

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „ДИМИТЪР А. ЦЕНОВ” – СВИЩОВ
Катедра „Застраховане и социално дело”



ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД

за присъждане на образователна и научна степен „доктор”
по научна специалност
„Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка
(застраховане и социално дело)”

**НАСОКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ
В БЪЛГАРИЯ**

НИКОЛАЙ ВАЛЕРИЕВ ИЛИЕВ

Научен ръководител:
Доц. д-р Пламен Йорданов

СВИЩОВ
2023

СЪДЪРЖАНИЕ

Увод	5
Първа глава. ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ И ОСОБЕНОСТИ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ	9
1. Постановка на проблема	9
1.1. Особености на автомобила от застрахователна гледна точка	9
1.2. Съвременни тенденции в развитието на автомобили.....	15
1.3. Значимост на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар.....	17
2. Икономическа същност и организация на застраховането „Каско на МПС“	23
2.1. Същност и особености при покриването на риска и поемането на отговорност от застрахователите по застраховката „Каско на МПС“.....	23
2.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Каско на МПС“	30
2.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Каско на МПС“	41
3. Икономическа същност и организация на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“	50
3.1. Същност и особености на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“	50
3.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“	60
3.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“	70
Изводи по глава първа	76
Втора глава. СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ	78

1. Фактори, влияещи върху развитието на автомобилното застраховане в България	78
1.1. Фактори, свързани с обекта на застраховане	78
1.2. Фактори, свързани със законодателството	84
2. Динамика в развитието на застраховането „Каско на МПС“ в България	90
2.1. Динамика в развитието на премийния приход по застраховката	90
2.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката	99
2.3. Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“	108
3. Динамика в развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в България	117
3.1. Динамика в развитието на премийния приход по застраховката.....	117
3.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката	123
Изводи по глава втора.....	130
Трета глава. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ	133
1. Предизвикателства при въвеждането на Бонус-Малус системата в България ..	133
1.1. Методи за оценка на риска в застраховането	134
1.2. Европейска практика за прилагане на системата Бонус-Малус	112
1.3. Основни проблеми при въвеждането на системата Бонус-Малус в България	141
1.4. Възможности за въвеждането на системата Бонус-Малус в България	147
2. Предизвикателства пред повишаване обхвата на доброволното застраховане, свързано с притежаването и използването на моторни превозни средства .	151
2.1. Възможности за повишаване обхвата на застраховка „Каско на МПС“	152
2.2. Комплексна автомобилна застраховка.....	158
3. Перспективи за развитие на допълнителното покритие при	

автомобилното застраховане.....	163
3.1. Същност и особености на застрахователното покритие автоасистанс	163
3.2. Начини за предлагане на покритие автоасистанс	167
Изводи по глава трета	173
Заключение	175
Декларация за оригиналност и достоверност	179
Библиография	180

УВОД

От създаването на първата в света кола през 1769 година, която не се задвижва със животинска тяга, а със собствен двигател, до наши дни автомобилът съпътства живота на хората. Той дал свобода и удобство за придвижване. Постепенно станал удобен, красив, бърз и се превърнал в неизменна част от живота. Наред с това обаче, неговото масово използване довело до нови предизвикателства и рискове, свързани с ежедневна му употреба.

В съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, засиленият трафик по пътищата, поведението и опита на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и т.н. са все фактори водещи до повишаване на техния брой. След 20-те години на миналия век, при масовото навлизане на автомобилите и чувствителното засилване на трафика произшествията на пътя стават все повече. Това е проблем както за богатите и развити общества, така и за развиващите се нации. В България, само през 2021 година, са регистрирани 30 536 пътнотранспортни произшествия, водещи както до имуществени, така и до неимуществени вреди, свързани с живота, здравето и трудоспособността на хората.

С развитието на IT технологиите стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. Навлизането на подобни превозни средства обаче, ще доведе до редица проблеми, включително и от застрахователно естество, които до този момент не са съществували.

Още преди масовото навлизане на автомобилите, застраховането е използвано като един от основните начини за борба с риска. През 1898

година в САЩ е сключена първата автомобилна застраховка, а от тогава автомобилното застраховане непрекъснато се развива. България не изостава в този процес и през 1925 година застрахователно дружество „Звезда“ предлага на пазара застраховка, която днес бихме определили като „Каско на МПС“.

Преходът на държавата ни от планова към пазарна икономика беше съпътстван и от възможността всеки гражданин да придобие собствен автомобил. През последните години националната статистика отчита постоянно нарастващ брой на регистрираните моторно превозни средства в страната, което ярко контрастира с намаляващия брой на населението. Очевидно автомобилът придобива все по-голямо значение за българските граждани и докато в миналото обичайно домакинствата притежаваха по едно МПС, то все повече семейства придобиват два или повече автомобили.

Автомобилното застраховане, представлявано от застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ постепенно се превърна в безспорен лидер по отношение на реализирания от застрахователите премиен приход. Неговият пазарен дял години наред надхвърля 70%, като очакванията са това да продължи и в бъдеще. Затова особено актуално и от съществено значение за застраховането като социално значима дейност е да бъдат изследвани проблемите, съпътстващи автомобилното застраховане, като същевременно се очертаят и насоките за неговото бъдещо развитие.

Обект на настоящата дисертационна разработка е автомобилното застраховане в България, представено посредством застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

Предмет на изследването са текущото състояние, тенденциите и възможностите за развитие на автомобилното застраховане.

Основната цел на дисертационния труд е да се оцени състоянието и да се очертаят насоки за бъдещо развитие на автомобилното застраховане в България.

Тезата, която ще бъде отстоявана в следващото изложение е, че при въвеждане на определени законодателни и организационни промени е възможно да се подобри застрахователната работа, в следствие на което да се повиши обхвата и реализираният премиен приход от застрахователите, предлагащи автомобилни застраховки на българския застрахователен пазар.

За постигане на основната цел и доказване на поставената теза, в изследването ще бъдат:

1. разгледани особеностите на автомобила като обект на застраховане;
2. оценена значимостта на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар;
3. изследвана икономическата същност и особеностите на автомобилните застраховки;
4. изведени факторите, които влияят върху развитието на автомобилното застраховане;
5. проследена динамиката в развитието на основните показатели, премиен приход и застрахователни плащания и производни на тях застрахователно-технически величини, при застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
6. оценено влиянието на последната здравна криза, причинена от разпространението на вируса SARS-CoV-2 върху автомобилното застраховане в страната;
7. предложени законодателни и организационни промени, касаещи подобряването на застрахователната работа и повишаване на реализирания от застрахователите на българския пазар премиен приход в автомобилното застраховане.

В изследването е използвана официална статистическа информация, извлечена от публикации на Националния статистически институт (НСИ) и Комисията за финансов надзор (КФН). Като информационен източник са използвани и интернет страниците на застрахователните дружества и застрахователните брокери, работещи на българския застрахователен пазар.

При събиране и обработка на информация за целите на дисертационното изследване са приложени:

- исторически метод;
- сравнителен метод;
- методи за събиране на първична информация;
- статистически методи за обработка на информацията.

Настоящото изложение не претендира за всеобхватност. Невъзможно е в едно изложение да бъдат представени всички аспекти, свързани с възможностите за подобряване на застрахователната работа и повишаване на реализирания от застрахователите премиен приход в автомобилното застраховане. Това обаче, не е пречка да бъдат поставени основните проблеми и дадени насоки за тяхното успешно решаване. По този начин основната цел на дисертационния труд ще бъде постигната, изследователската теза ще бъде доказана, а поставените задачи ще бъдат решени.

ГЛАВА ПЪРВА

ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ И ОСОБЕНОСТИ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ

1. Постановка на проблема.

1.1. Особености на автомобила от застрахователна гледна точка

Хиляди години придвижването на хора и товари зависело от животинската тяга. Цели народи са се преселвали с помощта на коне. С овладяване мощта на парата обаче, станало възможно да се потърсят и други по-удобни начини за това. Така през 1769 година френският офицер Никола Кюно изобретил и построил първата кола в света, задвижвана не с животинска тяга, а със собствен двигател. Парамобилът на Кюно се превърнал и в емблема на Съюза на автомобилните инженери във Франция.

В най-силно индустриализираната държава по онова време (Великобритания) парамобилът бил усъвършенстван и се превърнал в парен дилижанс, с помощта на който можело да се превозват до 15 души едновременно. Управлението на тези превозни средства се извършвало от лице, което нарекли „шофьор“, в буквален превод от френски език „огняр“.

В своето развитие и усъвършенстване парамобилите се сблъскали с редица проблеми от законодателно естество. В Англия например, било наложено ограничение на тяхната скорост. Необходимо било в градовете човек да се движи пеша пред парните дилижанси и да предупреждава населението за тяхното преминаване. Тези пречки, касаещи развитието на нововъзникналия транспорт били съществени, но не и основните. Недостатъците, произтичащи от големия размер, ниския коефициент на полезно действие и рискът от взрив на парния котел, в крайна сметка довели до намиране на ново решение.

Революционен скок, по отношение развитието на автомобила,

направил Николаус Отто, който през 1876 година успял да конструира съвършено нов тип двигател - двигателят с вътрешно горене. Благодарение на това, коефициентът на полезно действие, от 3-4% при парамобилите, се вдигнал на около 20%. Този двигател бил значително по-малък и по-лек от парната турбина и се задвижвал почти мигновено, а не след относително дългия период на загряване на водата и отделяне на пара. Не на последно място, предимство за новоизобретения двигател се оказало и по-ниските разходи за неговото производство.

Изобретяването на двигателят с вътрешно горене отворило пътя за появяването на съвременния автомобил. Думата „автомобил“ произлиза от *αὐτο* (сам на старогръцки език) и *mobilis* (движещ се на латински език). Първи стъпки в това начинание направили немците Карл Бенц и Готлиб Даймлер. Те, независимо един от друг, създали свои прототипи на съвременния автомобил, задвижван от двигател с вътрешно горене. Както всичко ново, техните изобретения в началото будели подозрения и страхове сред немското население. Значителен принос за популяризирането на автомобила на своя съпруг има Берта Бенц. Тя, през 1888 година, без знанието на своя съпруг, направила пробег от приблизително 180 километра и освен, че с това станала първата жена автомобилист, доказала на недоверчивите, че новото изобретение може да се управлява от всеки.

Първопроходците били последвани от други ентусиасти, но в началото автомобилът бил по-скоро за развлечение на богатите. Малко хора могли да си позволят ръчно изработените и често богато украсени машини за придвижване. Те се възприемали по-скоро като скъпа играчка за богати ексцентрици.

Истинска революция по отношение популяризирането на автомобила направил американския индустриалец Хенри Форд. С помощта на въведената от него поточна линия и създадената нова организация на работа, той успял да намали десетократно цената на неговия автомобил „Форд

Модел Т“. Разбира се за това допринесло и използването на евтини материали. Простата конструкция и евтините материали за производството на автомобила на Форд, му донесли прозвището „Ламаринената Лизи“. Съблюдаването на максимата „целта оправдава средствата“, довело дотам, че не след дълго, през 1929 година, всеки четвърти жител на Ню Йорк притежавал собствен автомобил. Модел Т на Форд е произвеждан масово в периода 1908 – 1927 година, а от конвейера са излезли над 14 милиона броя. Този автомобил направил революция най-вече във възприятията на хората към съвременните средства за придвижване. Вече никой не бил в състояние да спре или да забави последвалото бурно развитие на автомобилостроенето.

Автомобилът дал свобода и удобство на придвижване на хората. С времето той се усъвършенствал. Станал по-удобен, по-красив и по-бърз. Наред с това обаче, неговото масово използване довело до нови предизвикателства и рискове, свързани с ежедневна му употреба. Първото пътнотранспортно произшествие (ПТП) било предизвикано още при употребата на парамобила на Кюно. Въпреки скоростта от само 4 km/h, двамата водачи не могли навреме да вземат завой и в следствие на сблъсък с ограда парният котел се взривил. За щастие не е имало пострадали хора, а само материални щети, но инцидентът показал, че навлизането на всяка нова технология неизменно води и до нови рискове.

В съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, които могат да се развият със съвременните автомобили, засиленият трафик по пътищата, поведението и опита на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и т.н. са все фактори водещи до повишаване на техния брой. След 20-те години на миналия век, при масовото навлизане на автомобилите и чувствителното засилване на трафика произшествията на пътя стават все повече. Това е проблем както за богатите и развити общества, така и за развиващите се нации. По данни на пътна полиция в нашата страна само през 2021 г. са

станали 30 536 пътнотранспортни произшествия. Те водят както до материални, така и до нематериални щети. Докато материалните щети могат да бъдат компенсирани и възстановени, за съжаление загиналите през 2021 г. граждани вследствие на ПТП са 561, а ранените са 7609. Не малка част от пострадалите остават инвалиди през целия си живот.

Застраховането, като един от основните начини за борба с риска е призвано още при навлизането на автомобила да даде защита както на автомобилистите, така и на пострадалите вследствие на ПТП субекти. Още в самото начало редица застрахователни дружества влизат в крак с времето и започват да предоставят застрахователна защита на собствениците на автомобили. Първата автомобилна застраховка е сключена от американското застрахователно дружество Travelers Insurance Company, а застрахован е Труман Мартин – лекар по професия, който платил застрахователна вноска в размер на 12,25 долара, срещу което получил застрахователна защита на своя автомобил за сума от 500 долара. От днешна гледна точка размера на застрахователната премия изглежда незначителен, но през 1898 година, когато застраховката е сключена, 12,25 долара е била сериозна сума. По това време в САЩ хората са се придвижвали с помощта на повече от 20 милиона коне, а автомобилите не надхвърляли 4 хиляди броя. Естествено е собственика на новата машина за придвижване, която в началото се възприемала като лукс достъпен само за богатите, да потърси защита на своето имущество.

С масовото навлизане на автомобилите и намаляването на тяхната цена възникнал друг проблем. Броят на пътнотранспортните произшествия се увеличавал непрестанно, а собствениците и водачите на моторни превозни средства били отговорни за все повече щети. Постепенно обществото осъзнало, че е необходим механизъм, който да гарантира интересите на пострадалите вследствие на ПТП трети лица. Така се появила застраховка, която защитавала автомобилистите от претенции за причинени

от тях щети. Днес тя е известна с наименованието „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

В началото на XX век в няколко европейски държави се приемат закони, които дават право на пострадалите, в следствие на ПТП лица, да предявят претенции за възмездяване към причинителите на вредите. Първа в това отношение е Австро-Унгарската империя, където подобен закон е приет през 1908 година. Последвали я и други държави, в следствие на което се появила необходимостта от защита интересите на гражданите, защото законодателството все още не давало гаранция, че исковете на пострадалите ще бъдат удовлетворени. Отначало в Норвегия се възприело собствениците на моторни превозни средства да депозират определена парична сума, с която да се гарантират въпросните интереси. Тази практика не се наложила и била само временно решение. Повечето европейски държави последвали примера на Швейцария, където от 1914 година всеки собственик на МПС се задължавал да сключи застрахователен договор, с който поне частично да се гарантират интересите на невинно пострадалите.

*„Европейските държави първоначално не се придържали към задължителното застраховане. По-късно задължителното застраховане се наложило за определени автомобили - най-вече за тези, които се използвали за обществен превоз (Белгия, Германия, България и др.), за да се премине в следствие към всеобщо задължително застраховане на гражданската отговорност на водачите и на собствениците на моторни превозни средства“.*¹

Правителството на Великобритания през 1930 година излиза със законодателна инициатива в това отношение и на острова е приет закон, според който всеки водач на моторно превозно средство е длъжен да сключи застраховка, с която да обезпечи вреди нанесени на трети лица, във връзка с

¹ Илиев, Б., Ерусалимов, Р. Международно застраховане. АИ „Ценов“ , Свищов, 2007, с. 65

използването на автомобила. Германия последвала този пример и през 1939 година застраховката, свързана с отговорността на водачите на моторни превозни средства, става задължителна за всички водачи на МПС. Постепенно този процес се разпространява и в останалите европейски страни.

В САЩ нещата стоят по подобен начин. През 1925 година американският щат Масачузетс задължава собствениците и водачи на моторни превозни средства да сключат застраховка „Гражданска отговорност“. Примерът, с малки изключения, е последван и в другите американски щати.

България не изостава по отношение на автомобилното застраховане и още през 1925 година застрахователно дружество „Звезда“ сключва застраховка, която днес бихме определили като „Каско на МПС“, а две години по-късно и първата застраховка, покриваща отговорността на водача. С развитието на автомобилния транспорт в страната се развива и автомобилното застраховане и през 1947 година в България застраховката „Гражданска отговорност“ става задължителна за всички собственици на моторни превозни средства. Всъщност с национализацията на застрахователната дейност през 1948 година, автомобилното застраховане е било хибрид между застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Задължителното сключване, но за малки застрахователни суми, на тази застраховка доведе до погрешното възприятие на българските граждани, че тя е вид имуществен данък, който те дължат на държавата. След демократичните промени в страната, от началото на 90-те години на миналия век автомобилното застраховане в България се осъществява посредством две основни застраховки: „Застраховка на сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства“ (популярна като „Каско на МПС“) и „Застраховка гражданска отговорност на автомобилистите“. Затова, развитието на тези две

застраховки ще бъде обект на по-нататъшните изследвания в настоящата разработка.

