**Тезисы по ОГПО ВТС**

1. Относительно тезиса **«Рост базовой страховой премии по обязательному автострахованию с 7 апреля 2025 года**
*(в регионах тариф вырос вдвое до 78 тыс. тенге, в Астане — втрое до 112 тыс. тенге; владельцы скутеров вместо 7 тыс. тенге платят около 50 тыс. тенге, что особенно затрагивает молодежь и курьеров)»*

Базовая страховая премия установлена Законом РК «О страховой деятельности» и с 2007 года остаётся неизменной – **1,9 МРП**, что в 2025 году соответствует сумме **7 471** тенге.

**Система «бонус-малус»**, наравне с показателями по территории регистрации, типу и сроку эксплуатации транспортного средства, возрасту и стажу вождения застрахованного, применяется для определения стоимости договора обязательного автострахования в зависимости от аварийности конкретного застрахованного водителя (его убыточности). Данные коэффициенты умножаются на базовую страховую премию и определяется окончательная стоимость страхования. Это тоже определено на уровне закона.

В развитых странах, таких как США, Германия, Франция, Австрия, Бельгия **система «бонус-малус»** представляет собой дифференцированный подход к расчёту страховых премий в зависимости от страховой истории водителя. Название системы переводится с латинского как ***«хороший – плохой»*** и отражает её суть – поощрять водителей с безаварийной историей, снижая им стоимость полиса, и повышать премии для тех, кто регулярно становится виновником ДТП, особенно если причинен вред жизни и здоровью.

Таким образом, система «бонус-малус» является важным инструментом для повышения дисциплины на дорогах и справедливого распределения страховых взносов, когда каждый платит по уровню своего риска.

С 7 апреля текущего года начинающие водители, **впервые** заключающие договор обязательного автострахования, **выделены в отдельный класс «А» по системе «бонус-малус» (ранее был 3 класс).** Это начальный класс, поскольку по таким водителям нет страховой статистики и характер их поведения на дороге определить невозможно. Такой подход применяется к водителям любых транспортных средств, будь это легковой автомобиль, скутер или мотоцикл. Подобная система широко распространена в мировой практике, например, в Германии, Италии, Нидерландах, Канаде, Австралии и в других странах. Для водителей, впервые заключающих договор страхования, устанавливаются отдельные тарифы с учетом повышенного риска.

По статистике убыточность по впервые застрахованным **превышает 100%.** Раньше безаварийные участники системы традиционно несли часть расходов за неопытных водителей, теперь же **с выделением неопытных водителей в отдельный класс их убыточность** **не будет влиять на стоимость страховки безаварийных водителей**, что справедливо.

Спустя год безаварийного вождения водители, начавшие с класса «А», перейдут в класс «3», что **снизит для них стоимость страхования вдвое.**

Водители с безаварийным стажем продолжат получать скидки, что позволит снизить для них размер страховой премии. Например, для владельца легкового транспортного средства, который старше 25 лет и со стажем вождения больше 2 лет, срок эксплуатации транспортного средства которого составляет свыше 7 лет, транспортное средство которого застраховано в городе Алматы, размер страховой премии по годовому договору обязательного автострахования в 2025 году составил бы:

для впервые застрахованного (класс А) – **64 972** тенге;

для застрахованного по классу 3 – **36 096** тенге;

для застрахованного по классу 13 – **18 048** тенге.

Для мототранспорта *(классификация группы «А» – мотоциклы, мотороллеры и другие мототранспортные средства),* зарегистрированного в городе Алматы при вышеуказанных условиях, стоимость обязательного автострахования составит:

для впервые застрахованного (класс А) – **31 087** тенге;

для застрахованного по классу 3 – **17 271** тенге;

для застрахованного по классу 13 – **8 635** тенге.

Таким образом, речь не идет о массовом росте стоимости обязательного автострахования по регионам. Для отдельных категорий водителей стоимость действительно будет дороже: например, для водителей без опыта вождения, которые впервые заключают договор страхования. Для безаварийных водителей стоимость страхования снижается.

Данный подход обеспечивает справедливое и дифференцированное ценообразование, ориентированное на реальную статистику, что подтверждается мировой практикой.

**2.** Относительно тезиса **«Разный подход к казахстанским и иностранным водителям, впервые оформляющим страховку** *(гражданин получает коэффициент 1,8 (класс А) и платит 80 тыс. тенге, а иностранец получает 13-й класс с коэффициентом 0,5)»*

Система «бонус-малус» не предусматривает деления страхователей **по признаку гражданства**, классификация осуществляется исключительно исходя из условий эксплуатации транспортного средства и показателей реальной убыточности. Использование понятий «резидент» или «нерезидент» в данном контексте не применяется.

