

Автострахование по-новому: разъясняет АО «СК «Виктория».

С 7 апреля 2025 года в Казахстане вступили в силу новые тарифы по обязательному автострахованию. Эти изменения вызвали волну одних и тех же вопросов: почему подорожал полис, откуда взялась система бонус-малус и т.д. Отвечаем на самые важные из них.

Вопрос № 1: *С чем связано значительное повышение стоимости полиса обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств? Почему в ряде регионов страховая премия увеличилась в два раза, а в городе Астана — в три раза?*

Ответ:

Базовая страховая премия по обязательному автострахованию установлена Законом РК «О страховой деятельности» и с 2007 года остаётся неизменной - 1,9 МРП, что в 2025 году составляет 7 471 тенге.

В Законе Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» (далее - Закон) указано, что на стоимость страхового полиса влияет ряд параметров: размер МРП*, территория регистрации транспортного средства, его тип, срок эксплуатации, возраст и стаж водителя, а также наличие или отсутствие страховых случаев по вине застрахованного лица. Эти параметры учитываются при расчёте с помощью системы «бонус-малус», где каждому из них соответствует определённый коэффициент.

Система «бонус-малус» (в переводе с латинского - «хороший-плохой») представляет собой механизм скидок и надбавок, применяемых в зависимости от страховой истории водителя. Чем меньше страховых случаев по вине застрахованного, тем ниже стоимость полиса. Напротив, при высокой аварийности применяются повышающие коэффициенты.

Система «бонус-малус», наряду с территориальными коэффициентами, типом и возрастом транспортного средства, возрастом и стажем водителя, применяется для расчёта итоговой стоимости страхования. Все коэффициенты умножаются на базовую страховую премию, в результате чего определяется сумма к оплате. Это также предусмотрено Законом (статья 19).



Так, например, территориальные коэффициенты в разных регионах различаются: в Жамбылской области - 1,0, в Алматы - 2,96. Это означает, что при прочих равных условиях страховой полис в Алматы будет почти в три раза дороже, чем в Жамбылской области. Территория рассчитывается по месту регистрации автомобиля. Если вы проживаете в Шымкенте, но ваш автомобиль зарегистрирован в Алматинской области, применяется коэффициент Алматинской области.

На стоимость также влияет возраст, водительский стаж и класс безаварийности. Цена полиса снижается, если не нарушать ПДД и не становиться виновником ДТП. Для водителей с безаварийной историей страхования стоимость ежегодно снижается. Важно понимать, что тарифы остаются неизменными - меняется лишь размер МРП, от которого рассчитывается базовая страховая премия.

Оформление полиса ОГПО втс осуществляется через ИИН автовладельца, который вводится менеджером в страховой калькулятор в специальную информационную систему. В этой системе хранится вся информация об автовладельцах – история покупок страховых полисов, данные об аварийности и так далее. Эта система регулируется Агентством Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка и содержит информацию о страховой истории клиента. Данные защищены и недоступны третьим лицам.

В развитых странах (США, Германия, Франция, Австрия, Бельгия и др.) такая система «бонус-малус» также используется и служит основой для дифференцированной оценки рисков: водители с безаварийной историей получают скидки, а лица с частыми ДТП - платят существенно больше.

Таким образом, «бонус-малус» - это инструмент, способствующий повышению безопасности на дорогах и справедливому распределению страховых взносов: каждый платит в соответствии со своей дорожной дисциплинированностью, а не социальным статусом.

С 7 апреля 2025 года начинающие водители, впервые заключающие договор обязательного автострахования, отнесены к отдельному классу «А» в системе «бонус-малус» (ранее - класс 3). Это начальный класс, поскольку по таким водителям отсутствует статистика. Такой подход применяется ко всем категориям транспорта: легковым автомобилям, мотоциклам, скутерам. Аналогичная практика применяется в Германии, Италии, Нидерландах, Канаде, Австралии и других странах.

После одного года безаварийного вождения водитель из класса «А» переходит в класс 3, что снижает для него стоимость страховки вдвое. По мере накопления безаварийного стажа возможен переход в более высокие классы и дальнейшее снижение стоимости.

Приведем примеры расчёта страховой премии в 2025 году: для владельца легкового автомобиля, старше 25 лет, со стажем вождения более 2 лет, срок эксплуатации - более 7 лет, регистрация — город Алматы:

- класс А (впервые застрахованный) - 64 972 тенге
- класс 3 - 36 096 тенге

- класс 13 - 18 048 тенге

Для мототранспорта (мотоциклы, мотороллеры и др.), зарегистрированного в Алматы при аналогичных условиях:

- класс А - 31 087 тенге
- класс 3 - 17 271 тенге
- класс 13 - 8 635 тенге

Для водителей автобусов 3 класс - 112 000 тенге

Для водителей грузовых машин 3 класс - 130 000 тенге.

•

Таким образом, речь не идёт о повсеместном росте стоимости обязательного автострахования. Повышение касается отдельных категорий, прежде всего - водителей без опыта. Для водителей с безаварийным стажем стоимость полиса, наоборот, снижается.

Такой подход обеспечивает справедливое и основанное на реальных данных ценообразование, что соответствует лучшим международным практикам.

Вопрос №2: По какой причине гражданам Казахстана при первичном заключении договора обязательного автострахования присваивается класс «А» с коэффициентом 1,8, тогда как иностранным водителям - 13 класс с коэффициентом 0,5? Не является ли это неравным подходом?

Ответ: Система «бонус-малус» не делит страхователей по признаку гражданства. Она основана исключительно на характеристиках транспортного средства и страховой статистике. Понятия «резидент» и «нерезидент» в расчётах не применяются.