1.2. Съвременни тенденции в развитието на автомобилите

Посредством застраховането е възможно да бъдат финансово компенсирани възникналите, вследствие на ПТП щети. За съжаление обаче, отнетия човешки живот не може да бъде върнат, а обезщетенията, които застрахователите плащат имат за цел финансово подпомагане на близките на загиналото лице. Проблемът с фаталния изход и високия травматизъм от катастрофи, налага търсене на съвременни технически начини за неговото преодоляване или поне за намаляване броя на пострадалите лица. От друга страна автомобилният транспорт често е сочен като причина за замърсяването на околната среда. Засиленият трафик и свързаните с него задръствания, замърсяването на околната среда с изгорели газове, липсата на места за паркиране са част от причините правителствата да търсят съвременни решения на проблемите, произтичащи от ползването на моторни превозни средства.

До края на XX век автомобилостроенето непрекъснато се развива и усъвършенства. Изискванията на потребителите доведоха до внедряването в автомобилите на най-съвременните технологии. Освен традиционните производители от САЩ, Япония, Германия, Южна Корея, Франция, Италия и Великобритания, нови производители от страни като Китай и Индия заеха водещо място в автомобилостроенето.

При проектирането на съвременните автомобили от началото на XXI век производителите си поставиха 3 основни цели:

- безопасност;
- ефективност;
- намаляване на вредните емисии.

Ефективността изисква внедряването на двигатели, които имат минимален разход на гориво и голям коефициент на полезно действие. Усъвършенства се аеродинамиката на автомобилите. Непрекъснато се внедряват нови системи за безопасност и сигурност. Все повече се разчита на електронни системи, които да подпомагат този процес. Автомобилите се произвеждат с помощта на компютри и роботи във високотехнологични, автоматизирани заводи. От друга страна, Европейската комисия постави амбициозна цел на страните членки на Европейския съюз, по отношение преминаване към двигатели, които не използват изкопаеми горива. Така наречената „Зелена сделка“ предполага в най-кратки срокове автомобилният транспорт в ЕС да премине изцяло на друг тип енергия. Понастоящем в някои европейски столици и големи градове, не се допускат дизелови автомобили, като това отначало беше валидно само за централните части, а в последствие и за цялата територия на населените места. Две са основните алтернативи, които могат да изместят двигателя с вътрешно горене – електромобилите и автомобилите задвижвани с водородни клетки. През последните 5 години една от тези алтернативи взема превес. Всички големи световни автомобилостроители предложиха на пазара своя версия на електромобил. Проблемът възникнал с доставките на петрол, във връзка с военните действия в Украйна и наложените санкции на Руската Федерация, като че ли ще ускори преминаването към алтернативни решения на двигателите с вътрешно горене.

В последните години автомобилната индустрия се изправя и пред още едно съществено предизвикателство – възможността за автономно управление на автомобила. Няколко прототипа вече бяха тествани в реална среда.

Всяка нова технология обаче, наред с предимствата носи и нови рискове. Преминаването към електрическо задвижване на милиони автомобили неминуемо ще повиши значително консумацията на

електроенергия, която към настоящия момент, в по-голямата си част се произвежда от изкопаеми горива като въглищата. Въпросът, който не без основание си задават много хора, е: дали по този начин няма дори да се увеличат вредните емисии в атмосферата? Производството на необходимите батерии за електромобилите е също много енергоемък процес. От друга страна, преминаването към възобновяеми източници на електрическа енергия все още не е напълно постижимо, с оглед необходимостта от постоянен източник, който да балансира системата. Развитието на атомната енергия също носи своите рискове, а и опитът показва, че дори най-сигурните атомни електроцентрали могат да аварират и да доведат до колосални щети.

Автономно управляваните автомобили от друга страна ще доведат до появяването на нови отношения между производител и потребител и до появата на нови застрахователни рискове, които до момента не съществуват. Те ще бъдат разгледани по-нататък в изложението.

1.3. Значимост на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар

Думата застраховане на всички езици се употребява като синоним на „сигурност“ или поне като силно свързана с думата „сигурност“.²

В специализираната литература са давани много определения за застраховането. То се разглежда в три направления:

- като вид специфична човешка дейност;
- като икономическа категория;
- като самостоятелна наука, основаваща се на икономиката, правото и математиката.

² Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането, Свищов, 2018, с. 20

Несигурността, която съпътства човешкия живот е накарала хората да се обединят и да потърсят защита срещу различни рискове. Велеслав Гаврийски посочва, че застрахователните отношения са една от формите на обществено-икономическо обединение на хората.³ Йото Йотов и Боян Илиев твърдят, че „застрахователните отношения са част от обществените отношения. Те възникват по повод необходимостта от възмездяване на случайно настъпили загуби.“⁴ Авторски колектив начело с Р. Ерусалимов пояснява, че „застраховането се основава на принцип, според който възможните загуби се разпределят върху множество субекти, застрашени от едни и същи рискове. Тази основна за застраховането идея се е доказала във времето и то е станало част от обществените отношения, а съвременният начин на живот е немислим без него.“⁵

Застраховането възниква в древността и се развива през вековете като непрекъснато търпи промени, но винаги се е основавало на идеята за взаимопомощ. С изобретяването на автомобила се появява и автомобилното застраховане, което макар и един от сравнително най-новите клонове заема водещо място. Както по-горе вече беше отбелязано, в България този вид застраховане навлиза още през 1925 година. В началото частни застрахователни дружества се занимават с автомобилното застраховане. В последствие, с национализиране на застрахователната дейност през 1948 година, само държавата в лицето на застрахователното дружество ДЗИ, а от 1961 година и на Булстрад има право да предлага застрахователна защита.

Последвалата трансформация от политически и икономически характер, след 1989 година в България, засяга и застраховането. Премахва се монопола на държавата в застрахователната дейност, а новообразувани

³ Гаврийски, В. Икономика на застраховането (пето издание). София, 1998, с. 18

⁴ Йотов, Й., Илиев, Б. Основи на застраховането. Свищов, 1999, с. 75

⁵ Ерусалимов, Р., Василев, В., Панева, А., Митков, М., Нинова, В. Въведение в застраховането. В. Търново: Фабер, 2015, с. 19

частни застрахователни дружества намират своето място на застрахователния пазар. Последва навлизането и на утвърдени на международния застрахователен пазар дружества, които създават свои подразделения в нашата страна или закупуват български застрахователи. Според български научни изследвания по проблемите на формирането и развитието на българския застрахователен пазар в годините на икономически преход: *„застрахователното законодателство изостава значително. В началото на прехода то не е адекватно на настъпилите промени, в резултат на което се получи стихийно развитие на застраховането, без необходимата регламентация от страна на държавата. Натрупалите се в годините проблеми доведоха до приемане на Закон за застраховането през 1997 година (8 години след началото на прехода), с който се поставиха основите на нормативната регламентация на отрасъла в посткомунистическото ни общество.“*⁶

Стремежът на България към пълноправно членство в Европейския съюз беше предпоставка за по-обстойно регламентиране на застрахователната дейност. Приетият в края на 2005 година Кодекс за застраховането ясно очерта полето на действие на застрахователните дружества, продуктите, които те предлагат, и надзорната функция на държавата. След световната финансова и икономическа криза от 2007 година настъпиха сериозни промени по отношение законовата регламентация, свързана с платежоспособността на застрахователните дружества. Беше приета европейска директива известна като „Платежоспособност II“, която трябваше да бъде имплементирана в местните законодателства на страните-членки на Европейския съюз. Така в края на 2015 година беше приет сега действащия Кодекс за застраховането,

⁶ Ерусалимов, Р. Застрахователният пазар в България – проблеми и перспективи, Сборник с доклади от Международна научна конференция „Икономическо благосъстояние чрез споделяне на знания“, Свищов, 09-10 октомври 2016, с. 146

който влезе в сила от 01.01.2016 година. Според неговите разпоредби застрахователната дейност в България се разделя в два основни раздела:

- Раздел I – Животозастраховане и
- Раздел II – Общо застраховане.

Застрахователният клон „Автомобилно застраховане“, представен чрез: „Застраховка на сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства“ („Каско на МПС“) и „Застраховка гражданска отговорност на автомобилистите“, попада в Раздел II – Общо застраховане.

Приемането на страната ни като пълноправен член на Европейския съюз на 01.01.2007 г. беше посрещнато с очаквания за бързо развитие на икономиката, в частност и на застраховането. Очакванията бяха за балансиране на двата основни раздела застраховане, който баланс беше силно нарушен след 1989 година. Последното така и не се получи, а данните в Таблица 1 ясно показват продължаването на въпросния дисбаланс, дори след приемането ни в Европейския съюз.

Таблица 1. Премиен приход на застрахователните дружества в България за периода 2007 – 2021 година

Година	Общо застраховане	Животозастраховане	Общ премиен приход	Дял на общото застраховане	Дял на животозастраховането
	лв.	лв.	лв.	%	%
2010	1 374 768 758	248 677 553	1 623 446 311	84,68	15,32
2011	1 362 056 138	251 704 094	1 613 760 232	84,40	15,60
2012	1 336 061 605	268 082 885	1 604 144 490	83,29	16,71
2013	1 423 472 145	305 942 403	1 729 414 548	82,31	17,69
2014	1 434 333 080	340 642 819	1 774 975 899	80,81	19,19
2015	1 573 050 981	391 268 175	1 964 319 156	80,08	19,92
2016	1 619 653 994	428 085 887	2 047 739 881	79,09	20,91
2017	1 748 778 218	428 664 272	2 177 442 490	80,31	19,69
2018	2 082 822 176	444 465 077	2 527 287 253	82,41	17,59
2019	2 413 209 562	498 901 008	2 912 110 570	82,87	17,13
2020	2 438 730 350	441 523 264	2 880 253 614	84,67	15,33
2021	2 651 282 123	607 469 159	3 258 751 282	81,36	18,64

Източник: Комисия за финансов надзор

През целия период показан в Таблица 1, премийния приход, реализиран от застрахователите работещи по Общо застраховане значително надвишава този, реализиран от животозастрахователите. В развитите страни е нормално точно обратното – превес на дела на животозастраховането над този на общото застраховане. Причините за това са много и комплексни, но те не са предмет на настоящото изследване. Данните показани в Таблица 1 ни служат единствено за аргумент в полза целта на разработката.

Според приложение на Кодекса за застраховането, работещите на българския застрахователен пазар дружества могат да сключват 17 отделни вида застраховане, а именно: „Злополука“, „Заболяване“, „Релсови превозни средства“, „Летателни апарати“, „Плавателни съдове“, „Товари по време на превоз“, „Пожар и природни бедствия и други щети на имущество“, „Гражданска отговорност, свързана с летателни апарати“, „Гражданска отговорност, свързана с плавателни съдове“, „Обща гражданска отговорност“, „Кредити“, „Гаранции“, „Разни финансови загуби“, „Правни разноски“, „Помощ при пътуване“, „Сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства“, „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Всеки от тези видове застраховане може да се предлага на пазара като обособен застрахователен продукт със специфично търговско наименование. Последните две от изброените застраховки: „Сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ съставляват застрахователния клон „Автомобилно застраховане“ и са обект на нашето изследване. Основната причина за това е тяхната значимост за българския застрахователен пазар.

Данните в Таблица 2 ясно показват, че автомобилното застраховане, изразено само посредством две застраховки, държи значителен дял, който

през всичките години на наблюдение надхвърля дела на всички останали видове застраховане в Раздел II – Общо застраховане.

Таблица 2. Дял на автомобилното застраховане в премийния приход, реализиран от застрахователите в Раздел Общо застраховане за периода 2007 – 2021 година

Година	Дял на застраховка „Каско на МПС“	Дял на застраховка „ГО на автомобилистите“	Общ дял на автомобилното застраховане
	%	%	%
2010	36,10	35,08	71,18
2011	32,51	38,57	71,08
2012	31,18	39,14	70,32
2013	28,84	40,71	69,55
2014	30,07	38,35	68,42
2015	30,78	37,52	68,30
2016	31,61	38,35	69,96
2017	32,37	37,70	70,07
2018	29,48	44,92	74,40
2019	27,02	45,16	72,18
2020	26,77	44,28	71,05
2021	26,86	44,08	70,94

Източник: Комисия за финансов надзор и изчисления на автора

Застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ са както най-търсените, така и най-предлаганите на българския застрахователен пазар. Дялове вариращи между 68,30% и 74,40% красноречиво говорят за това. Може, с голяма степен на достоверност, да твърдим, че развитието на застраховането в България, след демократичните промени от 1989 и дори след приемането на страната в Европейския съюз може да се отъждестви с развитието на автомобилното застраховане. Затова, с оглед целите на настоящата разработка, изследването ще бъде насочено изцяло върху двете застраховки съставляващи клона „Автомобилно застраховане“, а именно „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

2. Икономическа същност и организация на застраховането „Каско на МПС“

2.1. Същност и особености при покриването на риска и поемането на отговорност от застрахователите по застраховката „Каско на МПС“

Застраховка на сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства е известна още под наименованието „Каско на МПС“. Това е една от най-популярните застраховки, предлагани на българския застрахователен пазар. Изнесените по-горе в Таблица 2 данни показват, че тя държи най-голям дял по реализиран премиен приход до 2010 година. Числата показват, че от 2011 година отстъпва първото място по този критерий на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, основно поради задължителния характер на последната. Все пак това е най-често сключваната доброволна застраховка в България.

Каско застраховката попада в Раздел II „Общо застраховане“ на Приложение № 1 на Кодекса за застраховането. Тя може да се предлага само от застрахователни акционерни дружества получили лиценз за работа по застраховките от този раздел.

Обект на застраховката „Каско“ на МПС е корпусът и двигателят на различните видове моторни превозни средства. В специализираната литература, а и в общите условия на застрахователните договори под моторно превозно средство (МПС) обикновено се разбира пътно превозно средство, което е снабдено с двигател и може да се движи на собствен ход. За да бъде застраховано дадено МПС, то задължително трябва да е снабдено и с държавен регистрационен номер.

Принципно застрахователният договор е двустранен и би следвало да се сключва между **застраховател** и **застрахован**, тоест субект по застраховката е застрахованото лице. В Кодекса за застраховането обаче, влязъл в сила на 01.01.2016 г., се въведе и понятието **застраховащ**. В

разпоредбите на Кодекса, с това понятие се определя лицето, което договаря условията със застрахователя и заплаща съответната застрахователна вноска. В Чл. 344 (3) от Кодекса за застраховането законодателят определя, че застраховащият и застрахованият може да не са едни и същи лица. Въпреки, че от теоретична гледна точка понятието „застраховащ“ е погрешно, то налагането му в основния нормативен документ, регламентиращ дейността застраховане, изисква да бъде уточнена разликата между него и понятието „застрахован“.⁷

По отношение на застраховката „Каско“ на МПС застрахован може да бъде **само и единствено собственика на моторното превозно средство**. В случаите, когато той сам договаря условията със застрахователя и заплаща застрахователната премия, според разпоредбите на Кодекса за застраховането, бива записван в застрахователната полица и като застраховащ.

Когато лицето, в чието владение се намира съответното МПС, трябва да договори условията и да плати застрахователната премия по „Каско“ застраховката, но не е собственик на превозното средство, се записва в застрахователната полица като застраховащ, който е различен от застрахованото лице. Типичен пример в това отношение са лизинговите сделки с автомобили. При тях застрахован е лизинговата компания, а понеже практиката е застраховката да е за сметка на лизингополучателя, то той ще бъде вписан в полицата като застраховащ.

Застраховката „Каско на МПС“ се предлага от всички застрахователни дружества, получили лиценз за работа в раздел „Общо застраховане“ от КФН. В общите условия на застраховката те описват покритите и изключените рискове и обикновено им дават определение. Почти всички

⁷ Повече за понятието „застраховащ“ Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането. Свищов, 2018, с. 31-32

дружества, предлагащи „Каско на МПС“, поемат отговорност за пълна загуба или частична щета, в следствие реализиране на събития като:⁸

- пътно транспортно произшествие (ПТП) - сблъсък на застрахованото МПС с друго превозно средство или с други подвижни или неподвижни обекти;

- пожар и/или експлозия на МПС по време на експлоатация или престой в резултат на случайно събитие;

- природни бедствия – буря, ураган, градушка, гръм и мълнии, проливен дъжд, наводнение, удар на МПС от предмети отнесени от буря или ураган, падащи дървета и клони вследствие на природни бедствия, действие на морски вълни, свличане или срутване на земни пластове, натрупване или свличане на сняг или лед;

- авария на промишлени и битови водопроводи, канализационни, газопроводни, паропроводни и електрически инсталации;

- злоумишлени действия на трети лица – счупване, пробиване, изкъртване, надраскване, заливане с бои или химикали;

- кражба или грабеж на цялото МПС⁹;

- нанесени повреди при опит за кражба;

- кражба чрез взлом на оборудване на МПС;

- злоумишлени действия на трети лица и т. н..

