

*Банк России, проанализировав статистику значений страховых тарифов, применяемых при обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП), и их обоснованности, пришел к выводу, что «для того чтобы для расчета страховых тарифов можно было использовать данные федеральной и ведомственной статистики, она должна быть дополнена целым рядом показателей».*

Такая информация содержится в отчете по результатам мониторинга значений страховых тарифов в ОСГОП за 2013 год, размещенном на сайте Банка России в пятницу.

В результативной части отчета говорится, что «по данным одного года делать выводы об адекватности страховых тарифов некорректно. Для объективных выводов о необходимости изменений значений страховых тарифов необходима страховая статистика минимум за три года для автомобильного (автобусного) транспорта и городского наземного электрического транспорта и минимум за пять лет для остальных видов транспорта».

В документе также говорится, что для расчета страховых тарифов, а также ежегодного их мониторинга необходима статистическая информация о числе перевезенных пассажиров, дифференцированная по видам транспорта и типам перевозок. Кроме того, данные о количестве пассажиров, жизни и здоровью которых был причинен вред на различных видах транспорта, также должны быть дифференцированы по типам перевозок.

«Базой для анализа Банком России тарифов по ОСГОП выступают данные автоматизированной системы Национального союза страховщиков ответственности (НССО). В свою очередь, НССО использует открытые данные, публикуемые Минтрансом РФ об автомобильных перевозках, а также о числе перевезенных пассажиров. В частности, при расчете тарифов используются статданные о годовом объеме перевезенных пассажиров тем или иным транспортным средством. Данные об аварийности на пассажирском транспорте аккумулируются контрольно-аналитическим службами ГИБДД», – сообщила главный эксперт «Интерфакс-ЦЭА» Анжела Долгополова.

Однако Банк России делает вывод о том, что «утвержденные в настоящее время формы федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта не позволяют в полной мере оценить в необходимой дифференциации как количество перевезенных пассажиров, так и показатели аварийности».

Закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров вступил в силу 1 января 2013 года. При этом «договоры страхования действовали в 2013 году в течение срока, значительно меньшего, чем сам календарный год», сообщается в отчетности Банка России.

**Источник:** [Финмаркет](#) , 03.04.15