

*При расчете стоимости ОСАГО может появиться еще один коэффициент – гендерный. На днях страховщики Санкт-Петербурга предложили снизить страховые взносы для женщин, так как женщины реже попадают в аварии и на них приходится меньше выплат. Аварии с участием женщин более тяжелые, и на выплатах сэкономят не удастся, возражают эксперты.*

Ввести гендерный коэффициент при расчете стоимости ОСАГО предложил президент Союза страховщиков Санкт-Петербурга и Северо-Запада Евгений Дубенский. Сейчас стоимость ОСАГО рассчитывают в зависимости от возраста и стажа водителя, региона, где зарегистрирована машина, и мощности двигателя. Однако Минфин еще в минувшем году подготовил поправки в закон об ОСАГО, вводящие «ценовой коридор», в рамках которого тарифы сможет устанавливать сам страховщик. Вступление в силу поправок ожидается в 2014 году. По мнению г-на Дубенского, при расчете стоимости полиса следует учитывать «фактор женской езды» и сделать тариф для женщин ниже, чем для мужчин: «Женщины водят аккуратнее, и убытки от них гораздо ниже». Если же полис выписывается на семейную пару, скидки не будет: тарифы рассчитают по более дорогому варианту для мужа.

Другие питерские страховщики инициативу поддерживают. «Женщины, становясь матерями, меняют стиль вождения на более аккуратный. У них включается инстинкт самосохранения и защиты ребенка. Такой категории женщин можно давать скидку на ОСАГО», – полагает начальник отдела автострахования петербургского филиала одной из страховых компаний Диана Погодина. Руководитель комиссии по страхованию петербургского отделения общественной организации «Деловая Россия» Егор Шадурский утверждает, что по вине женщин происходит лишь 15% аварий, и поэтому «вполне есть основание, чтобы стоимость ОСАГО для женщин была ниже». Г-н Шадурский также ссылается на европейский опыт, где более 80% страховщиков дают скидки женщинам-водителям.

Статистики аварийности среди мужчин и женщин не ведется, рассказали «НИ» в ГИБДД: «Половой признак не выделяют». В Российском союзе автостраховщиков (РСА) «НИ» также сообщили, что статистики по выплатам за совершенные мужчинами или женщинами аварии не ведут. Введение ценового коридора и «определенную степень самостоятельности в установлении тарифов» в РСА поддерживают, однако опасаются,

что в конкурентной борьбе страховщики начнут демпинговать, что вынудит часть компаний уйти с рынка.

Среди обучающихся вождению женщины составляют две трети, говорит «НИ» председатель некоммерческого партнерства «Развитие автоматизации автошкол» Владимир Котров. По данным ГИБДД, в минувшем году водительские права получили 2,17 млн человек. По словам Владимира Котрова, женщины совершают меньше аварий, но эти аварии обычно более тяжелые, так как большинство женщин-водителей редко садятся за руль: «В семьях, как правило, машина одна, и везде ездит муж, а женщина водит или на даче, или когда очень надо». Оказавшись же за рулем, женщина «плохо контролирует скорость» и «особенно часто теряется в ночное время, когда ее ослепляют».

Женщина с большим опытом езды – наилучший водитель, возражает в беседе «НИ» президент «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин. По его словам, в среднем лучше водят мужчины, но у тех женщин, которые много ездят, мастерство растет быстрее. Однако против введения гендерного коэффициента Виктор Похмелкин возражает: это было бы нарушение Конституции, которая запрещает дискриминацию по признаку пола.

При расчете стоимости ОСАГО следовало бы учитывать, где водитель обучался и как часто он нарушал правила, считает Владимир Котров. Действующие же сейчас региональные коэффициенты необходимо отменить, полагает Виктор Похмелкин: «Они ничем не обоснованы». Директор московского филиала одной из страховых компаний Виктор Куликов считает, что повышенный тариф нужно вводить на юге страны: «В Москве регистрируется больше автомобильных происшествий и убытков по машинам, застрахованным в южных регионах». Еще одна инициатива страховщиков – тестировать уровень водительского мастерства у клиента и в зависимости от этого устанавливать для него стоимость полиса. Пока что такое тестирование в России используют только для корректировки программ автошкол, хотя в Европе подобная практика есть.

**Источник:** [Новые Известия](#) , 14.03.12

**Автор:** Колесниченко А.□