Възможно е застрахователите да предложат един или няколко от посочените рискове за покритие. Обикновено рисковете се групират по определен признак и се предлагат под формата на отделни клаузи по договора. Включването на една или няколко клаузи в покритието е обвързано най-вече с цената на застрахователната услуга.

⁸ Покрити рискове, според общите условия на водещите застрахователни дружества по отношение реализиран премиен приход по застраховка „Каско на МПС“

⁹ Разликата между кражба и грабеж се състои в употребата на сила и/или сплашване при противозаконното отнемане на МПС.

Наред с покритите рискове застрахователите посочват и изключените от покритие такива. Те се определят в застрахователната теория като **незастраховаеми рискове**, а в застрахователната практика като **„обща изключения“**. Такива са:¹⁰

- атомни и ядрени експлозии;
- радиоактивно замърсяване (облъчване);
- война, нахлуване на неприятел, гражданска война, военен преврат, военно положение, размирици, военни учения или действия, имащи военен характер, конфискация, реквизиция, стачки, локаути, граждански въстания, бунтове, въстания, тероризъм;
- събития, настъпили вследствие употреба от страна на застрахования (застрахования) на алкохол, наркотици и други упойващи или стимулиращи вещества или техни аналози;
- преднамерени (умишлени) действия и груба небрежност от страна на застрахования (застрахования);
- участие в дейности или мероприятия с експериментална и научноизследователска цел.

Освен описаните „обща изключения“ по „Каско“ застраховката на МПС застрахователите обикновено не покриват и:

- управление на МПС от неспособен водач;
- умишлени действия от страна на член на семейство на застрахования и/или застрахования, служител на застрахования и/или застрахования,

¹⁰ Изключени рискове, според общите условия на водещите застрахователни дружества по отношение реализиран премиен приход по застраховка „Каско на МПС“

оторизирания водач на МПС, превозваните със МПС лица, чийто действия са предизвикали застрахователно събитие;

- инсценирано застрахователно събитие или опит да се инсценира такова;

- пътно транспортно произшествие (ПТП), причинено от водач, който в момента на събитието се е опитвал да избегне наказателна или административно - наказателна отговорност;

- неспазване на техническите и технологични правила за експлоатация на МПС, установени от производителя, както и правилата за противопожарна безопасност;

- превоз на запалителни, експлозивни, корозиращи или възпламенителни материали или вещества. При прилагането на това изключение не се вземат предвид горива, масла и други подобни продукти, превозвани с предназначени за този вид товари МПС, както и горивата и маслата, необходими за експлоатацията на МПС;

- щети по МПС в резултат на неизправна или не минала технически преглед газова или метанова уредба;

- използване на МПС за състезания, обучения, изпитания, или други подобни действия, незаконно организирани състезания, игри и каскади, за такси и други подобни, освен ако за това не е заплатена допълнителна застрахователна премия;

- повреждане на отделни детайли и възли на МПС в резултат на доказана техническа неизправност (в и извън гаранционен срок);

- щети в резултат на корозия, износване, изхабяване, изтриване, обезцветяване, напукване, умора на материала на отделни части и възли, некачествен ремонт, неоригинални части, конструктивен (фабричен)

дефект, скрита неизправност. При възникване на ПТП в следствие на тези случай се изплащат последвалите щети с изключение на частта или възела, причинил събитието;

- направените разходи от застрахования за промяна, подобрения, обезценка, пропуснати ползи, разходите по прехвърлянето и пускане в движение и разходите за гориво, смазочни материали, консумативи и диагностика;

- грубо нарушаване на правилата за експлоатация на МПС и/ или неспазване предписанията на компетентните органи (движение по забранени и сигнализирани участъци, пътища, проходи, движение без вериги, движение с ремаркета, и др.);

- щети по двигателя и/ или купето след проникване на вода, кал и др. вследствие несъобразяване с правилата за техническа експлоатация и конкретните пътни, метеорологични или други условия;

- лишаване от ползване, обезценка, престой или загуба на доход или печалба, пропуснати ползи, денгуби, неустойки, глоби и други косвени щети;

- представени неверни данни за МПС при сключване на застраховката, при доказване на застрахователното събитие или оценка на щетата. В тези случаи застрахователят отказва или намалява размера на застрахователното обезщетение;

- при доказване, че застрахованият с/ или без негово знание е застраховал противозаконно отнето в или извън страната МПС;

- кражба на отделни части, принадлежности, инструменти, багаж и оборудване на МПС. В случай, че при извършване на такава кражба са нанесени повреди на застрахованото МПС, същите се обезщетяват;

- кражба на цялото МПС в случай, че се докаже по безспорен начин, че в застрахованото МПС е оставено не заключено, незатворено, с ключ на стартера, с изключена, неизправна или демонтирана сигнално - охранителна система или в МПС е оставен ключ, карта за запалване, дистанционно за сигнално - охранителна система или свидетелство за регистрация на МПС;

- МПС е откраднато от вилен или селски имот, който не се обитава постоянно, дори когато е било в заключен гараж;

- предаване на застрахованото МПС за бракуване и /или снемане от отчет, без за това да е уведомен застрахователя, управление на спряно от движение МПС;

- щетите, нанесени от градушка или проливен дъжд, в салона на открити автомобили (кабриолети) и други подобни, ако са оставени незакрити или с незатворени люк (шибидах) и/ или стъкло на МПС;

- изгаряния по тапицерията и таблото в застрахованото МПС от пушачи;

- замръзване на вода или охладителна течност;

- свличане или срутване на земни пластове, дължащи се на изкопни работи, на прокопани галерии, рудници и други подобни в резултат на човешка дейност;

- застрахователят не носи отговорност за щети, липсващи части и за последици от тях, констатирани при огледа на МПС;

- повреда в двигателя или механизъм, система или уредба на застрахованото МПС, изгаряне на електрически крушки и предпазители в резултат на експлоатационни или на естествени причини;

- щети получени при вдигане, превозване и сваляне на МПС с пътна помощ, автовоз, въздушен и железопътен транспорт, по воден път, както и

при принудително вдигане, превозване или сваляне на застрахованото МПС със специализирани МПС от оторизираните държавни или общински органи, в случаите на неправилно или непозволено паркиране, в това число и при използване на други технически средства за принудително задържане от тези органи;

- разноски за паркиране, освен когато те са направени във връзка със застрахователно събитие и са съгласувани със застрахователя;

- при обсебване по смисъла на чл. 206 ал.1 и 2 от Наказателния кодекс¹¹;

- увреждане или унищожаване на гумите ако не е получено в резултат на покрито застрахователно събитие.

Определените в специализираната литература като незастраховаеми рискове могат да попаднат и в полето на отговорност на застрахователите. Достатъчно е между двете страни на застрахователното правоотношение да има съгласие за това. Последното обикновено води до завишаване цената на застрахователната услуга със специално калкулирана добавка. Затова може да обобщим, че всички рискове биха били застраховаеми, стига застрахователите да решат да поемат отговорност за тях, като това не винаги се прави със застрахователна цел.¹²

2.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Каско на МПС“

Сключването на застрахователен договор е в основата на възникване на застрахователно правоотношение между страните по него. Договорът е двустранен, а формата му се изразява чрез **застрахователна полица**. Тя

¹¹ Под обсебване се разбира противозаконно присвояване на чужда движима вещ, която дееца владее или пази. Обсебване има и когато част от вещта принадлежи на дееца

¹² Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането. Свищов, 2018, с. 42

представлява писмен документ, който съдържа своите специфични реквизити, по важните от които са:

- имената и адресите на страните по договора;
- предмета на договора;
- покритите застрахователни рискове;
- срока на договора;
- периода на застрахователното покритие;
- застрахователния период;
- датата и мястото на сключването на договора;
- датата на започване и на прекратяване на отговорността на застрахователя;
- подписите на страните.¹³

През последните години застрахователните договори се сключват все по често с посредничеството на застрахователен брокер. Той е професионалист в застраховането и законодателя му определя задължението да съблюдава и защитава интересите на застрахованите. Според изнесените от Комисията за финансов надзор данни, повече от 50% от реализирания от застрахователните дружества премиен приход се осъществява с помощта на застрахователен брокер. В тези случаи неговото име и адрес също се посочват в застрахователната полица. Съгласно изискванията на Общоевропейския регламент за защита на личните данни (ЕС) 2016/679 (ОРЗД) и на основание чл.23 ал.4 от Закона за личните данни, както и разпоредбите на Комисията за финансов надзор (КФН), преди сключването на застрахователен договор с посредничеството на застрахователен брокер **задължително:**

¹³ Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането. Свищов, 2018, с. 30-31

- кандидатът за застраховане, трябва да бъде поканен да попълни **декларация**, чрез която се съгласява да предостави за обработване и съхранение своите лични данни;

- на кандидата за застраховане се предоставя **договор за възлагане**, чрез който той възлага на застрахователния брокер да посредничи при сключването на застрахователния договор;

- се прави **оценка на потребностите** на клиента от застрахователна защита. Оценката може да бъде направена на база анкетно проучване, чрез което да се установи съответната застрахователна потребност.

Застрахователният договор се сключва на база писмено предложение, по образец на съответния застраховател, в което кандидатът за застраховане трябва да отговори на всички поставени въпроси и изложи обстоятелствата, имащи значение при настъпването на риска. Предложението за сключване на застраховка има статут на декларация, относно данните, съдържащи се в него, а кандидатът за застраховане го попълва собственоръчно. Правилното и коректно попълване на изискваната информация е от изключителна важност, защото при неточно обявяване и/или премълчаване на обстоятелства, при които застрахователят не би сключил застраховката или би я сключил но при други условия, последният има право да прекрати застрахователния договор.

Процесът започва с установяване собствеността на моторното превозно средство. Както вече беше отбелязано, по отношение на застраховката „Каско на МПС“ застрахован може да бъде само и единствено собственика на моторното превозно средство. Затова при сключването на договора се изиска свидетелството за регистрация на МПС (или само втората част от него, при новите образци на свидетелството) или договора за покупко-продажба на превозното средство. При застраховане на нови автомобили, се представя фактура, издадена от продавача при покупката. Така може да се установят собствениците на МПС, които да бъдат вписани

като застраховани лица.

В случай, че МПС е отдадено по договор за лизинг или договор за наем, физическото или юридическото лице, което сключва застрахователния договор и заплаща застрахователната премия се вписва като застраховащ, а застраховани са лизингодателят и/или наемодателят.

Застраховащ, различен от застрахования може да бъде и лице, което притежава пълномощно за право разпореждане с моторното превозно средство.

Интересни са и случаите, в които служители или управители на юридическо лице, сключват застраховката от името на самото юридическо лице. Тук застрахован и застраховащ е юридическото лице, а служителите или управителят му са просто приносители на застрахователната премия.

Обикновено статута на така нареченото ползващо се лице (бенефициент) е характерен за животозастраховането. При „Каско“ застраховането на МПС обаче, също може да бъде определено ползващо се лице. Възможно е моторното превозно средство да бъде заложено като обезпечение при кредитор. В този случай кредиторът се явява бенефициент по договора.

След установяване на собствеността и вписване на собственика на моторното превозно средство в „предложението въпросник“, следва да бъдат вписани и данните на моторното превозно средство:

- марка, модел и модификация;
- държавен регистрационен номер;
- номерата на рамата и двигателя;
- вид, обем и мощност на двигателя;
- година на производство и пробег в километри;
- брой на местата, на вратите, цвят на автомобила.

В случай, че кандидатът за застраховане желае да включи в отговорността на застрахователя и оборудване, което е допълнително

монтирано в моторното превозно средство (радио-касетофон, CD плейър, CD чейнджър, DVD, алуминиеви джанти и т.н.), той трябва да попълни в предложението (обикновено чрез отметка на определени позиции) това. Освен вида, марката и модела на оборудването, задължително се вписва и неговата цена.

Кандидатът за застраховане трябва да отговори на конкретно зададени въпроси, свързани с рисковите обстоятелства по употребата, съхраняването на МПС, вида и броя на ключовете, наличието на системи за сигурност, кой обичайно управлява и стопанисва превозното средство, наличие на специално допълнително оборудване (например газова уредба), наличие на маркировка. Описва се и застрахователната история на МПС (къде е било застраховано; брой, вид и размер на изплатените до момента обезщетения).

Следваща стъпка при попълването на предложението въпросник е уточняване на застрахователните покрития, които кандидатът за застраховане желае. Както вече беше отбелязано, обикновено рисковете се групират по определен признак и се предлагат под формата на отделни клаузи по договора. Възможно е кандидатът да избере една клауза и да добави един или няколко допълнителни рискове. На вписване подлежи и желанието за самоучастие в покритието на щетите и възможността за дозастраховане.¹⁴

След попълването на предложението въпросник, преди сключването на „Каско“ застраховката, задължително се извършва и оглед на моторното превозно средство от представител на застрахователното дружество. При огледа се:

¹⁴ Въпросите свързани със самоучастието и дозастраховането ще бъдат разгледани по-нататък в изложението

➤ проверява идентичността между номера на рамата на съответното място, според марката и модела на МПС, и записания такъв в документите, представени от застрахования – свидетелство за регистрация, фактура, митническа декларация;

➤ проверяват данните за МПС, попълнени в предложението за застраховане (марка, модел, обем на двигателя, респ. тонаж, държавен регистрационен номер, номера на рамата и двигателя) с тези в регистрационния талон, фактура или митническа декларация;

➤ прави фото заснемане на моторното превозно средство: фронтално, отзад и два пъти от всяка страна (веднъж от предната част до средната колона и един път от средната колона до задната част);

➤ допълнително се извършва заснемане на: номера на рамата; ключове и на таблото на МПС, с видимост на изминатите километри (с включен показател за пробег) . Може да се наложи заснемането и на други детайли в зависимост от изискванията на застрахователно дружество.

При огледа се констатира и се описват всички налични повреди по МПС, които не са отстранени преди сключването на застраховката, както и липси на части, ако има такива. Същите се заснемат отделно и в близък план. Представителят на застрахователното дружество, който извършва заснемането задължително уведомява застрахования, че ако по време на застрахователния период отстрани описаните повреди и липси, е длъжен да се яви за повторен оглед, което се отбелязва на определеното за целта място. В противен случай тези липси и повреди ще се приспадат от обезщетението при настъпило увреждане в същата зона на автомобила.

Застрахователите обикновено изискват всички леки и лекотоварни МПС, както и микробуси, независимо от тяхната стойност, марка и модел, застраховани по клаузи, включващи риска “Кражба на МПС”, да са снабдени с работеща алармена система и/или имобилайзер . В случай че алармената система не е изправна, застраховката може да бъде сключена, но

застрахователят няма да поеме в своята отговорност риска „Кражба“. Този риск ще бъде поет едва когато алармената система е ремонтирана, направен е повторен оглед, а на специално място в застрахователната полица се отбележи датата на огледа. Представител на застрахователното дружество удостоверява това обстоятелство със своя подпис и с печат. От този момент риска „Кражба“ е включен в застрахователното покритие.

Едно от важните изисквания на застрахователите е моторното превозно средство да бъде заключено и с включена алармена система, когато водачът не е в него. Свидетелството за регистрация и/или ключовете, както и дистанционните управления за алармената система не трябва да са оставени в автомобила. Не представянето в 24 часов срок, на което и да е от гореизброените устройства или документи при осъществил се риск „Кражба“ може да доведе до отказ за плащане на застрахователно обезщетение или намаляване на неговия размер.

В случаите на кражба и/или изгубване на: регистрационни табели; свидетелство за регистрация част I и/или част II; ключове на МПС; дистанционно управление на аларма; транспондер на имобилайзер, застрахованите са длъжни в срок до 24 часа, да уведомят застрахователното дружество за това.

Застрахователният договор е възмезден. Застраховащият се задължава да плаща застрахователна вноска (застрахователна премия). Нейният размер се определя съобразно тарифната таблица на застрахователя, действаща към момента на сключването на договора.

В практиката се използват понятия като:

- основна застрахователна премия;
- минимална застрахователна премия.

Основната застрахователна премия е премията, съгласно действащата тарифа на застрахователното дружество, към момента на сключването на застрахователния договор.

