**АҚЖМС бойынша тезистері**

1. «**2025 жылғы 7 сәуірден бастап міндетті автосақтандыру бойынша базалық сақтандыру сыйлықақысының өсуі туралы** тезиске қатысты*(өңірлерде тариф екі есеге – 78 мың теңгеге дейін, Астанада үш есеге – 112 мың теңгеге дейін өсті; скутер иелері бұрын 7 мың теңге төлесе, енді шамамен 50 мың теңге төлейді, бұл әсіресе жастар мен курьерлерге әсер етеді)»*

Базалық сақтандыру сыйақысы Қазақстан Республикасының «Сақтандыру қызметі туралы» Заңында белгіленген және 2007 жылдан бері өзгеріссіз қалып отыр – **1,9 АЕК**, бұл 2025 жылы **7 471** теңгеге тең.

**«Бонус-малус» жүйесі** сақтандыру шартының құнын анықтауда тіркеу өңірі, көлік құралын пайдалану түрі мен мерзімі, сақтанушының жасы мен жүргізушілік өтілі сияқты көрсеткіштермен қатар қолданылады және нақты сақтанушы жүргізушінің апаттылық деңгейіне (яғни, залалдылығына) байланысты міндетті автосақтандырудың құнын саралауға мүмкіндік береді. Аталған коэффициенттер базалық сақтандыру сыйлықақысына көбейтіліп, сақтандырудың түпкілікті құны есептеледі. Бұл тәртіп те заң деңгейінде айқындалған.

АҚШ, Германия, Франция, Австрия, Бельгия сияқты дамыған елдерде «**бонус-малус» жүйесі** – жүргізушінің сақтандыру тарихына байланысты сақтандыру сыйақысын саралап есептеуге мүмкіндік беретін дифференциалды тәсіл болып табылады.Жүйенің атауы латын тілінен «***жақсы – жаман***» деп аударылады және оның мәнін айқын көрсетеді: апатсыз жүрген жүргізушілерді ынталандырып, оларға сақтандыру полисінің құнын төмендету және жол-көлік оқиғаларына жиі кінәлі болатындарға, әсіресе адам өмірі мен денсаулығына зиян келтірген жағдайда, сақтандыру сыйақысын арттыру.

Осылайша, «бонус-малус» жүйесі жол қозғалысы тәртібін арттыруға және сақтандыру жарналарын әділ бөлуге ықпал ететін маңызды құрал болып табылады, мұнда әрбір жүргізуші өз тәуекел деңгейіне сай жарна төлейді.

2025 жылғы 7 сәуірден бастап міндетті автосақтандыру шартына **алғаш рет** қол қойып жатқан бастаушы жүргізушілер **«бонус-малус»** **жүйесі** бойынша **«А» санатына** бөлінді (**бұрын 3-санатта болған**). Бұл – бастапқы класс, өйткені мұндай жүргізушілер бойынша сақтандыру статистикасы жоқ және олардың жолда жүру тәртібін болжау мүмкін емес.Мұндай тәсіл кез келген көлік құралын басқарушыларға қолданылады – жеңіл автомобиль, скутер немесе мотоцикл болса да.  
Бұл жүйе әлемдік тәжірибеде, мысалы: Германия, Италия, Нидерланд, Канада, Австралия және басқа да елдерде кеңінен қолданылады.

Сақтандыру шартын алғаш рет жасасатын жүргізушілерге қатысты жоғары тәуекел деңгейі ескеріліп, жеке тарифтер белгіленеді.

Статистикаға сәйкес, сақтандыру шартын алғаш рет жасасқан жүргізушілердің залалдылық деңгейі **100%-дан** асады. Бұрын жүйенің апатсыз жүретін сақтанушылары шығынды аз тәжірибелі жүргізушілер үшін де бөлісіп, солардың орнына жанама түрде төлейтін. Енді **тәжірибесіз жүргізушілерді жеке санатқа бөліп көрсету арқылы олардың залалдылығы апатсыз жүргізушілердің сақтандыру құнына әсер етпейді**, бұл әділ шешім болып табылады.