При заключении договора обязательного автострахования страхователям, **вне зависимости от гражданства**, присваивается следующие классы «бонус-малус»:

- **класс «А»** – при **первичном** заключении договора обязательного автострахования на транспортное средство, зарегистрированное в Казахстане;

- **класс «13»** – при заключении договора обязательного автострахования по транспортным средствам, **временно ввезённым** на территорию Казахстана.

Стоимость страхования, **при прочих равных условиях**, для иностранца, если он впервые участвует в системе «бонус-малус», будет соразмерна стоимости страхования для гражданина Казахстана. Также, по временно ввезенному в страну транспорту, вне зависимости от того казахстанец является застрахованным или иностранец, стоимость страховки не меняется.

Для временно ввезенных транспортных средств класс по системе «бонус-малус» установлен **13** (ранее **3**), поскольку убыточность по таким договорам составляет всего **15%-20%**, соответственно, и страховка должна стоить дешевле. Вместе с тем, для водителей, которые заключают страховой договор впервые, стоимость страховки выше, поскольку по таким водителям убыточность составляет **более 100%**.

**3.** Относительно тезиса **«Штрафные санкции за аварии за пределами "родного" региона** *(если водитель попал в ДТП в другой области, его "бонус-малус" понижается на целый класс, что ограничивает право граждан на свободное передвижение)»*

Понижение класса по системе «бонус-малус», если водитель попал в ДТП за пределами региона, где зарегистрирован его автотранспорт, **не нарушает право на свободу передвижения**. Граждане, как и прежде, могут **свободно перемещаться по территории Казахстана**.

Однако, если водитель регистрирует автотранспорт в регионе с низкой аварийностью, но фактически эксплуатирует в высокоаварийном регионе, то стоимость его страхового полиса должна корректироваться с учетом фактической аварийности. Это справедливо по отношению к другим водителям.

Например, машина зарегистрирована в городе Шымкент, где страховая премия на 40% ниже, чем в городе Алматы, но фактически водитель эксплуатирует машину в городе Алматы. Никто не запрещает такому водителю использовать свою машину в городе Алматы, несмотря на то, что она зарегистрирована в городе Шымкент, но если ДТП с его участием влияет на убыточность по городу Алматы, то и страховка у него должна быть аналогична по стоимости страховки для автотранспорта, зарегистрированного в Алматы.

Иначе, владельцы транспортных средств города Алматы будут переплачивать за риск, созданный теми, кто совершает ДТП в городе Алматы, но зарегистрировали автотранспорт в другом регионе.

Важно, что это правило **применяется только если регион, где произошло ДТП, более аварийный, чем регион регистрации автомобиля**.

**4.** Относительно тезиса **«Агентством в одностороннем порядке был принят нормативный правовой акт, без учета мнения общественности и привлечения отрасли»**

Постановление Правления Агентства «О внесении изменений и дополнений в некоторые нормативные правовые акты Республики Казахстан по вопросам совершенствования страховой деятельности» от 27 декабря 2024 года № 87 было **принято с учетом соблюдения всех предусмотренных законодательством процедур**. Было проведено **публичное обсуждение** проекта данного документа на интернет-портале открытых НПА, получены соответствующие заключения **антикоррупционной экспертизы** и независимых общественных объединений. По результатам экспертиз норм, нарушающих права человека, не обнаружено. Проект документа был **согласован с участниками страхового рынка** и заинтересованными государственными органами.

1. **Относительно статистики по обязательному автострахованию**

Обязательное автострахование остается одним из наиболее убыточных классов на рынке. За последние 5 лет объем страховых выплат вырос на **173%** или **50,7 млрд** тенге, тогда как рост страховых премий составил лишь **48%** или **32,4 млрд** тенге.

Сегодня средний показатель убыточности по рынку превышает **100%**, а убыточность шести страховых организаций, на долю которых приходится свыше **70%** премий, превышает **90%**, а у ряда компаний – даже более **120%**. Страховые организации по данному виду страхования не получают прибыли.

Убыточность напрямую влияет на стоимость страхования.
Рост выплат, в том числе в связи с инфляцией, удорожанием запасных частей и ремонта, объективно ведет к пересмотру тарифов.

Благодаря тому, что в Единой страховой базе данных собрана страховая статистика по всем видам страхования, сегодня появилась возможность по одному из массовых классов страхования (обязательное автострахование) создать основу для внедрения **индивидуальных тарифов**, которые рассчитываются с учетом реального страхового риска каждого конкретного водителя. Аккуратные водители платят меньше, а рисковые – больше. Такой подход соответствует международной практике. Это делает систему более устойчивой и ориентированной на профилактику аварийности в стране.