Някои застрахователи определят и така наречената **минимална застрахователна премия**. Тя е процент от основната и е един вид предварителна отстъпка давана на застрахованите, които няма да обявят щети по време срока на договора. В случай на регистриране на щета, преди да бъде изплатено застрахователното обезщетение, застрахованият ще трябва да доплати разликата до основната премия. Минималната застрахователна премия е част от превантивната дейност на застрахователите. Чрез нея застрахованите се стимулират да бъдат повнимателни и отговорни на пътя. От друга страна при малки щети, последните няма да имат интерес да съобщават за тях, като по-този начин се спестяват и част от разноските на застрахователя, свързани с огледа, оценката и изплащането на щетите.

При сключване на застрахователния договор кандидатът за застраховане може да ползва стандартни отстъпки, но може да му бъдат наложени и стандартни надбавки над основната застрахователната вноска на съответното застрахователно дружество.

По-често срещаните видове отстъпки от застрахователната премия са:

➤ **за еднократно плащане** - предоставя се при еднократно плащане на застрахователната вноска при сключване на договора. Тук по-скоро става въпрос за надбавки при разсрочване на премията. От актюерска гледна точка първо се изчислява еднократната премия, а чак след това и размерите на разсрочените вноски. Разбира се от маркетингова гледна точка е добре по-ниската цена на еднократната премия да се обяви за отстъпка, отколкото увеличения размер на разсрочената премия да се обяви като надбавка;

➤ **за комбиниран продукт** - отстъпката може да се приложи когато кандидатът за застраховане има действаща или сключва нова застраховка от основните продукти на същото застрахователно дружество. Например:

- друга застраховка „Каско“ на същия собственик (ползвател/член от домакинството);

- застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, във връзка с ползването на същия автомобил или на името на същия собственик (ползвател/член от домакинството);

- застраховка за имущество на същия собственик (ползвател/член от домакинството);

➤ **за възраст на собственика/водача** – възрастта се възприема като елемент, който влияе на големината на субективния риск. Младите и неопитни водачи управляват автомобила по различен начин, спрямо водачите на средна възраст. При най-възрастните водачи също се забелязва разлика по отношение управление на автомобила. Установено е, че има пряка връзка между възрастта на водача и причинените от него вреди. Навършените години за ползване на този вид отстъпка са различни в зависимост от избора на Застрахователна компания. Възрастта се определя по ЕГН на собственика, съгласно документ за собственост на МПС или на лизингополучателя, съгласно договор за лизинг, като се отчитат навършени години (ден/месец/година) към датата на начало на застраховката;

➤ **за нов клиент** – предлага се на кандидати за застраховане, които досега не са сключвали застраховка „Каско“ на МПС със съответния застраховател или е имало прекъсване от определен брой години. По този начин застрахователните дружества се опитват да привлекат нови за тях клиенти, което да доведе до нарастване броя на сключените застрахователни договори и възможността за по-добро проявление на Закона за големите числа. Така отклоненията от изчислената рискова застрахователна премия ще бъдат по-малки. Няма да е необходима голяма добавка за сигурност към нея, което е предпоставка тарифната премия да бъде намалена;

➤ **за ново застраховано МПС** – когато клиент на застрахователното дружество по „Каско“ застраховане на МПС, реши да застрахова и друго

МПС при същия застраховател е нормално последният да предостави отстъпка от премията. Тази отстъпка е за лоялност към застрахователното дружество, но освен това, както в предходния случай, въпросният застрахован съдейства за повишаване броя на застраховките и възможността за по-добро действие на Закона за големите числа, който е основен при актюерските изчисления;

➤ **за брой застраховани МПС** – логиката на даваната отстъпка от премията е същата като при горните два случая. С увеличаване на броя на застрахованите МПС, отстъпката която застрахователят ще одобри е по-голяма. Разбира се не може да става дума за пропорционална зависимост. Отстъпката ще се увеличава дегресивно, тоест с намаляващ темп. За свързани юридически лица по смисъла на Търговския закон, както и за физически лица, които са собственици или представляващи тези юридическите лица, размерът на отстъпката се определя от общия брой на МПС на тези лица;

➤ **за не деклариране на щети при подновяване на договора** – запазването на „добрите“ клиенти, които не са декларирали щети през предходния период, кара застрахователите да предложат такъв вид отстъпка. Важното за тях отстъпката да е по-голяма от тази давана на нов клиент, особено от другите застрахователни дружества.

В практиката на застрахователите по застраховка „Каско“ на МПС се прилагат и надбавки над основната застрахователна премия:

➤ **за възраст на водача** – възможно е освен отстъпки от основната застрахователна премия за определени възрастови групи да се наложат и надбавки. Това е свързано, от една страна, с поведението на водачите от различните възрастови групи, а от друга с естественото намаляване на способностите за бърза реакция с напредването на възрастта;

➤ **за предназначение на МПС** – когато МПС имат специално предназначение и се използват като: таксита; отдават се под наем (rent a car); са автомобили за обучение; с тях се превозват опасни материали е резонно застрахователите, ако въобще са съгласни да сключат застрахователен договор, да поискат завишение на застрахователната премия;

➤ **за автомобили с десен волан** – завишението е свързано с намалената видимост на водача, особено при изпреварване и произтичащото от това увеличение на рисковата изложеност;

➤ **за определени марки автомобили** – рисковите статистики на застрахователите показват, че честотата и тежината на изплащаните от тях обезщетения са по-големи при определени марки и модели на автомобили. Това особено силно важи при покриването на риска „Кражба“;

➤ **при наличие на декларирани щети през предходния период** – освен, че застрахователите могат да не одобрят отстъпка при подновяване на застрахователния договор е възможно да наложат надбавка върху основната застрахователна премия за онези застраховани, които се считат за „лоши рискове“. Това обикновено се прави за клиенти, които често обявяват щети, а изплатените от застрахователя обезщетения надхвърлят средното обезщетение по застраховката.

Практиката показва, че освен еднократно, в момента на сключване на застрахователния договор, застрахователната премия по застраховка „Каско“ на МПС може да бъде разсрочена. На българският застрахователен пазар застрахователите позволяват разсрочване до 4 части. Това има своите предимства и недостатъци. Разсрочването улеснява застрахования с плащането на застрахователната премия, но увеличава нейния краен размер. Той ще загуби евентуалната отстъпка, която се дава за еднократно плащане.

В случай, че кандидатът за застраховане избере да плаща разсрочено определената му застрахователна премия е необходимо да съблюдава

падежите на всяка от разсрочените вноски. Закъснение с повече от 15 дни води до прекратяване действието на застрахователния договор и отказ за плащане на обезщетение от страна на застрахователя при евентуално възникнали щети. След изтичането на 15 дневния срок от датата на падежа по вноската, съгласно разпоредбите на Кодекса за застраховане, възобновяване на действието на полицата не може да се извършва. В този случай трябва да се сключи нов застрахователен договор с всичките произтичащи от това разности.

2.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Каско на МПС“

Уреждането на щетите в общото застраховане е процес познат в практиката под наименованието „ликвидация на щетите“. Този процес може да се определи като съвкупност от последователни действия, с които се цели да се установи:

- настъпването на застрахователното събитие;
- наличието на застрахователен случай;
- размера на настъпилата щета;
- размера на застрахователното обезщетение, което застрахователят ще изплати.

Процесът започва с оглед и констатация на щетите, след което се преминава към оценка на техния размер. Крайната фаза на ликвидацията на щетите е изплащането на застрахователното обезщетение.¹⁵

Застрахованият е длъжен да докаже настъпването на застрахователното събитие, наличието на валидна застраховка, както и вида

¹⁵ Ерусалимов, Р., Илиев, Н. Отражение на Ковид 19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“ в България. Сп. Бизнес управление, кн. 1, 2023, с. 44

и размера на щетите, нанесени на застрахованото моторно превозно средство. В общите условия на повечето застрахователи е записано, че *„размерът на щетата се установява след оглед и заснемане на автомобила в ден, час и място, определени от застрахователя. При извършването на огледа задължително присъства представител на застрахователя, вещо лице и представител на застрахования. В случай, че застрахованият не е съгласен с констатациите на вещото лице на застрахователя, той има право да привлече друго вещо лице, като покрие за собствена сметка разходите за изплащане на хонорар. При несъгласие на двете страни се назначава трето вещо лице, като разноските за него се поделят поравно между застрахователя и застрахования.“*¹⁶

При сериозно пострадало от застрахователно събитие МПС, е възможно да се наложи извършването на допълнителни огледи. Допълнителен оглед се насрочва до няколко дни след първия и отстранени повредени външни части по автомобила. Целта на втория оглед е да се установят увредени детайли, които не са били видими при първия оглед, но се предполага, че има нарушаване на тяхната цялост.

Обикновено *„в размерът на обезщетението се включват и всички разумно направени разходи от страна на застрахования с цел спасяване, ограничаване или намаляване на щетата на застрахованото МПС, както и разходите за транспортиране на автомобила от мястото на застрахователното събитие до най-близкото място за ремонт или местодомуване, когато не е в движение. Покриването на тези разходи се лимитира до определен процент от застрахователната сума. При определяне на застрахователно обезщетение обаче, не се признават повреди на застрахованото МПС, които не съответстват с механизма на*

¹⁶ Общи условия по застраховка „Каско на МПС“ на ЗЕАД „Даллбог Живот и здраве“

описаното застрахователно събитие, установен от представените документи и направения оглед.“¹⁷

В случаите, когато застрахователят предоставя покритие и за чужбина, то той може да поеме в отговорност и разходи за:

- временен (провизорен) ремонт, до степен гарантираща безопасното завръщане на автомобила на собствен ход, но до размер не надвишаващ предварително договорен процент от застрахователната сума;
- транспортните разходи до страната на застрахованото МПС, когато пострадалия автомобил не е в движение - също до определен процент от застрахователната сума;
- отговорно пазене на пострадалото МПС, но не повече от определен брой дни от настъпване на застрахователното събитие и за не по-голяма сума, от предварително фиксирана от застрахователя.

За да получи обезщетение за горепосочените събития, от застрахования се изисква да представи документ, издаден от извършителя на услугата. Общият размер на всички изплатени от застрахователя обезщетения в рамките на застрахователната година не може да надвишава размера на договорената застрахователна сума.

Застрахователите обявяват тотална щета, когато разходите за ремонт на моторното превозно средство надвишават 70% от действителната му стойност. Обезщетението, което ще изплати застрахователят при обявяване на тотална щета се намалява със стойността на останалите невредими детайли, след което застрахователния договор се прекратява. При уреждането на щетите застрахователната сума, която определя горната

¹⁷ Вътрешни правила на ЗАД „Армеец“

граница на отговорност, се намалява с изплатените до момента обезщетения (ако има такива), в случай че застрахованият не се е възползвал от възможността си да дозастрахова.

Застрахователят може да отложи изплащането на обезщетението, когато срещу застрахования по повод на покритото застрахователно събитие е в ход административно-наказателна, гражданска или наказателно-правна процедура от решаването, на която зависи уреждането на претенцията за получаване на обезщетение.

В случай, че откраднато МПС, за което е платено вече обезщетение бъде открито, застрахователното дружество може да се разпорежда с него. Обикновено застрахователите изискват от собственика на въпросното МПС пълномощно за това. Възможно е застрахованият да поиска да си върне автомобила. Тогава е необходимо да възстанови не само изплатеното обезщетение, но и законната лихва за периода от плащането до връщането на моторното превозно средство.

В случай на открито противозаконно отнето МПС и върнато на собственика, застрахователят изплаща обезщетение за установени повреди по условията за частични щети, след представяне на съответните документи, издадени от компетентните органи.

Възможните несъгласия между страните в застрахователното правоотношение (застраховател и застрахован) обикновено се уреждат чрез преговори и постигане на взаимно съгласие. Когато преговорите не дадат търсения резултат, претенциите на страните се решават по съдебен път. Прилага се законодателството на държавата, в която е регистрирано застрахователното дружество. Според Кодекса за застраховането *„всички права, произтичащи от тази застраховка, се погасяват с изтичане на 3 години от датата на застрахователното събитие. С изплащането на застрахователното обезщетение и на разноските по определянето му,*

*застрахователят встъпва в правата на застрахования срещу причинителя на вредата. Отказът на застрахования от правата му срещу причинителя на вредата няма сила спрямо застрахователя за и при упражняване на неговите регресни права“.*¹⁸

При настъпване на застрахователно събитие застрахованите трябва да съблюдават някои по-важни стъпки:

➤ Обикновено застрахователят трябва да бъде уведомен чрез обаждане на предоставен на застрахования, при сключване на застрахователния договор, телефонен номер.

➤ При обаждането застрахованият трябва да разясни на служителят в кол центъра всички обстоятелства по настъпилото застрахователно събитие.

➤ Служителят на застрахователното дружество би следвало да насочи застрахования да се свърже със съответните компетентни органи: полиция; служба „Пожарна и аварийна безопасност“; хидрометеорологична служба за издаване на необходимия документ, удостоверяващ настъпването на застрахователното събитие, както и да даде указания за мерки, които трябва да се възприемат за спасяване, ограничаване и намаляване на щетите на застрахованото МПС.

➤ Застрахованият е длъжен да спазва указанията на застрахователя и да запази МПС във вида му след настъпилото застрахователно събитие до идването на местопроизшествието на съответните компетентни органи;

➤ В определени случаи, някои застрахователи могат да изискат от застрахования да остави МПС във вида му след настъпилото застрахователно събитие до идването на местопроизшествието на негови представители за извършване на оглед и описване на щетите.

¹⁸ Кодекс за застраховането, в сила от 01.01.2016 г

➤ Застрахователят ще изиска, обикновено в срок до 3 дни, застрахованият да предостави увреденото МПС за оглед и заснемане на последиците от застрахователното събитие.

➤ При огледа застрахованият следва да попълни „Заявление за изплащане на застрахователно обезщетение“ по образец на застрахователното дружество. В него се описват всички данни за увреденото МПС, както и обстоятелствата по настъпването на застрахователното събитие.

➤ Застрахователите изискват при огледа да им бъде представено:

- протокол за ПТП, издаден от Пътна полиция (КАТ), в случай че има такъв;
- двустранен констативен протокол за ПТП ако има такъв;
- служебна бележа от Национална служба „Пожарна безопасност и защита на населението“ с вписани в нея причини за настъпилото събитие;
- служебна бележка от хидро метеорологичните станции по места за настъпило природно събитие като: градушка; проливен дъжд; буря;
- талона на застрахованото МПС;
- контролния талон на водача на увреденото МПС;
- талона за годишен технически преглед на МПС;
- документа за управление (шофьорска книжка) на водача на увреденото МПС;
- удостоверение, издадено от търговска банка, за номер на банкова сметка на лицето на което застрахователят ще изплати обезщетение

В случаи, в които пострадалото МПС по обективни причини не е предоставено за оглед застрахованият може да попълни заявлението за изплащане на обезщетение, но неговата претенция все още няма да бъде заведена. В тези случаи на документа се дава входящ номер и след представянето на автомобила за оглед се завежда в базата данни на застрахователното дружество. В момента, в който претенцията на

застрахования се окомплектова с всички необходими документи, той или неговият представител задължително се подписва на „Заявлението за изплащане на застрахователно обезщетение“, като отбелязва името си и датата, на която е представил всички необходими документи.

Както вече беше отбелязано огледа на пострадалото МПС се извършва от представител на застрахователното дружество. Последователността на извършването на огледа е следната:

- Първото, което трябва да се направи от служителя извършващ огледа е да се сверят държавния регистрационен номер на МПС с този в свидетелството за регистрация и спецификацията към застрахователната полица.

- Правят се панорамни снимки, отпред и отзад на пострадалото МПС, на които задължително трябва да се вижда държавният регистрационен номер.

- Правят се снимки на увредените зони на МПС, след което се заснемат отблизо увредените детайли.

- Попълва се констативен протокол от служителя извършващ огледа, в който се включват повреди, липси и степен на увреждане по съответните зони от МПС. В него се отбелязва необходимостта от ремонт или подмяна на увредения детайл, както и необходимостта от боядисване на засегнатата част.

- Накрая, след описване на установените при огледа щети и направеното заснемане, констативният протокол се подписва от служителя на застрахователя извършил огледа и от застрахования или от неговия представител.

- Констативният протокол се попълва в два екземпляра – единият за застрахователя, а другият остава при застрахования.

Както по-горе беше разяснено, при сериозно пострадало от застрахователно събитие МПС, е възможно да се наложи извършването на допълнителни огледи. Това са щети, които поради тяхното естество не е било възможно да се опишат при първоначалния оглед. В тези случаи, когато в процеса на ремонта на пострадалия автомобил бъдат установени допълнителни щети, за които е необходимо да се направи повторен оглед, е необходимо застрахованият да уведоми писмено застрахователя, чрез подаването на молба с входящ номер. Важно е да се знае, че при допълнителния оглед застрахователите обикновено не признават повреди на видими при първоначалния оглед части или детайли, които не са били описани поради каквато и да било причина.

