

Минфин считает нужным включить метрополитен в закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (ОСГОП). О том, что ведомство уже готовит предложения по этому поводу, сообщила журналистам замруководителя департамента финансовой политики Минфина Вера Балакирева. По оценке мэрии Москвы, страхование подземки может стоить около двух миллиардов рублей в год.

«Анализ сложившейся практики показал неэффективность выведения метрополитена из-под действия закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков, – приводит цитату Балакиревой «Интерфакс». Она добавила, что страховые события на метрополитене возникают регулярно и необходимость компенсировать ущерб пострадавшим тоже. Но если за выплатами страховых компаний по этому закону осуществляется систематический контроль надзорными органами, то за тем, как метрополитен осуществляет урегулирование убытков, эти органы наблюдать не могут, поскольку метрополитен выведен из-под действия закона.

Инициативу Минфина уже поддержал Национальный союз страховщиков ответственности (НССО). «Мы считаем, что закон должен распространяться на всех перевозчиков, только в этом случае можно будет выстроить эффективную защиту интересов пассажиров, а ведь именно для этой цели и принимался закон», – отметил глава союза Андрей Юрьев. Он добавил, что в НССО обращались пострадавшие с жалобами на отказ метрополитена осуществить выплату за вред здоровью. Однако из-за особого статуса данного перевозчика НССО никак не может влиять на процесс выплат компенсаций пострадавшим в метро.

Закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков вступил в силу 1 апреля 2013 года. По нему пассажир при аварии или другом ЧП может получить компенсацию либо у страховщика, если транспортная компания заключила с ним договор, либо у самого перевозчика. Максимальный размер выплаты составляет два миллиона рублей – столько стоит жизнь пассажира. Минимальная компенсация, например, при ушибах или ссадинах, – две тысячи рублей.

В первоначальной редакции в документ были включены практически все виды пассажирского транспорта. Но метро в итоге выпало из списка. Председатель комитета Госдумы по финансовому рынку Наталья Бурькина, комментируя «РГ» эту ситуацию, объясняла, что сделать скидку для подземки просила мэрия Москвы. В качестве аргумента приводилось то, что метрополитен – очень крупный перевозчик и его

страхование потребует больших расходов из бюджета. Называлась и точная сумма – два миллиарда рублей в год. В итоге в Госдуме решили пойти навстречу, но обязали метрополитен в случае инцидентов выплачивать пострадавшим компенсации, предусмотренные законом.

Однако, по мнению экспертов транспортной отрасли, такой порядок страхования может отразиться на стоимости проезда для пассажиров и затормозит развитие самой сетки метро. В трех городах, где сейчас идет строительство метро, при принятии таких поправок в закон власти могут принять решение о том, чтобы заморозить проект, отмечают эксперты. Учитывая, что сборы с транспортного предприятия будут брать в расчет за каждого проехавшего в подземке, суммы для премий страховым компаниям будут внушительными. А метрополитен является лидером по пассажиропотоку. Ежегодно метро Москвы перевозит 3,2 миллиарда пассажиров.

Справка «РГ»

Кроме Москвы и Санкт-Петербурга подземка действует в Нижнем Новгороде с 1985 года, в Новосибирске – с 1986 года. В Самаре подземка работает с 1987 года, в Екатеринбурге – с 1991 года, в Казани – с 2005 года. С переменным успехом идет стройка метро в Омске, Челябинске, Красноярске.

Источник: [Российская газета](#) , № 214, 25.09.13

Автор: [Кривошапко Ю.](#)