

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ  
ИНСТИТУТ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ  
ВЫПУСК № 43 (1400)

Серия

**«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»**

*ИСЭРТ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.*

В выпуске представлена статья Д. А. Налоева «Удар по малому бизнесу поправками в закон об ОСАГО», опубликованная в «Независимой газете», № 067, 3 апреля 2017 года.

Вологда  
апрель 2017

## Удар по малому бизнесу поправками в закон об ОСАГО

Российская власть помогла "бедным" страховщикам за счет "богатых" граждан

Подписанные президентом РФ поправки в закон об ОСАГО вывели взаимоотношения между автовладельцами и страховщиками на новый уровень. Первые оказались в заведомо невыгодном положении, так как у них отобрали право на альтернативный вариант получения компенсации по страховому случаю: автомобиль должен ремонтироваться в мастерских, имеющих договоренности со страховщиками. Исключение составляют лишь инвалиды и автовладельцы, чей ущерб не укладывается в 400 тыс. руб., а также погибшие в ДТП. Сроки ремонта регламентируются 30 днями после сдачи машины на станцию, а максимальное расстояние такой мастерской может быть до 50 км от места аварии или жительства пострадавшего.

Этот драконовский акт, идущий вразрез с законом о правах потребителя, был принят после обращения страховщиков к властям с жалобой на то, что в результате махинаций (мнимые аварии) и заявлений недобросовестных пострадавших в суды они терпят убытки от своей деятельности. Так, президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс утверждает, будто компании, занятые в этой сфере экономики, понесли убытки за 2016 год в размере 3,6 млрд руб.: было выплачено 231,6 млрд руб., а размер собранной премии составил 228 млрд. Правда, парламентарий Алексей Куринный приводит другие цифры: доход этих компаний в районе 60 млрд руб. Но и это не суть важно: пусть в данной ситуации прав господин Юргенс.

Чтобы разрешить возникшее противоречие, депутатам достаточно было увеличить выплаты страховщикам, допустим, на 5%, что дало бы рост базового взноса всего-то на 200 руб., – а это гораздо меньше, чем тащить или даже ехать на автомобиле 50 км до техстанции, – и подобное решение принесло бы страховщикам доход, исходя из расчетов того же Юргенса, в размере 7,8 млрд. Вот и всего делов... Но они пошли другим путем, которым явно недовольны граждане, но, судя по тому, что РСА не имеет претензий к новым поправкам, вполне устраивает последних. Они знают, что в новых условиях выиграют с лихвой: те лимиты, которые закладываются ответчиками на ремонт авто, вполне оправдают себя.

В складывающихся обстоятельствах потерпевший автомобилист проигрывает не только в том, что ему скорее всего придется из-за некачественного ремонта ввиду жесткого ограничения средств компанией-ответчиком доплачивать за приведение авто в надлежащее состояние, но и в сроках ремонта. Ведь в наше время транспорт не только не роскошь, но даже и не средство передвижения, а фактически средство производства, посредством которого зарабатываются деньги на хлеб насущный. Существенная часть населения за неимением работы по специальности вынуждена заниматься извозом. Одни занимаются грузовыми перевозками, другие подвозят на своих автомобилях товар к месту его реализации на рынки, к торговым точкам и т.д. и т.п. После небольшой аварии таким людям придется делать выбор: то ли производить ремонт быстро, но за свой счет; то ли ожидать его починку в течение месяца, теряя при этом возможные доходы. Ведь пройдет еще несколько лет, пока нововведение станет быстро и эффективно работать. Да и, как уже говорилось, доставка ТС к месту нахождения мастерской, а после – обратно – может вылиться в соразмерную с ремонтом сумму. Все эти моменты, безусловно, не прошли мимо внимания депутатов Госдумы. Ясно, что устраивают они только одну из задействованных в ОСАГО сторон – РСА.

И тем не менее поправки приняты. А это наводит на весьма грустные размышления.

Но все сказанное – ничто по сравнению с той катастрофой, которая обрушится через непродолжительное время на малый бизнес и самозанятых людей, – а таковых на сегодняшний день абсолютное большинство, – в сфере ремонта автомобилей. Ведь исполнительские структуры

разработали, парламентарии подмахнули, а президент закрепил необходимые и достаточные условия (наличие практически бюджетного финансирования и право по управлению им, а также гарантированная клиентура), которые не могут не привести к монополизации этой отрасли. Зачем же отдавать кому-то фактически госзаказ на сумму в 228 млрд руб. (за небольшим исключением)? В такой ситуации, исходя из принципа целесообразности, действующего в экономике неотвратимо, участники РСА просто обязаны развивать свои гигантские сети мастерских, чтобы в дальнейшем, опираясь на нынешние поправки, выдать с рынка ремонтных услуг индивидуальных и малых предпринимателей. Так как абсолютное большинство случаев кузовных и покрасочных работ связаны с послеаварийной починкой транспортного средства, то именно эта подотрасль ремонтной индустрии в первую очередь и безоговорочно будет захвачена вновь образованными монстрами.

В конце концов мы получаем, что российские автовладельцы за свои же кровные деньги – ведь страховые средства собираются с миру по нитке – будут разорять простых работяг, то есть самих себя, люмпенизируя при этом общество. А посему пока это новшество не успело запустить корни в авторемонтную сферу, антимонопольному комитету РФ стоит начать бить в набат... Конечно, если он посчитает возможным исполнять свои должностные обязанности в условиях столь мощной поддержки этих поправок, имеющих, как представляется, криминальный привкус.

Впрочем, как думается, на тот случай, если в предвыборный период (перед мартом 2018-го) возмущение автомобилистов достигнет критической точки, властью предусмотрен и другой ход развития событий. Например, когда введенный в заблуждение, но в общем-то справедливый президент захочет вернуть народу правду, свободу и деньги, отнятые у него нерадивыми чиновниками.

Даут Налоев

**Об авторе:** Даут Ахмедханович Налоев – предприниматель