След приключване на огледа и полагането на подписи под констативния протокол, служителят на застрахователното дружество или евентуално на оторизирания застрахователен брокер следва да разясни на застрахования или на неговия представител възможните начини за обезщетяване, които зависят от групата, в която попада застрахованото МПС, според неговата година на производство. В своите вътрешни правила застрахователите групират според възрастта МПС най-често в 4 групи:

- МПС до 4 години от датата на производството му;
- МПС над 4 до 7 години от датата на производството му;
- МПС над 7 до 13 години от датата на производството му;
- МПС над 13 години от датата на производството му.

В практиката са познати 4 основни начина за уреждане на щетите по застраховка „Каско на МПС“:

- ремонт на пострадалото МПС в официален сервиз на марката на автомобила;
- ремонт на пострадалото МПС в доверен сервиз, с който застрахователното дружество има договор;

- ремонт в избран от застрахования и съгласуват със застрахователното дружество сервиз;
- директно плащане на обезщетение на застрахования по експертна оценка на застрахователя, според методиката за оценка на щетите на съответното застрахователно дружество.

За новите автомобили, обикновено до 4 години от датата на тяхното производство, застрахователите предлагат **всички изброени по-горе начини** за уреждане на възникналите щети. В случай, че застрахователното дружество има договор с официалния сервиз на марката, то издава **възлагателно писмо**, което се връчва на застрахования или на неговия представител, което последният ще предаде на сервиза заедно с МПС за ремонт. Плащането на застрахователя ще бъде директно към сервиза. Ако застрахователят няма договор с официалния сервиз на марката е необходимо застрахованият да заплати за ремонта, след което да представи фактурата на оторизиран служител на застрахователното дружество (това например са служителите в ликвидационните центрове на дружествата). Изискване на Кодекса на застраховането е в 15 дневен срок след представяне на фактурата обезщетението да му бъде платено на посочена от него банкова сметка.

За МПС над 4 до 7 години от датата на тяхното производство също е възможно да се договорят и четирите изброени начина за уреждане на щетите. Ремонтът в официален сервиз на марката става само ако застрахователното дружество има договор с него и по същество този сервиз се явява доверен сервиз на застрахователя. Тук обаче, най-вероятно трябва предварително да е **договорена и да е платена допълнителна добавка към застрахователната премия** за ремонт на пострадалото в следствие на застрахователно събитие МПС в официален сервиз на марката.

За МПС над 7 до 13 години от датата на неговото производство също са възможни 4 изброени варианта за уреждане на щетите. Както в предходния случай, ако ремонта ще се извършва в официален сервиз на марката, то това предварително трябва да е договорено, съответно застрахователната премия ще бъде завишена. Условието, застрахователят да има договор с официалния сервиз също е налице и в тази група.

За МПС над 13 години от датата на неговото производство, на българския застрахователен пазар се предлага уреждането на щетите да стане единствено посредством директно плащане на обезщетение на застрахования по експертна оценка на застрахователя, според методиката за оценка на щетите на съответното застрахователно дружество

3. Икономическа същност и организация на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“

3.1. Същност и особености на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е втория вид застраховане попадащ в обекта на настоящото изследване. Освен към автомобилното застраховане, застраховката попада и в застрахователния клон „Отговорности“. Този сравнително нов клон на застраховането търпи бурно развитие, а основната причина за неговото появяване се крие в правното задължение причинителите на вреди да компенсират потърпевшите. В специализираната литература застраховането „Отговорности“ се разглежда в две основни направления:

- застраховане, свързано с гражданската отговорност;
- застраховане, свързано с договорната отговорност.

„Гражданската отговорност се нарича още „деликтна отговорност“ или „отговорност за непозволено увреждане“. Тази отговорност възниква при всяко непозволено действие, което води до загуби на други субекти. Задълженията, които възникват от непозволеното увреждане, всъщност представляват санкция за нарушаване на общото задължение, да не се вреди другиму. Задължението за възмездяване на загуби се появява, когато субектът проявява определено поведение. Той трябва да бъде виновен за причинените вреди на други лица, и неговите действия да са в причинна връзка с тези вреди. Вината може да бъде свързана както с умисъл, така и с небрежност.“.¹⁹ Следователно при застраховането „Отговорности“ е в сила правилото на **трите „В“**. Необходимо е да е налице: **вреда** за трето лице; **вина** на застрахования и причинно-следствена **връзка** между тях.

За разлика от имущественото застраховане, където се застрахова определен материален обект, при застраховането „Отговорности“ обектът е личната отговорност на застрахования за неговите действия, чрез които той може да причини виновно вреда на други, трети лица. Вредите, които застрахованият е възможно да причини, могат да бъдат както **имуществени**, така и **неимуществени**. При застраховането „Отговорности“ основание за претенция по отношение на застрахователното плащане е предявяването на иск от страна на потърпевшото трето лице. Искът, отправен към застрахования за причинените от него вреди на трети лица, финансово се компенсира от застрахователя.

Определения за този застрахователен клон са давани както в българската, така и в чуждестранната литература.²⁰ От тях може да

¹⁹ Илиев, Б., Василев, В., Ерусалимов, Р. Основни принципи на застраховането, Свищов, 2008, с. 255-256

²⁰ Йотов, Й., Илиев, Б. Основи на застраховането. Свищов, 2004, с. 294; Илиев, Б., Василев, В., Ерусалимов, Р. Основни принципи на застраховането, Свищов, 2008, с.256

обобщим, че при застраховането „Отговорности“, на база сключен застрахователен договор, застрахователят се задължава да възмезди вредите, които застрахованият може да причини виновно на трети лица.

Както по-горе вече беше пояснено, че поради бързото развитие на автомобилния транспорт, необходимостта да се появи отделна застраховка „Отговорности“, с която да се гарантират правата на потърпевшите в следствие на пътнотранспортните произшествия, възникнала в началото на XX век. В България тази застраховка съществува от 1927 година, а понастоящем, поради нейната социална значимост, е задължителна не само у нас, но и в цял свят. Това е оправдано, тъй като чрез нея се гарантират интересите на третите лица, жертви на автопроизшествията. В Кодекса за застраховането, като задължителни са посочени следните застраховки:

- „Гражданска отговорност“ на автомобилистите;
- „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз;
- други застраховки, установени със закон или с международен договор, ратифициран, обнародван и влязъл в сила за България.²¹

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите осигурява финансова защита на лицето, причинило пътно транспортно произшествие. Застрахователят е длъжен да покрие финансовите задължения на застрахования произтичащи от причинени от него имуществени и неимуществени вреди на трети лица.

В България застраховката се предлага с лимитирана отговорност на застрахователя, но е възможно тя да бъде предложена и като не лимитирана. Лимитите на отговорност са регламентирани в Кодекса за застраховането, като търпят промяна в годините в посока на увеличаване на отговорността.

²¹ Кодекс за застраховането, Чл.461; в сила от 01.01.2016 г.

**Таблица 3. Лимити на отговорност на застрахователя по застраховка
„Гражданска отговорност“ на автомобилистите**

<i>Вид на причинените вреди</i>	<i>2005 г.</i>	<i>2006 - 2009 г.</i>	<i>2010 - 2012 г.</i>	<i>2012- 2015 г.</i>	<i>2016- 2018 г.</i>	<i>От 01.01. 2019 г.</i>
1. За неимуществени и имуществени вреди, вследствие на телесно увреждане или смърт за:						
1.1. всяко събитие при едно пострадало лице	400 000	700 000	1 000 000	2 000 000	10 000 000	10 420 000
1.1. всяко събитие при две или повече пострадали лица	480 000	1 000 000	5 000 000	10 000 000	10 000 000	10 420 000
2. Вреди на имущество (вещи)	140 000	200 000	1 000 000	2 000 000	2 000 000	2 100 000

Застрахователната услуга е възмездна, а застрахователните дружества, въпреки задължителния характер на застраховката, сами определят размера на застрахователната премия. Тази практика е въведена през 2006 г., с акт наречен „либерализация на застрахователната премия“. Тарифирането се извършва под контрола на Комисията за финансов надзор (КФН), като застрахователната премия трябва да е поносима за автомобилистите, но и да е достатъчна, за да осигури изпълнението на всички поети от застрахователя задължения. Определящи за размера на премията по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ са вида и категорията на МПС и декларираните от застрахования обстоятелства, които са от съществено значение за проявлението на риска. Те се посочват от застрахования и се отразяват в полицата под формата на отговори на поставени въпроси.

Според българското законодателство, срокът на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е една година. Сключването на застраховката за по-кратък срок, но за не по-малко от 30 дни, се допуска в случай на:

- застраховане на МПС с временна или транзитна регистрация;

- застраховка на самоходни машини;
- застраховка на бавно движещи се МПС.

Застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите проявява своята основна функция като възмездява невинно пострадалите лица. Това е и основната причина застраховката да бъде задължителна. В Кодекса за застраховането детайлно е регламентирано кои са третите ползващи се лица по застраховката. За такива *„се смятат всички увредени лица с изключение на лицето, което отговаря за причинените вреди, с изключение на правоимащите лица в резултат на неговата смърт. Правоимащите лица имат право на обезщетение за вредите, които произтичат от качеството им на увредени лица“*.²²

Въпреки задължителния характер на застраховката, прилаганите мерки и осъществявания контрол, практиката показва, че не всички собственици и водачи на МПС застраховат своята отговорност. От друга страна държавата е длъжна да защити интересите на невинно пострадалите вследствие на пътнотранспортно произшествие. Затова през 1997 година се създава институцията наречена „Гаранционен фонд“. Посредством нея биват обезщетявани пострадали лица, когато виновния водач няма сключена валидна застраховка и когато щетите са нанесени от неизвестен причинител. По смисъла на закона, Гаранционният фонд е юридическо лице с предмет на дейност извършване на плащания на обезщетения по задължителните застраховки – „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и „Злополука“ на пътниците в обществения транспорт. Гаранционният фонд е длъжен да обезщети пострадалите лица, като след това придобива права на регрес срещу причинителя на събитието. Всички застрахователи, предлагащи задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите в Република България, посредством установяване или при условията на

²² Кодекс за застраховането, чл. 477, ал. 3, в сила от 01.01.2016 г.

свободата на предоставяне на услуги, са длъжни да правят вноски във гаранционния фонд. За всяка сключена застраховка в гаранционния фонд се внасят по 10 лева. Застрахователи предлагащи застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите внасят и 1,50 лв. за поддържането на обезпечителен фонд, чието предназначение е да се възстановят платените застрахователни премии или пропорционалната на изминалото време част от тях на застрахованите, при фалит на застраховател.

Контролът по сключването и поддържането на застрахователните договори по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се осъществява от Министерството на вътрешните работи (МВР) със съдействието на гаранционния фонд. Между тях е налице и действа система за обмен на информация по отношение на регистрираните на територията на България моторни превозни средства.

Въвеждането на задължителната застраховката “Гражданска отговорност” на автомобилистите решил в голяма степен проблема за гарантиране на исовете на жертвите от автопроизшествия, когато причинителите са от същата държава. Останал обаче, открит въпросът за гарантиране интересите на потърпевшите при автопроизшествия, когато щетите са причинени от чуждестранен водач на моторно превозно средство. Този проблем за пръв път бил поставен в Обществото на народите през 1935 година, като по същото време с него се занимавал и Римския клуб. Разработените проекти не получили практическа реализация. Те обаче (най-вече документа на ООН, известен като Рекомендация № 5 от 1949 година), стават основа за създаването на международна застрахователна система “Зелена карта”. Всеки водач на превозно средство, който преминава границата на членуващите в системата държави трябва да притежава зелена карта. Тя е международен сертификат за застраховка, който се издава на базата на действаща застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

Фигура 1. Спесимен на Зелена карта

[illegible]

Идеята на системата “Зелена карта” се изразява в следното:

а) защита на жертвите от автопроизшествия, причинени от чуждестранни водачи на моторни превозни средства, чрез всеобща задължителна застраховка “Гражданска отговорност” за всички чуждестранни водачи на моторни превозни средства;

б) максимално облекчаване на трафика при прекосяването на границите (избягване сключването на застраховки при влизането във всяка държава);

в) облекчаване работата на застрахователите.

Системата влиза в сила на 01.01.1953 година. В началото в нея участвали осем държави, като постепенно се разраства, за да достигне сегашните си нива.

Системата се управлява от Съвет на бюролата. Председателят на Съвета на бюролата се избира измежду участниците на ротационен принцип.

Условието за членство в “Зелена карта” е държавата кандидат за член да се ангажира със следното:

а) да има въведена задължителна застраховка “Гражданска отговорност на автомобилистите“, както за местните, така и за чуждестранните водачи на моторни превозни средства;

б) да не създава затруднения при трансфер на валута, с цел уравниване на салдата между бюрата в края на годината.

Нов член на Съвета на бюрата се приема само след единодушно решение на пълноправните членове на този съвет.

В зависимост от функциите, които изпълняват по даден застрахователен договор, бюрата могат да бъдат:

а) подписващо - бюро, което има разрешение да издава международна застрахователна карта за гражданската отговорност на собственика или водача на моторното превозно средство при пътуване в чужда държава;

б) изплащащо бюро - бюрото, издало удостоверение (карта) на свой член (застрахователно дружество), който от своя страна го е продал на застрахования. Това бюро поема отговорността за възстановяване на плащането, което обработващото бюро е направило за негова сметка;

в) обработващо бюро - бюрото в страната, където е възникнала щетата. То урежда плащанията при граждански иск, отправен към застрахования.

Всяко бюрото следователно, се явява изплащащо по отношение на издадените от него застрахователни полици и обработващо - по отношение на полиците, издадени от чуждестранни бюра.

Националното бюро за зелената карта определя свои членове (застрахователни дружества), на които предоставя и които попълват и продават международната застрахователна карта.

Когато обработващото бюро, т.е. бюрото в страната, където се намира чуждестранното моторно превозно средство, получи известие за вреда, причинена от неговия водач, то незабавно уведомява изплащащото бюро или негов член, продал зелената карта. Обработващото бюро съблюдава клаузите на застрахователната полица и националните правни разпоредби на своята страна. То действа в най-добър интерес на изплащащото бюро. Обработващото бюро установява доколко предявеният към застрахования

иск е законосъобразен, вината на застрахования, респективно размера на претенцията и изплаща дължимото обезщетение на пострадалото лице.

След като претенцията бъде уредена, обработващото бюро (на базата на документи, удостоверяващи плащането) има право на претенция към член на изплащащото бюро (който е продал картата на застрахования, причинил вреда на трето лице зад граница) или директно към изплащащото бюро. Претенцията включва:

а) платеното обезщетение по иска на третото лице, както и разходите, и таксите, на които то има право, въз основа на влязла в сила присъда;

б) разходите, които обработващото бюро е направило за разследване на случая и за уреждане на иска;

в) такса за уреждането на щетите в границите, определени от Съвета на бюрата. Тази такса се дължи дори ако искът е уреден без да се плаща на третото лице.

Уреждането на щетите може да стане и от упълномощени членове на обработващото бюро. За всички техни действия обаче, е отговорно обработващото бюро.

Претенциите за компенсиране на плащането и на разходите, свързани с него се отправят от обработващото бюро или от негов упълномощен член към члена на изплащащото бюро, който е продал международната карта за застраховане. Ако в рамките на два месеца застрахователното дружество не е извършило плащане, то изплащащото бюро трябва да изпълни ангажимента на своя член. Срокът на последното е един месец.

Срокът на валидност на сертификата „Зелената карта“ съвпада със срока на валидност на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Последният не може да бъде по-малък от 15 дни. Ако застрахователната премия е платена изцяло, застрахователят е длъжен да издаде сертификата за целия срок на договора. Промяната на собствеността на МПС води и до издаване на нов сертификат „Зелена карта“, като

задължително старият сертификат се връща на застрахователя и се архивира към досието на полицата. Новият сертификат следва да бъде със срок на валидност от деня на издаването му (не се посочват дата и час) до датата, до която е платена поредната вноска от застрахователната премия. Необходимо в случая е сключването на анекс към договора за застраховка. Анекс при смяна на собственост се издава въз основа на договор за покупко-продажба или нов регистрационен талон при спазване на актуалната тарифа към момента. В случай, че съгласно настоящата тарифа застрахователната премия е по-висока, се отправя предложение за плащане на разликата. Новият собственик на МПС може да потвърди или да откаже допълнителното плащане. В първият случай посредством анекса се обявява промяната на застрахования, а при отказ следва да се попълни заявление за прекратяване на полицата. Полиците се прекратяват от 00:00 ч. на следващия ден, съгласно правилата, заложиени в системата на гаранционния фонд.

