

*Дефицит полисов тарифами не исправить, считают эксперты.*

Уральские автолюбители продолжают жаловаться на произвол страховщиков. По словам водителей, страховые агенты под разными причинами отказывают им в оформлении полисов ОСАГО, ссылаясь на дефицит бланков или затягивая сроки. Вслед за Свердловской областью, где нехватка полисов началась еще в конце 2013 года, на отказ в «автогражданке» начали сетовать южноуральские автолюбители. На произвол страховщиков они пожаловались в областное УГИБДД, однако правоохранительные органы повлиять на ситуацию не в силах.

Как рассказали «Уралинформбюро» в Федерации автовладельцев России (ФАР), проблема с полисами ОСАГО существует не только в Челябинской области или на Среднем Урале, но и во всех регионах России.

Дефицит полисов и различные «допы» – прямое следствие жадности страховщиков, считают в федерации. «Автогражданкой», как правило, занимаются страховые агенты, работающие на ту или иную СК. Платят им с каждого полиса около 10%, а это примерно 350 рублей. За вычетом налогов, расходов на аренду и прочих трат, получается что с одного застрахованного агент имеет около 100 рублей.

Если раньше страховые компании, понимая ничтожность этой суммы, доплачивали своим агентам еще около 20–30% от полиса (до 1 тысячи рублей), то теперь они делать это перестали. Компании ссылаются на убыточность бизнеса. Люди все чаще стали обращаться в суд и выигрывать «страховые дела», заставляя СК раскошелиться.

Чтобы не держать агентов на голодном пайке, СК «придумали» дополнительные пакеты страхования. И теперь полис ОСАГО невозможно приобрести без «допов». Первыми такую «фишку» ввели в «Росгосстрахе» – обязательное страхование жизни водителя за 1 тысячу рублей. Агент получает с него около 50%. То есть допущения – единственный способ для страховщиков получить хоть какую-то прибыль.

При этом СК разработали «стоп-лист», в который вошли детища отечественного

автопрома, Daewoo Nexia и другие подобные. Большие сложности со страховкой испытывают владельцы «рабочих лошадок» – такси, грузовичков, которые проводят много времени на дорогах, а значит, чаще попадают в аварии. За эти машины и мотоциклы агентам и вовсе не платят.

Наличие таких черных списков подтверждают и сами агенты. Как рассказала «Уралинформбюро» страховой агент Наталья Калужнина, многие компании неофициально «специализируются» на определенных моделях иномарок. По словам страховщика, «Ладу» никто из участников рынка страховать не хочет. Отказать напрямую СК не могут – в ход идут различные отговорки, в том числе и отсутствие полисов.

«Все страховщики потеряли в деньгах, причем очень резко. Сейчас мы сидим на копейках», – добавила Н.Калужнина.

Еще одна «фишка» экономных страховых – отказ выдавать полисы по пониженным коэффициентам. «Если водитель из области, то в Екатеринбурге он может застраховаться по пониженному коэффициенту. Однако в уральской столице ни один агент не пойдет на это. Страхуют только по екатеринбургскому коэффициенту», – рассказал президент свердловского отделения ФАР Кирилл Форманчук.

В скором времени Госдумой РФ будет принят закон об увеличении стоимости полисов «автогражданки». ОСАГО подорожает примерно на треть. Некоторые объясняют дефицит полисов тем, что страховщики уже не хотят продавать полисы по старым, более низким тарифам.

Однако в ФАР считают, что повышение стоимости ОСАГО не повлияет на ситуацию в целом. По информации ассоциации, когда Госдума в 2013 году принимала закон о тарифах ОСАГО, в расчет брались средние выплаты автовладельцам в 90 тысяч рублей.

В действительности компенсации в 2–3 раза ниже – около 25–30 тысяч рублей. За максимальными выплатами в 125 тысяч обращаются только 5–6% автовладельцев. Таким образом, объективной необходимости в повышении тарифов на сегодняшний день нет. В ФАР это объясняют лишь жадностью страховщиков.

Источник: [Уралинформбюро](#) , 17.07.14