Бір жыл апатсыз жүргізгеннен кейін «А» санатынан бастаған жүргізушілер «3» санатына өтеді, бұл **өз кезегінде сақтандыру құнын екі есе төмендетеді.**

Апатсыз жүргізу өтілі бар жүргізушілер бұрынғыдай жеңілдіктер алуды жалғастырады,ол өз кезегінде сақтандыру сыйлықақысының мөлшерін төмендетуге мүмкіндік береді. Мысалы, жеңіл көлік құралының иесі, жасы 25 жастан асқан, жүргізушілік өтілі 2 жылдан асқан, көлік құралын пайдалану мерзімі 7 жылдан асатын және көлігі Алматы қаласында сақтандырылған жағдайда, 2025 жылы міндетті автосақтандыру бойынша бір жылдық шарттың сақтандыру сыйлықақысы келесідей болар еді:

Бірінші рет сақтандырылғанға (А класы) – **64 972 теңге;**

3 класы бойынша сақтандырылғанға – **36 096 теңге;**

13 класы бойынша сақтандырылғанға – **18 048 теңге.**

Алматы қаласында аталған шарттар бойынша тіркелген мотокөліктер (*А тобының классификациясы – мотоциклдер, мотороллерлер және басқа мотокөлік құралдары)* үшін міндетті автосақтандырудың құны:

бірінші рет сақтандырылғанға (А класы) – **31 087 теңге**;

3 класы бойынша сақтандырылғанға – **17 271 теңге**;

13 класы бойынша сақтандырылғанға – **8 635 теңге.**

Осылайша, міндетті автосақтандыру құнының өңірлер бойынша жаппай өсуі туралы сөз болып отырған жоқ. Тек кейбір жүргізушілер санатына қатысты сақтандыру құны расымен жоғары болады: мысалы, жүргізушілік тәжірибесі жоқ, алғаш рет сақтандыру шартын жасасып отырғандарға әсерін тигізеді. Ал апатсыз жүргізушілерге қатысты сақтандыру құны төмендейді.

Мұндай тәсіл нақты статистикаға негізделген әділ және сараланған баға белгілеуді қамтамасыз етеді, әрі бұл әлемдік тәжірибеде өз тиімділігін дәлелдеген.

**2. «Қазақстандық және шетелдік жүргізушілерге алғаш рет сақтандыруды рәсімдеген кезде әртүрлі көзқарас** туралы тезиске қатысты (азамат 1,8 коэффициенті (А класы) бойынша 80 мың теңге төлесе, шетелдік 0,5 коэффициентімен 13-класты алады).»

«Бонус-малус» жүйесі сақтанушыларды **азаматтық белгісі бойынша** бөлуді қарастырмайды, жіктеу көлік құралын пайдалану шарттары мен нақты шығындылық көрсеткіштері негізінде ғана жүзеге асырылады. Бұл контексте «резидент» немесе «резидент емес» ұғымдары қолданылмайды.

Міндетті автосақтандыру шарты жасалған кезде сақтанушыларға **азаматтығына қарамастан** келесі «бонус-малус» кластары беріледі:

- **«А» класы –** Қазақстанда тіркелген көлік құралына қатысты міндетті автосақтандыру шарты **алғаш рет жасалған кезде** беріледі.

- **«13» класы –** Қазақстан аумағына **уақытша әкелінген** көлік құралдары бойынша міндетті автосақтандыру шарты жасалған жағдайда беріледі.

**Басқа жағдайлар тең болғанда**, егер шетелдік алғаш рет «бонус-малус» жүйесіне қатысатын болса, оның сақтандыру құны Қазақстан азаматы үшін белгіленген сақтандыру құнына шамалас болады. Сонымен қатар, ел аумағына уақытша әкелінген көлік құралдары бойынша сақтандыру сомасы, сақтанушының Қазақстан азаматы не шетелдік екеніне қарамастан, өзгермейді.

Уақытша әкелінген көлік құралдарына қатысты «бонус-малус» жүйесі бойынша класс **13-ке** (**бұрын 3-категория** болған) белгіленген, себебі мұндай шарттар бойынша шығындылық деңгейі небәрі **15–20%** құрайды, тиісінше, мұндай сақтандыру арзан болуы тиіс.

Сонымен бірге, сақтандыру шартын алғаш рет жасайтын жүргізушілерге сақтандыру құны жоғары болады, өйткені бұл санаттағы жүргізушілер бойынша шығындылық **100%-дан асады**.

**3.** «**Туған өңірден тыс жердегі апаттарға байланысты айыппұл санкциялары»** (егер жүргізуші басқа облыста ЖКО-ға түссе, оның» бонус-малусы «класына төмендейді, бұл азаматтардың еркін жүріп-тұру құқығын шектейді)» тезисіне қатысты

Егер жүргізуші өзінің автокөлігі тіркелген аймақтан тыс ЖКО-ға тап болса, «бонус-малус» жүйесі бойынша класты төмендету еркін **жүріп-тұру құқығын бұзбайды**. Азаматтар, бұрынғыдай, **Қазақстан аумағында еркін қозғала алады**.