В България от 2001 година функционира Национално Бюро на Българските Автомобилни Застрахователи (НББАЗ). То е сдружение с нестопанска цел със седалище София. Според Кодекса за застраховането, член на бюрото е *всеки застраховател, получил лиценз по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“*, или *застраховател от държава-членка на Европейския съюз, който предлага задължителна застраховка "Гражданска отговорност на автомобилистите" в Република България по предвидения в Кодекса ред.*²³ Застрахователите не могат да предлагат задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, ако не членуват в Националното бюро. Организацията и дейността на последното се уреждат в неговия устав. Всички членовете плащат в полза на бюрото членски внос и други вноски, предвидени в

²³ Кодекс за застраховането, чл. 508; ал.1 , в сила от 01.01.2016 г.

неговия устав. Членството в бюро̀то се прекратява с отнемане на издадения на застрахователното дружество лиценз по задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ или с отнемането на лиценза на са̀мото дружество. Членовете на НББАЗ следва да подържат презастрахователен договор, покриващ отговорността за плащане по задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и по издаден от тях сертификат „Зелена карта“.

Задължителният характер на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ предопределя задължението и на всички, които навлизат на територията на страната с автомобил и нямат валидно застрахователно покритие, респективно сертификат „Зелена карта“, да сключат така наречената „Гранична застраховка“. Според разпоредбите на Кодекса за застраховането, граничната застраховка може да осигури застрахователно покритие за срок от 90 дни, като в рамките на една календарна година застраховката може да се издаде още един път, но общия брой на дните, в които е валидна не може да превишават 180. След изтичане на този срок, моторното превозно средство или трябва да се регистрира в България, като собственика му сключи застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, или да напусне с него пределите на страната.

3.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, както всяка друга застраховка, има своите особености по отношение нейната организация, сключването и поддържането на застрахователния договор. Най-съществената особеност произтича от нейната същност – чрез застраховката се защитават интересите не само на застрахования, а и на

пострадалите вследствие на негово виновно действие трети лица. При нея особености могат да се търсят и по отношение на:

- обекта и субекта на застраховката;
- срока на застрахователния договор и отговорността на застрахователя;
- законовите изисквания и териториалния и обхват.

При сключване на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ следва да се представи на застрахователя свидетелство за регистрация на моторното превозно средство. Застрахователят трябва да даде на застрахования стикер, издаден от Гаранционния фонд, който се залепва на предното стъкло на автомобила. Стикерът е снабден с уникален номер, на него е отбелязана датата, на която изтича срокът на застраховката. Когато застрахователната вноска се плаща разсрочено върху стикера се отбелязва и датата, до която е платена застрахователната премия.

Кодексът за застраховането позволява, освен собственика на МПС, всяко друго лице да сключва застраховката. Това определено създава проблеми както по установяването на застрахователния интерес, така и по отношение въвеждането на единна система за оценка големината на риска по този вид застраховане.

Преддоговорната информация е възлов момент при сключването на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. На практика тя до голяма степен предопределя качеството на застрахователната услуга, което се оценява от застрахования само при настъпването на застрахователен случай. Продажбата на застраховка е продажба на обещание, че застрахователят ще обезщети пострадалите трети лица вместо застрахования, който виновно им е причинил вреди. Затова е наложително кандидатите за застраховане да направят преценка на финансовата стабилност на застрахователното дружество. Гаранционният фонд, който ще заплати обезщетение, в случай на невъзможно плащане от

застрахователя поради изпадане в неплатежоспособност, ще получи регресни права срещу причинителя на щетите.

Цената на застрахователната услуга на българския пазар варира и се определя от застрахователните дружества в зависимост от различни критерии като:

- място, където обичайно пребивава МПС;
- възрастта на водача;
- рисковата история на водача;
- целите, за които се използва МПС.

За някои застрахователни дружества най-важния рисков признак е поведението на водача на МПС през последните три години и наличието или отсъствието на причинени от него вреди на трети лица. Други, при диференциацията на тарифите, отчитат с приоритет възрастта на водача. Всички застрахователни дружества завишават размера на застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, когато МПС се използва за таксиметрови услуги. Това е нормално с оглед повишения риск при този вид превози.

Като допълнителен фактор за калкулиране на премията при застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се ползва и така наречения „обичаен регион за управление на автомобила“. За региони като: София, София област, Пловдив, Варна, Бургас и Русе, които са с интензивно автомобилно движение, застрахователите калкулират добавки към застрахователната вноска. Това, в някои случаи, се оказва несправедливо, поради факта, че застрахователите черпят информация за региона на обичайно управление от регистрационната табела на моторното превозно средство. В много случаи служебни автомобили, собственост на юридически лица, предназначено се регистрират в различни региони, а упражняват своята дейност и респективно управляват автомобилите си в описаните по-горе градове. Така, освен по-ниските данъчни ставки за

автомобилите, определяни на общинско ниво, те се възползват и от преференциални стойности на застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. От друга страна лизинговите автомобили с регистрация, обикновено в големите български градове, може обичайно да се управляват в по-малки населени места с по-нисък интензитет на автомобилния трафик. Така техните водачи несправедливо биват „наказвани“ със завишена по критерия „регион на управление“ застрахователна премия.

Застрахователната премия може да бъде заплатена еднократно, в момента на сключване на застрахователния договор или разсрочена на 2 или повече вноски. Броят и размерът на вноските следва да се уговорят със застрахователя. В случай, че не бъде платена в срок поредната дължима вноска, застрахователят има право да прекрати действието на застраховката. Законодателят допуска това да стане минимум 15 дни, след като е уведомил писмено застрахования. Последниците за последния се изразяват във възможността, при прекратено действие на застраховката и причинено от него ПТП, да трябва сам да заплати обезщетение на пострадалите трети лица. От друга страна водачът на МПС, за който е прекратено застрахователното покритие, подлежи и на административно наказание. Кодексът за застраховането определя глоба от 250 лв. за физическо лице и имуществена санкция от 2000 лв. за юридическо лице или едноличен търговец. При повторно нарушение, глобата за физическо лице нараства на 800 лв., а имуществената санкция за юридическо лице или едноличен търговец достига 4000 лв. при управление на МПС без валидна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.²⁴

Особености при организацията на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ съществуват и по отношение възможното

²⁴ Кодекс за застраховането, чл. 638; ал. 1 и 2, в сила от 01.01.2016 г.

прехвърляне правото на собственост върху застрахованото МПС, по време срока на договора. В този случай застрахователното покритие автоматично се прехвърля върху новия собственик на автомобила.

Както вече беше отбелязано, въпреки че застраховката покрива отговорността на автомобилиста, на практика тя се сключва за съответно МПС. Моторните превозни средства, които подлежат на задължителна застраховка, според категорията и номенклатурата, приети в различните застрахователните компании са сходни:²⁵

- „Леки автомобили” - автомобили, предназначени за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава осем;
- „Товарни автомобили” - автомобили, предназначени за превозване на товари и/или за теглене на ремаркета. За „товарни автомобили“ се считат и специалните автомобили (съгласно позиция „D” от Свидетелство за регистрация на МПС, Част I) с постоянно монтирана апаратура, съоръжения или машини, които не позволяват използването им за други цели: автокранове, автовишки, бетон-помпи, бетон-миксери, бетоновози, товарни камиони, компресори и мини компресори, подежни машини, гондоли, цистерни, водоноски, почистващи машини, машини за почистване на тиня, вакуумни машини, сметосъбирачи (сметосъбиращи машини), контейнеровози, пикапи, къмпинг-автомобили (кемпери) и др.;
- „Седлови влекачи“ без прикачни устройства;
- „Ремаркета” - пътно превозно средство, предназначено да бъде теглено от МПС. Към ремаркетата се приравняват и полуремаркетата;
- "Полуремаркета" - пътно превозно средство, което се прикачва към МПС така, че част от него лежи върху превозното средство и

²⁵ Вж. Общи условия по „Гражданска отговорност на автомобилистите“ на застрахователите, предлагащи застраховката на българския застрахователен пазар

същевременно част от неговата маса и от масата на неговия товар се носят от МПС;

- „Багажни и къмпинг ремаркета“ с общо тегло над 0,75 т.;
- „Автобуси” - МПС предназначени за превозване на пътници, с повече от осем места за сядане без мястото на водача;
- "Мотоциклети" - към мотоциклетите се приравняват и моторните превозни средства с три колела, чиято маса без товар не надвишава 400 кг, както и АТВ;
- "Мотопеди" - двуколесно или триколесно превозно средство с конструктивна максимална скорост не по-висока от 45 км/ч;
- „Тролейбуси и трамвайни мотриси“;
- "Самоходна машина" - съоръжение или машина, предназначена за извършване на специфични дейности и движеща се по пътищата само по изключение. Такива са:

- вътрешно заводски транспорт - електрокари, мотокари и други подобни машини;

- земеделска и горска техника - селскостопански машини, използвани в земеделието и горите - трактори (за движение по пътищата се допускат само колесните трактори, към които се приравняват и самоходните шасита) и самоходна техника с мощност на двигателя над 10 kW;

- строителна и пътно-строителна техника - валяци, фадроми, багери, булдозери, асфалтополагащи машини, челни товарачи, телескопични товарачи, грейдери, ескаватори и други подобни самоходни машини.

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се сключва за управлението на МПС регистрирани по:

- Закона за движение по пътищата;
- Закона за регистрация и контрол на земеделската и горска техника.

Процедурата по сключване на застраховката изисква да се представи на застрахователя регистрационния талон на съответното МПС и да се отговори на зададените въпроси в предложението-въпросник за сключване на застрахователен договор. От талона се сменя информация за вида, мощността и собствеността на моторното превозно средство. Както вече беше отбелязано, застрахован по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ може да бъде единствено собственика на МПС. Възможно е обаче, в полицата да се впише и лицето, което обичайно управлява превозното средство. Това е типично за МПС отдавани на лизинг, където застраховано лице е лизингодателят, а в полицата се вписва и лицето, което обичайно управлява въпросното МПС (например лизингополучателят).

Собственикът на МПС може да бъде физическо лице - идентифицирано с единен граждански номер (ЕГН) или юридическо лице - идентифицирано с единен идентификационен код (ЕИК). Застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се сключва само за пътни превозни средства с редовни български регистрационни номера, които биват:²⁶

- Постоянни и валидни регистрационни номера - забранено е сключването на застрахователен договор за застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, ако регистрационните номера са от стар вид. В случай, че въпреки забраната това се случи, полицата се прекратява незабавно от служител на застрахователното дружество, при отчитането на полицата в съответния офис (агенция).
- Нестандартни регистрационни номера - съставени от комбинации от цифри и/или букви, като буквите задължително трябва да са част от латинската и от българската азбука. Например, **СА КАМЕН** или **С**

²⁶ Вж. Андреев, С. Регистрация и отчет на пътните превозни средства, София, 2012

СССССС. Възможна е комбинация, при която в номера се съдържат серия от еднакви цифри, без букви в края на регистрационната табела (**С 333333**). Регистрационният номер обаче, задължително трябва да започва с буква, с която се означава съответния областен град.

- Временни или транзитни регистрационни номера - след 2006 година в България са валидни три разновидности за временна регистрация. Регистрационните табели имат червена лента от дясно, върху която е показан срока им на валидност. След 2011 г. тези табели имат и лента със знамето на Европейския съюз от лявата им страна:
 - **NNN T NNN** - за транзитно преминаване през страната;
 - **NNN H NNN** и **NNN M NNN** - за автомобили, които още не са регистрирани;
 - **NNN B NNN** - временни (дилърски) регистрационни табели.
- Военни регистрационни номера - през 2006 г. е въведен форматът **ВА NNNNNN** с „европейска” лента в лявата страна на табелата. Повечето автомобили, числящи се към Военна полиция имат и „цивилни” номера, като за град София те са **СА90xxAC** и **СА91xxAC**. В подразделенията на Военна полиция се ползват и номера **С30xxВА**
- Дипломатически регистрационни номера - номерата на дипломатическите, консулските и търговските представителства, както и постоянно акредитираните чуждестранни кореспонденти получават специален вид табели. В дясната страна на табелата се изобразява датата на валидност на регистрацията, а от 2012 г. имат „европейска” лента в лявата страна на табелата. Първите две цифри в цифровата група (**С NNNN**) на регистрационния номер представляват код на дипломатическото представителство
- Регистрационни номера за чужденци - на автомобилите, собственост на чуждестранни граждани, временно пребиваващи в страната, се издават сини регистрационни табели във формат **XX NNNN**. След

2006 г. в дясната страна се изобразяват датата на валидност на регистрацията, а от 2012 г. имат и „европейска” лента в лявата страна на табелата

- Регистрационни номера на Контролно техническата инспекция - регистрационните табели, които се издават от Контролно техническата инспекция (КТИ) към Министерството на земеделието и храните се отнасят за селскостопанска техника - трактори, комбайни и др. Техните номера съдържат буква според областната регистрация на съответното ППС и 5-цифрен номер.

Автомобилите, освен по регистрационен номер, се идентифицират и по номер на рамата. След 1985 г. той съдържа 17 символа, включително букви и цифри, изписани на латиница. В номера на рамата не може да се съдържат буквите „O” , „I” , „Q”. Съществуват и така наречените „кратки“ номера, които съдържат по-малко от 17 символа, например на трактори, ремаркета и селскостопански машини. Така сключването на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ може да стане и без налична регистрация на МПС, но при определени условия. Това става въз основа на документ за придобиване на моторното превозно средство. Тогава в застрахователната полица се вписва само номера на неговата рама. След получаване на регистрационен номер от компетентните органи на МВР собственикът е длъжен да обяви пред застрахователя това обстоятелство в 7-дневен срок.

Полицата по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се изготвя на български и английски език. Въпреки желанието на някои клиенти, свързано най-вече с ползването на отстъпки от премията при сключване на комбинирана полица („Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“), законодателят определя, че не може да се издава повече от една полица по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, която е свързана с едно и също МПС.

Издаване на нова полица може да се извърши след изтичане срока на предходна или в случай, че действаща полица бъде прекратена по съответния надлежен ред от застрахователя. Възможно е, застрахователният договор да бъде сключен преди да е изтекъл предходния, но задължително обявената в полицата дата, на която влиза в сила е след датата на изтичане на предходния договор. Когато застрахованият желае и няма други пречки за това, застрахователният договор по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ влиза в сила 60 минути след неговото сключване.

Застрахователят снабдява застрахования със знак, издаден от гаранционния фонд.

Фигура 2. Знак на гаранционния фонд за сключена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“



Знакът на Гаранционния фонд е бланка под строга отчетност. Той съдържа запазената марка на Гаранционния фонд, уникален номер и дата, на която изтича срока на покритието. Номерът на стикера се регистрира в информационната система на застрахователното дружество, независимо дали застрахователната премия е платена еднократно или застраховката е сключена при условията на разсрочено плащане. В последния случай,

контролният талон удостоверява срока, до който е платена застрахователна премия, като стикер се издава при плащане на всяка от следващите вноски. Знакът е за еднократна употреба. При неговото изгубване или унищожаване, се издава нов знак, който е валиден до изтичане срока на застраховката или до датата, до която е платена застрахователна премия (при условие на разсрочено плащане). Знакът представлява самозалепващ се стикер с три отрязъка. Отрязък 1 се залепва на предното стъкло на МПС. В случаите, в които няма предно стъкло знакът се залепва върху застрахователната полица. Отрязък 2 се залепва върху застрахователната полица, а отрязък 3 върху контролния талон.

3.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“

Както по-горе беше описано, процесът по уреждане (ликвидация) на щетите се определя като съвкупност от последователни действия, с които се цели да се установи: настъпването на застрахователното събитие; наличието на застрахователен случай; размера на настъпилата щета; размера на застрахователното обезщетение, което застрахователят ще изплати.

При застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“, щетите, които подлежат на възмездяване са в следствие на пътнотранспортно произшествие. Възможно е при констатирано ПТП да са налице както материални, така и нематериални щети. Възможно е също така размерът на щетите да бъде малък, но и голям, който да доведе до значителни като сума обезщетения.

При настъпило пътно транспортно произшествие, при което видно се установява, че щетите са в минимални размери, участниците в произшествието са на едно мнение за причините и обстоятелствата,

свързани с него, последните, без да е необходимо да уведомяват органите на МВР, могат да попълнят така наречения двустранно-констативен протокол.²⁷ Това е документ, попълван под индиго в два екземпляра - по един за всеки от участниците в пътно транспортното произшествие. На гърба на всеки екземпляр са посочени указания за попълване. Недопустимо е и може да доведе до отказ за изплащане на обезщетение в протокола да има зачерквания, поправки и други подобни недостатъци.

Необходимите данни за застраховките „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за моторните превозни средства, участващи в ПТП се вземат от полиците на двамата участници и от техните свидетелствата за правоуправление. Във връзка с това е необходимо участниците в ПТП взаимно да си ги предоставят. Всеки екземпляр от протокола се подписва и от двамата участници, а за всеки участник остава по един екземпляр.