При заключении договора обязательного автострахования классы в системе «бонус-малус» присваиваются следующим образом:

- Класс «А» - присваивается при первичном заключении договора обязательного автострахования на транспортное средство, зарегистрированное в Казахстане, если у владельца отсутствует страховая история. Этот класс предусматривает повышающий коэффициент 1,8, поскольку убыточность по таким договорам превышает 100%.
- Класс «13» - применяется при страховании временно ввезённого на территорию Казахстана транспортного средства. Он не зависит от гражданства водителя и присваивается как гражданам Казахстана, так и иностранцам. Почему для временно ввезённого транспорта - класс 13? Потому что маленький срок страхования и убыточность по таким договорам в среднем составляет всего 15-20%, что значительно ниже, чем по транспортным средствам, зарегистрированным в РК. Соответственно, и страховка для временно ввезённых автомобилей - дешевле.

Таким образом:

- Гражданин Казахстана, впервые страхующий зарегистрированный в РК автомобиль, получает класс «А».
- Иностранец, страхующий временно ввезённое авто, получает класс «13».
- Если иностранец страхует зарегистрированный в РК автомобиль и не имеет истории, он также получает класс «А», как и гражданин Казахстана.

Поэтому различие обусловлено не гражданством, а типом транспортного средства и страховой статистикой по нему. Это обеспечивает справедливое и обоснованное ценообразование.

Вопрос №3. По какой причине при наступлении ДТП вне региона регистрации транспортного средства водитель теряет класс по системе «бонус-малус»? Является ли такая мера ограничением права граждан на свободное передвижение по территории страны?

Ответ: Понижение класса в системе «бонус-малус» при ДТП за пределами региона регистрации транспортного средства не нарушает свободу передвижения граждан. Все водители по-прежнему могут свободно перемещаться по территории Казахстана.

Однако принцип страхования основан на реальной убыточности и справедливом распределении рисков. Если транспорт зарегистрирован в регионе с низкой аварийностью, но фактически используется в регионе с высокой аварийностью, то стоимость страхования должна учитывать фактическое место эксплуатации.

Пример: Автомобиль зарегистрирован в городе Шымкент, где страховая премия ниже, чем, например, в Алматы (разница может достигать 40%). Если владелец машины постоянно эксплуатирует её в Алматы, и там же попадает в ДТП, это увеличивает общую убыточность в Алматы.

Соответственно, чтобы избежать перекрёстного субсидирования, - когда водители Алматы платят за риски, созданные приезжими - система корректирует бонус-малус таких водителей, понижая класс.

Это справедливо по отношению к другим участникам дорожного движения и страховой системе в целом. При этом никто не ограничивает место эксплуатации машины. Штрафное понижение применяется только если ДТП произошло в более аварийном регионе, чем регион регистрации.

Такой подход позволяет обеспечить равенство и обоснованность в расчёте страховой премии и защищает интересы добросовестных водителей в регионах с высокой убыточностью.

Вопрос №4. По какой причине нормативный правовой акт был принят Агентством без предварительного учета мнения общественности и профессионального страхового сообщества?

Ответ: Постановление Правления Агентства Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка от 27 декабря 2024 года № 87 «О внесении изменений и дополнений в некоторые нормативные правовые акты

Республики Казахстан по вопросам совершенствования страховой деятельности» было принято с соблюдением всех предусмотренных законодательством процедур.

В частности:

- Проект нормативного правового акта (НПА) был размещён на интернет-портале открытых НПА для публичного обсуждения.
- Были получены заключения антикоррупционной экспертизы и независимых общественных объединений.
- По результатам экспертизы не выявлено норм, нарушающих права человека.
- Документ прошёл согласование с участниками страхового рынка и заинтересованными государственными органами.

Утверждение о «одностороннем» принятии не соответствует действительности.

Процедура была открытой, законной и обеспечивала участие всех заинтересованных сторон. Решения принимались с учётом мнения отрасли и данных статистики по убыткам.

Вопрос №5. Почему были изменены тарифы по обязательному автострахованию? С чем связано их повышение?

Ответ: Обязательное автострахование остаётся одним из наиболее убыточных классов страхования в Казахстане.

Так за последние 5 лет:

- Объём страховых выплат увеличился на 173% (на 50,7 млрд тенге),
- В то время как страховые премии выросли всего на 48% (на 32,4 млрд тенге).

Сегодня в 2025г:

- Средняя убыточность по рынку превышает 100%,
- У 6 страховых организаций, на которые приходится более 70% всех премий, убыточность превышает 90%, а у некоторых компаний - даже более 120%.
Это означает, что страховые компании не получают прибыли по данному виду страхования.

Убыточность напрямую влияет на стоимость полиса. Рост страховых выплат, вызванный: инфляцией, ростом стоимости автозапчастей, удорожанием ремонта, объективно ведёт к необходимости пересмотра тарифов.

При этом сегодня, благодаря Единой страховой базе данных, появилась возможность рассчитывать индивидуальные тарифы по обязательному автострахованию.

Такие тарифы учитывают реальные риски каждого водителя:

- аккуратные водители платят меньше,
- рискованные - больше.

Это соответствует международной практике, способствует устойчивости страховой системы и стимулирует снижение аварийности на дорогах страны.

И так, новая тарифная политика преследует главную цель - мотивацию к безопасному вождению.

- Чем меньше нарушений и ДТП - тем выше класс бонус-малус и ниже стоимость полиса.
- Такой принцип действует в Германии, Италии, Канаде и других странах.

АО «СК «Виктория» поддерживает реформу и уже пересчитала тарифы согласно новой модели.

Наши клиенты могут отслеживать свой класс в личном кабинете и получать консультации по вопросам тарификации. тел. + 7 (727) 279 55 80.