Алайда, егер жүргізуші автокөлікті төмен апатты өңірде тіркеп, бірақ оны шын мәнінде жоғары апатты өңірде пайдаланса, оның сақтандыру полисінің құны нақты апаттық көрсеткіштерге сәйкес түзетілуі тиіс. Бұл басқа жүргізушілерге қатысты әділдік қағидатына сай келеді.

Мысалы, көлік Шымкент қаласында тіркелген, онда сақтандыру сыйлықақысы Алматы қаласымен салыстырғанда 40%-ға төмен, алайда жүргізуші көлікті іс жүзінде Алматы қаласында пайдаланады. Мұндай жүргізушінің көлікті Алматы қаласында қолдануына ешкім тыйым салмайды, тіпті көлік Шымкент қаласында тіркелген болса да. Дегенмен, егер оның қатысуымен болған жол-көлік оқиғасы Алматы қаласының шығындылық деңгейіне әсер етсе, онда оның сақтандыру құны Алматыда тіркелген көлік құралдарына тең болуы тиіс.

Егер олай болмаса, Алматы қаласындағы көлік құралдарының иелері өз аймағында жол-көлік оқиғасын жасаған, бірақ автокөлігін басқа өңірде тіркеген жүргізушілердің қауіп-қатеріне байланысты артық төлем жасауға мәжбүр болады.

Маңыздысы, бұл ереже **автокөлік тіркелген өңірге қарағанда, жол-көлік оқиғасы болған өңір апаттырақ болған жағдайда ғана қолданылады.**

**4.** «**Агенттік қоғамдық пікірді ескермей және сала өкілдерін тартпай, біржақты тәртіпте нормативтік құқықтық акт қабылдады»** деген тезиске қатысты.

Қазақстан Республикасы «Сақтандыру қызметін жетілдіру мәселелері бойынша кейбір нормативтік құқықтық актілерге өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» 2024 жылғы 27 желтоқсандағы № 87 басқармасының қаулысы **заңнамада көзделген барлық рәсімдердің сақталуын ескере отырып қабылданды**. Осы құжат жобасын интернеттегі ашық НҚА порталында **қоғамдық талқылау** өткізілді, **сыбайлас жемқорлыққа қарсы сараптама** мен тәуелсіз қоғамдық бірлестіктердің тиісті қорытындылары алынды. Адам құқықтарын бұзатын нормалар бойынша сараптама нәтижелерінде бұзушылықтар анықталған жоқ. Құжат жобасы **сақтандыру нарығының қатысушылары мен мүдделі мемлекеттік органдармен келісілді.**

1. **Міндетті автосақтандыру бойынша статистикаға қатысты**

Міндетті автосақтандыру нарықтағы неғұрлым залалды кластардың бірі болып қалып отыр. Соңғы 5 жылда сақтандыру төлемдерінің көлемі **173%** немесе **50,7 млрд теңгеге** өсті, ал сақтандыру сыйлықақыларының өсуі тек **48%** немесе **32,4 млрд теңгені** құрады

Бүгінде нарық бойынша шығындылықтың орташа көрсеткіші **100%** -дан асады, ал үлесіне сыйлықақылардың **70%** -дан астамы тиесілі алты сақтандыру ұйымының шығындылығы **90%** -дан, ал бірқатар компанияларда тіпті **120%** -дан асады. Сақтандыру ұйымдары сақтандырудың осы түрі бойынша пайда алмайды.

Шығындылық сақтандыру құнына тікелей әсер етеді. Төлемдердің өсуі, соның ішінде инфляциямен, қосалқы бөлшектер мен жөндеу жұмыстарының қымбаттауымен байланысты, тарифтерді қайта қарауға объективті түрде алып келеді.

Бірыңғай сақтандыру деректер базасында барлық сақтандыру түрлері бойынша статистикалық деректердің жинақталуының арқасында бүгінде кең таралған сақтандыру класы - міндетті автокөлік сақтандыруы бойынша нақты сақтандыру тәуекелін ескеретін **жеке тарифтерді** енгізуге негіз қалыптасты. Мұндай жүйе бойынша ұқыпты жүргізушілер аз төлейді, ал қауіп деңгейі жоғары жүргізушілер – көбірек төлейді. Бұл тәсіл халықаралық тәжірибеге сәйкес келеді және жүйенің тұрақтылығын арттыра отырып, елдегі жол-көлік оқиғаларының алдын алуға бағытталған.