Според нашето законодателство, чрез двустранно-констативен протокол може да се документира ПТП, когато:

- няма пострадали лица;
- в произшествието участват само две МПС;
- няма друго (освен МПС) увредено имущество;
- и двамата участници в произшествието не са употребили алкохол или упойващи вещества;
- и двамата участници в произшествието са съгласни с обстоятелствата по неговото настъпване.

В случай, че участниците в произшествието не са на едно мнение относно обстоятелствата, свързани с неговото настъпване, е необходимо обаждане на телефона за спешни повиквания 112. Разговорът ще бъде

²⁷ Вж. Приложение № 1 Двустранно-констативен протокол

пренасочен към териториалното поделение на органите на МВР, които ще дадат указания, какво да се предприеме до тяхното пристигане.

Пътната полиция задължително посещава местопроизшествието в случаите, при които:

- има пострадало лице;
- произшествието е предизвикало задръстване на платното за движение;
- някой от участниците се съмнява, че другият е употребил алкохол или упойващи вещества;
- някой от участниците се съмнява, че другият не притежава необходимите права и документи за управление на МПС;
- в произшествието участват повече от две МПС;
- в произшествието участва МПС, което превозва опасен товар или товар, който се е разпилял на пътното платно и в резултат се създава опасност за движението;
- в произшествието участва МПС с чуждестранна регистрация.

Органите на МВР издават Констативен протокол за ПТП, в който се описват обстоятелствата по неговото настъпване. Те преценяват и виновността на водачите, участващи в произшествието, като е възможно да има и съвина на водачите.

Застрахованият е длъжен да уведоми своевременно своя застраховател за възникнал застрахователен случай, с негово участие и вина. Последният встъпва в задълженията на застрахования и възмездява причинените от него загуби на третите лица. След издаването от пътна полиция или попълването от участниците в ПТП протокол, в срок не по-късно от 7 дни от датата на събитието, пострадалият водач се явява пред застрахователя на виновния водач с автомобила си. Представя му

документите на автомобила, свидетелството си за правоуправление, екземпляр от Двустранно-констативния протокол или Констативния протокол издаден от МВР. По своя преценка застрахователят може да извика също и виновния водач, с неговия автомобил, участвал в произшествието.

Взаимоотношенията между застрахователя и третите лица се уреждат директно или чрез компетентния съд. Големината на застрахователното обезщетение зависи от размера на вредата, като последната се определя по споразумение между застрахователя и третото лице или от съда.

Застрахователят е в правото си да откаже плащането на застрахователно обезщетение в следните случаи:

- при претенции на застрахования, член на неговото семейство, както и на лицата работещи при него;
- щети на трети лица нанесени от неидентифицирани превозни средства;
- когато застрахованият е напуснал мястото на автопроизшествието и не е изчакал компетентните органи да освидетелстват събитието;
- когато се докаже, че виновното лице противозаконно е отнело транспортното средство;
- за незаконни претенции на трети лица.

Застрахователят плаща на пострадалото трето лице, но има право на регресен иск към застрахованите в следните случаи:

- умишлено причинени вреди от застрахования;
- моторното превозно средство е управлявано от неправопособен водач;
- водачът е употребил алкохол или друго упойващо вещество.

Застрахованият е длъжен да уведоми писмено застрахователя за възникналите щети, за обстоятелствата около тяхното настъпване и за размерът им. Ако е предявен съдебен иск, застрахованият е длъжен да привлече застрахователя в процеса.

Необходимите документи за образуване и обработване на ликвидационната преписка са:

- писменото уведомление;
- оригиналният екземпляр от застрахователния договор за застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
- съдебното решение, ако е заведено съдебно дело;
- Двустранно-констативен протокол или Констативен протокол от компетентните държавни органи за настъпилото застрахователно събитие.

Обезщетенията за вреди на моторни превозни средства се определят в съответствие с приета от Комисия за финансов надзор „Наредба за задължителното застраховане и за методиката за уреждане на претенции за обезщетение на вреди, причинени на моторни превозни средства“. Според нея: *„Обезщетението по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ не може да надхвърля определения лимит на отговорност. При частични вреди или пълно унищожаване на имущество, обезщетението не може да надвишава действителната стойност на увреденото имущество. Последната се определя от експертна комисия на застрахователя и не може да бъде по-голяма от пазарната му стойност към деня на настъпване на събитието. Застрахователят изплаща и необходимите и целесъобразни разходи за спасяване на увреденото имущество, в това число и транспортни разходи, както и тези за товарни и разтоварни дейности в рамките на застрахователната сума.*

При неимуществени вреди, като смърт или телесни увреждания на трети лица, обезщетението се определя от застрахователна експертна комисия (ЗЕК) към застрахователя на виновния водач или по съдебен ред. Обезщетението по задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се определя и заплаща във валутата, в която е предявена претенцията. Присъдените срещу застрахователя лихви за забава и за съдебни разноски не се ограничават от размера на застрахователната сума.

Срокът за окончателно произнасяне по претенция по задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ не може да бъде по-дълъг от три месеца от нейното предявяване пред застрахователя, сключил застраховката или пред неговия представител за уреждане на претенции. “²⁸

При настъпило застрахователно събитие, при което лице без сключена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, е причинило имуществени или неимуществени вреди на трето лице, то пострадалият следва да се обърне към гаранционния фонд, който би следвало да го обезщети, а в последствие да се възползва от регресните си права спрямо причинителя.

Погасителната давност по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, според българското законодателство е пет години.

²⁸ Наредба № 24 на КФН, обн. в ДВ, бр. 3 на 15.01.2008 г.

Изводи по глава първа

Автомобилът дал свобода и удобство на придвижване на хората. С времето той се усъвършенствал. Станал по-удобен, по-красив и по-бърз. Наред с това обаче, неговото масово използване довело до нови предизвикателства и рискове, свързани с ежедневна му употреба. Първото пътнотранспортно произшествие (ПТП) било предизвикано още при употребата на парамобила на Никола Кюно. Инцидентът, който се случил, въпреки максималната скорост на въпросното превозно средство от само 4km/h показал, че навлизането на всяка нова технология неизменно води и до нови рискове.

В съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, които могат да се развият със съвременните автомобили, засиленият трафик по пътищата, поведението и опита на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и т.н. са все фактори водещи до повишаване на техния брой.

Застраховането, като един от основните начини за борба с риска е призвано още при навлизането на автомобила да даде защита както на автомобилистите, така и на пострадалите вследствие на ПТП субекти. Още в самото начало редица застрахователни дружества влизат в крак с времето и започват да предоставят застрахователна защита на собствениците на автомобили.

С развитието на IT технологиите и същественото увеличаване скоростта на интернет връзката, стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. Навлизането на автономните автомобили обаче, ще доведе до редица проблеми, които до този момент не са съществували. Основният въпрос, който не само от юридическа, но и от застрахователна гледна точка стои е: кой субект ще бъде отговорен за причинените щети, вследствие използването на автономен

автомобил?

Застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ са както най-търсените, така и най-предлаганите на българския застрахователен пазар. Дялове вариращи между 68,30% и 74,40% красноречиво говорят за това. Може, с голяма степен на достоверност, да твърдим, че развитието на застраховането в България, след демократичните промени от 1989 и дори след приемането на страната в Европейския съюз може да се отъждестви с развитието на автомобилното застраховане.

ГЛАВА ВТОРА

СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ

1. Фактори, влияещи върху развитието на автомобилното застраховане в България.

Два са основните показателя, с които се установява състоянието и развитието на даден вид или клон застраховане:

- реализирания от застрахователите премиен приход;
- изплатените от застрахователите застрахователни обезщетения.

Тези показатели зависят от редица фактори, по-важните от които ще бъдат разгледани в следващото изложение. Условно те ще бъдат разделени на:

- фактори, свързани с обекта и субекта на застраховане;
- фактори, свързани със законодателството.

1.1. Фактори, свързани с обекта и субекта на застраховане

Обект на разглежданите в настоящата разработка застраховки („Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“) е моторното превозно средство. Вече беше отбелязано, че обект на застраховката „Каско на МПС“ е корпусът и двигателят на различните видове моторни превозни средства. От друга страна, въпреки че другата основна автомобилна застраховка се нарича „Гражданска отговорност на автомобилистите“, тя трябва да бъде сключена за всеки автомобил, а не от всеки автомобилист. Това прави броя на регистрираните моторни превозни средства, основен фактор, от който зависят състоянието и развитието на автомобилното застраховане. Той от своя страна зависи от броя на населението и неговите

нагласи, и финансови възможности, по отношение притежаването и ползването на личен автомобил.

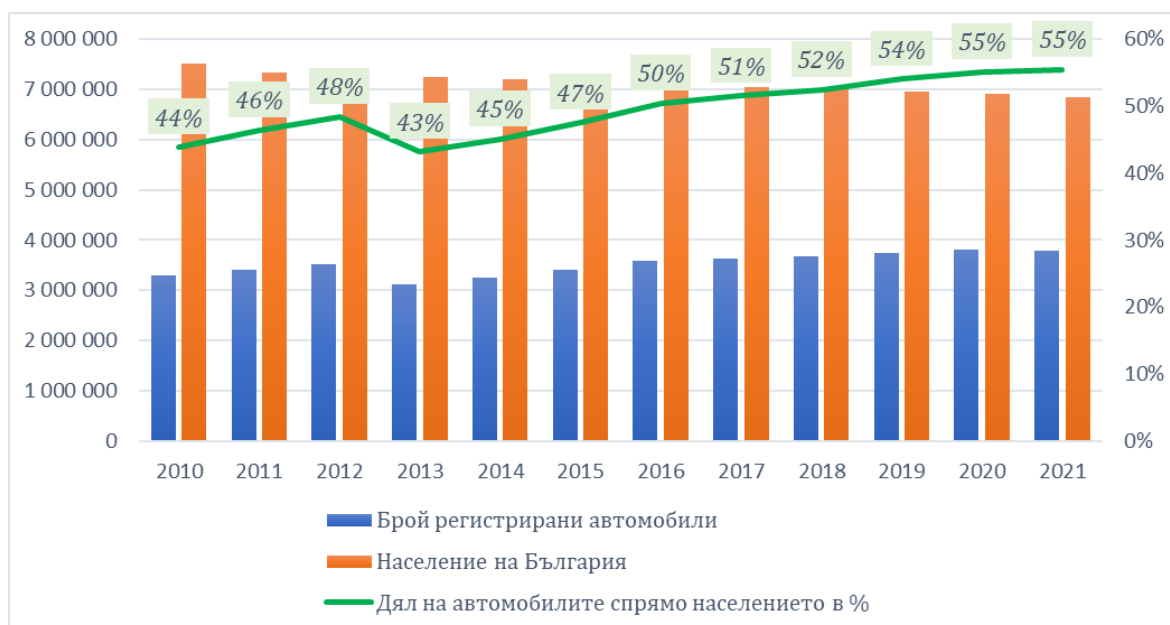
Таблица 4. Дял на автомобилите спрямо населението на страната за периода 2010 – 2021 година

Година	Регистрирани автомобили	Население на България	Дял на автомобилите спрямо населението
	бр.	бр.	%
2010	3 287 072	7 504 868	43.80
2011	3 401 611	7 327 224	46.42
2012	3 521 027	7 284 552	48.33
2013	3 125 672	7 245 677	43.14
2014	3 244 690	7 202 198	45.05
2015	3 397 665	7 153 784	47.49
2016	3 576 743	7 101 859	50.36
2017	3 628 720	7 050 034	51.47
2018	3 664 621	7 000 039	52.35
2019	3 752 626	6 951 482	53.98
2020	3 810 700	6 916 548	55.10
2021	3 786 935	6 838 937	55.37

Източник: МВР, НСИ и изчисления на автора

Данните в таблицата показват, че през разглеждания период броят на регистрираните в страната моторни превозни средства, с малки изключения в отделни години, расте и към 31.12.2021 г. е 3 786 935. Трябва да се има предвид и факта, че МВР не предоставя информация към Гаранционния фонд за автомобилите, собственост на определени държавни институции, което би направило техния брой още по-голям. Нарастването за периода спрямо базовата 2010 година е с 15,21%. Това контрастира на непрекъснато намаляващото население на страната, като намалението спрямо базовата 2010 година е с 8,87%.

Фигура 3. Дял на автомобилите спрямо населението на страната за периода 2010 – 2021 година



Източник: МВР, НСИ и изчисления на автора

Фигура 3 нагледно показва нарастването на дела на автомобилите в страната. То е значително, като през разглеждания период стойностите отбелязват ръст от 26,42%. Това се дължи както на нарасналия брой на автомобилите, така и на продължаващото намаляване на населението. Очевидно автомобилът придобива все по-голямо значение за българските граждани и докато в миналото обичайно домакинствата притежаваха по едно МПС, то все повече семейства придобиват два или повече автомобили.

Дотук установихме, че населението на страната с всяка изминала година притежава повече автомобили, което е основен фактор за развитието на автомобилното застраховане. Друг важен фактор са нагласите на хората по отношение необходимостта от сключване на автомобилна застраховка. Докато застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е задължителна, то застраховката „Каско на МПС“ е доброволна и сключването ѝ до голяма степен зависи от застрахователната култура на гражданите.

Един от важните показатели за развитието на всеки вид застраховане е обхватът на застраховката, който представлява процентното отношение на застрахованите спрямо броя на обектите. В следващата таблица този показател е изчислен за застраховката „Каско на МПС“.²⁹

Таблица 5. Обхват на застраховка „Каско на МПС“
за периода 2017 – 2021 година

Година	Регистрирани автомобили	Сключени застраховки	Обхват на застраховката
	бр.	бр.	%
2017	3 628 720	691 573	19,05
2018	3 664 621	741 090	20,22
2019	3 752 626	794 469	21,17
2020	3 810 700	839 776	22,03
2021	3 786 935	939 038	24,80

Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

Данните в таблица 5 показват, че успоредно с нарастването броя на регистрираните МПС, расте и броя на сключените застрахователни договори по застраховка „Каско на МПС“. Нещо повече докато регистрираните автомобили в страната за разглеждания период нарастват само с 4,36%, то сключените застраховки показват растеж от 35,79%.

Фигура 4 нагледно показва нарастването на обхвата на застраховката през наблюдавания период. Докато през 2017 година застраховка „Каско на МПС“ са имали 19,05% от регистрираните автомобили в страната, то през 2021 година делът на застрахованите достига 24,80%. Това показва значимостта на застраховката за българските граждани и затвърждава мястото ѝ на водеща при доброволното застраховане, което е съществен фактор за нейното развитие.

²⁹ Показателят е изчислен за периода 2017-2021 г., поради липса на официална информация от КФН за броя на сключените застрахователни договори преди 2017 година.

Фигура 4. Обхват на застраховка „Каско на МПС“
за периода 2017 – 2021 година



Освен броят на регистрираните МПС и сключените застрахователни договори, фактор по отношение нагласите на населението за сключване на автомобилна застраховка са и броят на пътно транспортните произшествия. От техния брой зависи и другия основен показател, свързан с развитието на даден клон застраховане, а именно застрахователните плащания.

В таблица 6 са обобщени данните за настъпилите ПТП през периода на нашето наблюдение. Забелязва се тенденция, с изключение на 2015 година, към намаляване броя на настъпилите пътнотранспортни произшествия. Най-малко ПТП са настъпили през 2020 година (28103), а най-голям брой произшествия са станали в началото на периода през 2010 г. (55639). За съжаление констатираната тенденция се дължи в по-голяма степен на така наречените леки пътнотранспортни произшествия, където намалението за периода е с 48,82%. Тежките ПТП, при които има пострадали хора, отбелязват намаление само с 8,02%. Затова и данните за загиналите и ранените в следствие на ПТП не показват сериозно намаление. Отново през 2020 година броят на пострадалите е най-малък. Това се дължи най-вече на

ограничителните мерки, предприети в България по повод разпространението на Ковид-19. Въздействието на тези мерки върху автомобилното застраховане ще бъде разгледано по-нататък в изложението.

Таблица 6. Пътнотранспортни произшествия в страната за периода 2010 – 2021 година

Година	Тежки ПТП	Леки ПТП	Общ брой ПТП	Загинали в следствие на ПТП	Ранени в следствие на ПТП
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
2010	6610	49029	55639	775	8080
2011	6640	41837	48477	658	8301
2012	6717	40125	46842	601	8193
2013	7012	40627	47639	601	8770
2014	7015	42251	49266	660	8635
2015	7225	42927	50152	708	8971
2016	7404	44479	51883	708	9374
2017	6888	35527	42415	682	8680
2018	6684	31445	38129	611	8466
2019	6730	28401	35131	628	8499
2020	5710	22393	28103	463	7121
2021	6080	25094	31174	561	7609

Източник: МВР

Въпреки отчетеното намаление както при броя на ПТП, така и при броя на пострадалите граждани, все още числата са твърде големи. Докато в скандинавски страни като Швеция 10 загинали в следствие на ПТП за една година се смятат за неприемливо голям брой, то в нашата страна, въпреки коментираното намаление, 463 загинали през 2020 година не трябва да успокоява никого. Нещо повече, след облекчаване на мерките, във връзка с разпространението на Ковид-19, тенденцията отново се обърна и през 2021 година отбелязваме ръст както при загиналите, така и при ранените в следствие на ПТП.

