Имущество, руб.	ИТОГО, руб.
1	0,0556	0,2735	0,0012	0,3303
2	0,0030	0,0063	0,00001	0,0093
3	8,5600	1,6172	0,0881	10,2653
4	28,0400	6,6122	0,0982	34,7504
5	4,0632	0,4064	0,0043	4,4739
6	1,3415	0,2121	0,0147	1,5683
7	2,6174	3,7166	0,0147	6,3488
8	0,7765	0,9661	0,0056	1,7481
9	0,0483	0,1192	0,0002	0,1677
10	0,0251	0,0972	0,0003	0,1226
11	0,0069	0,0476	0,0001	0,0546
12	0,0074	0,0271	0,00004	0,0346
13	0,0010	0,0126	0,00003	0,0136
14	—	—	—	—

6. Выводы об обоснованности действующих тарифов

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

В качестве критерия для формирования вывода об обоснованности действующих тарифов по ОСГОП использовалась существенность отклонений результатов полученной оценки страховых тарифов от значений действующих тарифов.

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	Снижение
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Снижение
Воздушный транспорт — самолеты	Повышение
Воздушный транспорт — вертолеты	Нет
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозок	Снижение
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Нет
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Снижение
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Нет
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Нет
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	Нет
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Нет
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозок	Нет

Полученные по итогам данного мониторинга расчеты позволяют сделать вывод об обоснованности действующих тарифов ОСГОП с учетом изменений¹, вступивших в силу с сентября текущего года. Дополнительной корректировки тарификации по ОСГОП в настоящее время не требуется.

Изменения внешних условий (пандемия COVID-19, начало специальной военной операции, проведение частичной мобилизации и так далее), способные оказать значительное влияние на статистические показатели по ОСГОП (количество перевезенных пассажиров, аварийность по различным видам транспорта и видам перевозок), будут учтены при проведении очередного мониторинга, так как для корректного учета влияния таких изменений требуется значительное время.

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

Изменения тарифов в соответствии с Указаниями Банка России № 4175-У, № 5384-У и № 5779-У оказывали влияние на 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 снизился на 11% в сравнении с 2016 годом и составил 3,1 млрд рублей. В 2018 году заработанная страховая премия снизилась еще на 15% и составила 2,8 млрд рублей. В 2019 году заработанная премия увеличилась на 4% и составила 2,9 млрд руб., в 2020 году снизилась на 11%, до 2,6 млрд руб., а в 2021 году вновь снизилась на 21%, до 2,1 млрд рублей.

Также необходимо отметить тенденцию к снижению размера средней страховой премии в расчете на одного перевезенного пассажира в целом с 0,28 руб. в 2013 году до 0,20 руб. в 2021 году.

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

Год	Страховая премия по всем рискам
2013	0,28
2014	0,27
2015	0,26
2016	0,27
2017	0,25
2018	0,22
2019	0,23
2020	0,22
2021	0,20

Для анализа воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за 2021 год был рассчитан² показатель доли стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки.

Показатель средней стоимости одной поездки по видам транспорта рассчитывался на основе данных из ЕМИСС.

¹ С 12.09.2022 вступило в силу Указание № 6137-У, в соответствии с которым минимальные размеры страховой премии на одного пассажира по видам транспорта и видам перевозок были снижены на 10–25% в зависимости от видов транспорта и видов перевозок.

² Ввиду отсутствия необходимой статистики о средней стоимости одной поездки оценка данного показателя для воздушных перевозок вертолетами, морского, внутреннего водного транспорта, автобусных перевозок в пригородном сообщении и внеуличного транспорта не проводилась.

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 2021 год
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования ¹	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76	0,77	0,77	0,62	0,62	0,00192
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,00057
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	3,68	0,00071
Воздушный транспорт — перевозки вертолетами	—	—	—	—	—	—	—	65,06	63,59	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	10,76	Нет данных
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	1,87	Нет данных
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	17,87	17,61	17,50	17,53	12,92	11,52	11,89	11,62	13,14	Нет данных
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в международном сообщении и международном сообщении ³	4,71	4,76	4,73	4,72	4,78	4,81	4,79	3,94	3,42	0,02655
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	0,86	0,87	0,86	0,86	0,62	0,44	0,44	0,36	0,32	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	0,16	0,00602
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	0,08	0,00264
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,08	0,08	0,00238
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,00078
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	0,04	—	—	—	—	—	—	—	0,10	Нет данных

Примечание. Средние потребительские цены на отдельные виды услуг пассажирского транспорта по Российской Федерации в 2021 году в данных ЕМИСС приведены:

¹ купейный вагон скорого нефирменного поезда дальнего следования, в расчете на 100 км пути;

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

³ междугородний автобус, в расчете на 50 км пути.

8. Ограничения данных и допущения

Основные ограничения, связанные с использованием данных:

1. Выводы о достаточности тарифов основаны на анализе существенности отклонений результатов оценки страховых тарифов от значений действующих тарифов. Методология определения достаточности тарифов приведена в разделе 6 настоящего отчета.

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