Големият брой на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях са фактор, който влияе върху развитието на автомобилното застраховане. През последните няколко години усилено се говори за

въвеждане на системата Бонус-Малус при застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите. Тази система наред с чисто застрахователните задачи може да допринесе и за намаляване броя на ПТП, а от там и на пострадалите граждани. Въпросите, свързани с въвеждането на Бонус-Малус системата в България ще бъде разгледана по-нататък в изложението

1.2. Фактори, свързани със законодателството

Поради коментирания по-горе социално значим характер на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, тя е задължителна в почти всички държави. Нашата страна не прави изключение и на основание Кодекса за застраховането, *„договор за застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е длъжно да сключи всяко лице, което притежава моторно превозно средство, което е регистрирано на територията на Република България и не е спряно от движение или управлява моторно превозно средство от трета държава при влизане на територията на Република България, когато няма валидна за територията на Република България застраховка.“*³⁰ Освен това, Кодексът за застраховането, позволява застраховката да се сключва и от всяко друго лице, различно от собственика на моторното превозно средство. В тези случаи обаче, като застраховано лице отново се записва собственика на моторното превозно средство, а противоречивата фигура на „застраховащ“, при този вид застраховане отсъства.

Застраховката е свързана с личната отговорност на автомобилиста. Това подсказва, че всеки автомобилист (а не всеки автомобил) трябва да има застраховка „Гражданска отговорност“. На практика обаче, това не е

³⁰ Кодекс за застраховането, Чл. 483; ал.1, в сила от 01.01.2016 г.

така. Според Кодекса за застраховане, „*длъжни да сключат застраховката са всички собственици на моторни превозни средства (МПС), които имат регистрация на територията на Република България или влизат у нас с МПС, без да притежават валидна за страната застраховка*“.³¹ От самия факт на притежаване на МПС непосредствено следва задължението за сключване на застраховката, тоест в крайна сметка се получава, че не за всеки автомобилист, а за всяко МПС трябва да има сключена застраховка „Гражданска отговорност“.

Както вече беше отбелязано, проблемът с гарантиране интересите на невинно пострадалите в следствие на ПТП трети лица, когато причинителят е чуждестранен водач на моторно превозно средство е частично решен със създаването на международната застрахователна система „Зелена карта“. Нашата страна членува в тази система и към настоящия момент застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ предоставя застрахователна защита на територията на България и на още 32 държави. Това са всички страни-членки на Европейския съюз, както и Андора, Великобритания, Исландия, Швейцария, Норвегия и Сърбия. Разширяването на застрахователното покритие към страни като: Албания, Босна и Херцеговина, Северна Македония, Черна Гора, Русия, Молдова, Украйна, Беларус, Мароко, Тунис, Израел, Иран и Турция става посредством издаване от застрахователя на така наречената „Зелена карта“. Това наименование идва от зеления цвят на картата, която удостоверява наличието на застраховката.

Въпросът с покритието на причинените вреди на трети лица в следствие на ПТП, когато чуждестранния водач на МПС не е от държава-членка на Европейския съюз и няма сертификат „Зелена карта“ е решен с

³¹ Кодекс за застраховането, Чл. 483, в сила от 01.01.2016 г.

въвеждането на така наречената гранична застраховка. Според нашето законодателство *„Лице, което при влизане на територията на Република България управлява МПС, което обичайно се намира на територията на трета държава и няма застраховка, покриваща отговорността за причинените от него на трети лица имуществени и неимуществени вреди, свързани с притежаването и/или използването на моторното превозно средство, валидна за територията на Република България, е длъжно да сключи застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на граничния КПП.“*³²

Гранична застраховка е длъжен да сключи и водач, който управлява МПС и който през повечето време се намира в друга страна при влизане на територията на Република България с валидна застраховка, чийто срок изтича, преди лицето да е напуснало територията на страната, освен когато тази застраховка е била продължена или подновена.³³

От всичко изложено дотук следва, че обхватът на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ трябва да клони към 100%. За разглеждания период обаче, се забелязва, че това твърдение не отговаря на истината. Въпреки, че застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ има задължителен характер, от данните в таблица 6 се вижда, че не всички собственици и водачи на автомобили притежават валидна застрахователна полица.

Обхватът на застраховката до 2016 година е твърде малък. Причините за ниските нива, в началото на разглеждания период, са свързани с икономическото развитие на страната. Последната световна финансова и икономическата криза се отрази на цялата икономика, в частност и на благосъстоянието на населението.

³² Кодекс за застраховането, чл. 483; ал.1; т.2 и ал.2, в сила от 01.01.2016 г.

³³ Кодекс за застраховането, чл. 483; ал.2, в сила от 01.01.2016 г.

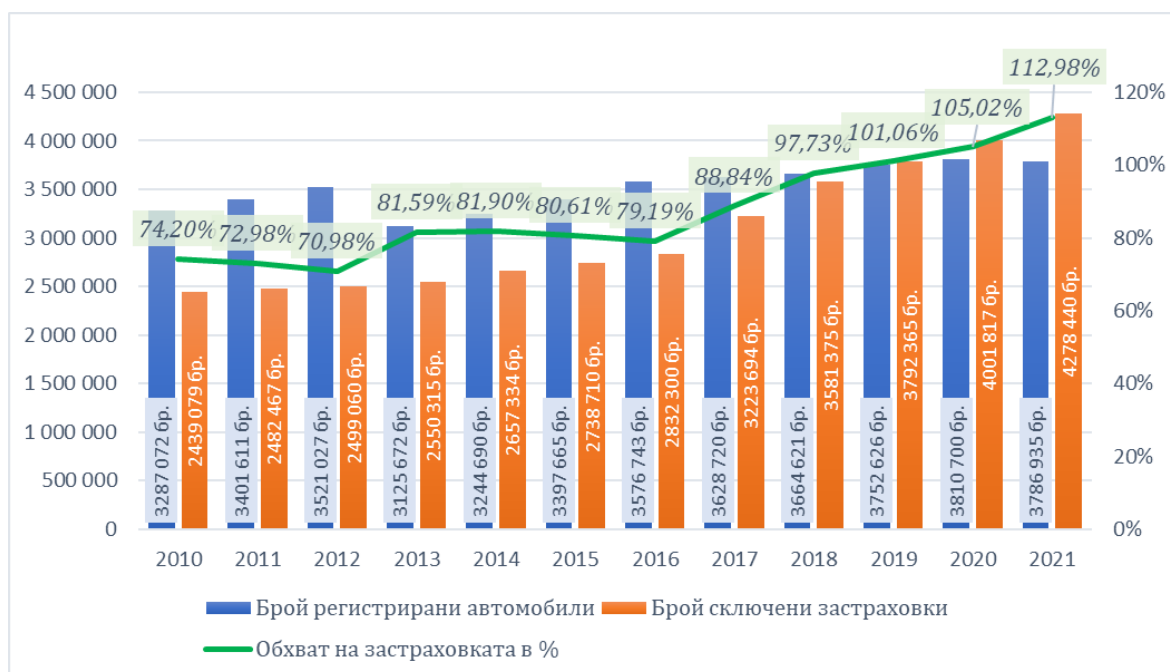
Таблица 7. Обхват на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

Година	Регистрирани автомобили	Сключени застраховки	Обхват на застраховката
	бр.	бр.	%
2010	3 287 072	2 439 079	74,20
2011	3 401 611	2 482 467	72,98
2012	3 521 027	2 499 060	70,98
2013	3 125 672	2 550 315	81,59
2014	3 244 690	2 657 334	81,90
2015	3 397 665	2 738 710	80,61
2016	3 576 743	2 832 300	79,19
2017	3 628 720	3 223 694	88,84
2018	3 664 621	3 581 375	97,72
2019	3 752 626	3 792 365	101,05
2020	3 810 700	4 001 817	105,01
2021	3 786 935	4 278 440	112,98

Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

През този период доходите на населението на страната растат, но с по-бавни темпове от нивото на издръжка за едно лице. В същото време цената на застрахователната услуга се увеличава, поради възможността за безпрепятствено преминаване на границите на всички държави от европейската общност, което доведе до разширяване на покритите рискове. Въпреки че през 2011 г. и 2012 г. броят на регистрираните МПС се увеличава с 114 539 и съответно с 119 461, броят на застрахованите водачи нараства само с 43 388 и съответно с 16 593. През следващите години отбелязвахме относително стабилни стойности на обхвата в рамките на 81-82%, което е далеч от средното за европейския пазар. Тенденцията се запазва до 2016 година, когато обхватът на застраховката спада до 79,19%. Този спад, можеше да доведе до връщане на граничния контрол, касаещ наличието на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

Фигура 5. Обхват на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

Възникналата опасност допринесе за предприемането на редица мерки. Държавата, в лицето на пътна полиция, съвместно с Гаранционния фонд започнаха предупредителна процедура срещу лицата, които притежават автомобили и в същото време нямат сключена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Основният способ, използван от институциите тогава се състоеше в определянето на срок, в който собствениците и водачите на МПС да представят валидна застраховка. В противен случай моторното превозно средство подлежеше на deregистрация.

От друга страна въвеждането на електронна полица даде възможност да се ограничи разпространението на фалшиви застраховки. До голяма степен бяха пресечени опитите за злоупотреби и от страна на нелоялни посредници, които не отчитаха своевременно, към застрахователните компании, сключените от тях застраховки. Постоянните пътни проверки и

осъществяването на връзка между информационния център на Гаранционния фонд и КАТ спомогнаха обхвата по застраховката да се повиши значително, за да достигне и дори да надмине нивото от 100%. Надминаването на 100% на пръв поглед противоречи на логиката. Невъзможно е да бъдат застраховани повече автомобили от регистрираните в КАТ. Това обаче има своето обяснение. След промените в Закона за движението по пътищата през 2016 година и засилените мерки за повишаване обхвата на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, Кодексът за застраховането вмени на Гаранционния фонд задължението да информира водачите на МПС за случаи на обстоятелства, които са довели до липсата на валидна застраховка за съответния автомобил: *„Информационният център (на Гаранционния фонд) уведомява собствениците на моторни превозни средства, за които не е сключен договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите или сключеният застрахователен договор е бил прекратен не е подновен, и им дава срок 14 дни от датата на изпращане на уведомлението да представят доказателства за наличие на сключен и действащ застрахователен договор за тази застраховка“*³⁴

В случай, че собственика на въпросното МПС не се съобрази с предоставения период от 14 дни и не сключи застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, той получава второ писмо от ОД на МВР сектор „Пътна Полиция“, с което бива уведомен, че: *„в сектор „Пътна Полиция“ при ОДМВР на основание чл. 18б, ал.1, т.8 от Наредба I-45/24.03.2000 и чл. 143, ал. 10 от ЗДвП служебно се прекратява регистрацията на посоченото в уведомлението МПС“*.³⁵

В повечето от случаите, водачите с прекратена по различни причини

³⁴ Кодекс за застраховането, Чл.574, ал. 10

³⁵ Цитиран е откъс от съдържанието на получено от собственик на МПС с невалидна застраховка писмо.

застраховка (най-често поради не плащане на съответната част от разсрочената застрахователна премия), сключват нова застраховка и така на практика се получава, че за едно и също МПС за период от една година може да има две и дори повече застраховки „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Последното се засили като тенденция по време на мерките възприемани по повод пандемията Ковид-19, когато много от хората нямаха възможност да управляват автомобилите си за дълго време и съответно не считаха за необходимо да плащат съответните части на разсрочената във времето застрахователна вноска, което автоматично е довело до прекратяване отговорността на застрахователя и служебна deregистрация на автомобилите. В последствие много от гражданите сключиха нови застрахователни договори, което доведе до обхват на застраховката за 2020 и 2021 година от 105,01% и съответно от 112,98%.

От изнесените данни за обхвата на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ ясно се вижда, че възприетите от държавата законодателни мерки оказаха своето положително влияние върху развитието на автомобилното застраховане. То стабилно заема позицията на лидер по отношение на другите клонове застраховане.

2. Динамика в развитието на застраховането „Каско на МПС“ в България

2.1. Динамика в развитието на премиения приход по застраховката

Както вече беше отбелязано, реализираният от застрахователните дружества премиен приход е най-важният показател за развитието на даден вид застраховане. В резултат на изследването дотук беше установено, че са налице редица предпоставки за нарастване стойностите на този показател. В следващата таблица е представена динамиката на развитие на премиения приход по застраховка „Каско на МПС“

Таблица 8. Премииен приход по застраховка „Каско на МПС“
за периода 2010 – 2021 година

Година	Премииен приход	Изменение на премийния приход
	лв.	%
2010	496 239 148	-
2011	442 836 419	-10,76
2012	416 650 188	-5,91
2013	410 560 671	-1,46
2014	431 344 855	5,06
2015	483 803 627	12,16
2016	511 676 946	5,76
2017	566 148 032	10,65
2018	617 488 269	9,07
2019	652 161 845	5,62
2020	652 874 623	0,11
2021	712 342 129	9,11

Източник: КФН и изчисления на автора

Числата в Таблица 8 показват, че след спад в стойностите на показателя, през първите три години от периода, тенденцията се обръща и застрахователите, опериращи на българския застрахователен пазар, непрекъснато регистрират увеличение. Най-голямо е то през 2015 година (с 12,16%), а най-малко през 2020 година (0,11%). Нарастването за целия 12 годишен период, спрямо базовата 2010 г. е с цели 43,55%. Това нарастване кореспондира пряко с увеличения брой на регистрираните в страната автомобили, както и с дела на автомобилите спрямо населението на страната.

Обхватът на застраховката, изчислен в предходния параграф, показва растеж от 30,18%, а броят на сключените застраховки „Каско на МПС“ нарасна с 35,79%. Това обстоятелство също допринесе за увеличението, което се констатира при реализирания премиен приход от застрахователите.

Показателят премиен приход, освен от разгледаните и оценени фактори, зависи и от застрахователната сума на застрахованите обекти,

както и от тарифната ставка на застрахователите. Застрахователната сума на застрахованите обекти от своя страна зависи от стойността на моторните превозни средства и от използваната форма на застраховане. Практиката показва, че обичайно използваната форма, при застраховките „Каско на МПС“ е застраховането на действителна стойност. При нея обезщетението е равно на оценената щета и затова тя е най-разбираема и предпочитана от застрахованите. Действителната стойност всъщност е пазарната стойност на съответното МПС и кореспондира пряко с поетата от застрахователите отговорност, тоест със застрахователната сума на застрахованите моторни превозни средства.

Таблица 9. Застрахователна сума по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година

Година	Застрахователна сума	Сключени застраховки	Средна застрахователна сума
	лв.	бр.	лв.
2017	16 169 018 832	691 573	23380,06
2018	17 882 024 773	741 090	24129,36
2019	19 748 848 622	794 469	24857,92
2020	20 184 422 817	839 776	24035,48
2021	21 036 205 460	939 038	22401,87

Източник: КФН и изчисления на автора

Поради липсата на официална информация за броя на сключените застрахователни договори по застраховка „Каско на МПС“ за годините преди 2017 г., периода на наблюдение е 2017-2021 г. Изнесените в Таблица 9 данни показват увеличение на размера на поетата от застрахователите отговорност, което е логично спрямо увеличаващия се във времето брой на сключените застраховки „Каско на МПС“. Това се отразява и на коментираното по-горе нарастване на реализирания от застрахователните дружества премиен приход. От друга страна изчислената средна застрахователна сума показва устойчив размер.

Фигура 6. Средна застрахователна сума по застраховка „Каско на МПС“
за периода 2017 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Очевидно застраховката „Каско на МПС“ се сключва от собственици на автомобили със среден ценови диапазон 22 000 - 24 000 лева. Затова, въпреки че „Каско на МПС“ е най-предпочитаната доброволна застраховка в България и отстъпва по премиен приход единствено на задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“, нейният обхват, коментиран по-горе, не надхвърля 25%. За съжаление възрастта на автомобилния парк в България е висока. По данни от МВР, цитирани в пресата, „от 279 000 ново регистрирани автомобили, над 236 000 са употребявани. Делът на моторните превозни средства на възраст над 20 години доближава 50%, а този на автомобилите на възраст до 5 години продължава да спада и се оценява само на 4,7%.“³⁶ Това неминуемо се

³⁶ Николов, К., Автосекторът в България: новото расте, но старее, в. „Капитал“, 21.01.2022г. Изтеглено на 15.03.2022 г. от <https://www.capital.bg>

отразява върху застрахователната стойност на наличните моторни превозни средства. Последното е предпоставка за намаляване на премийния приход на застрахователите – веднъж като пряка последица от ниската пазарна цена на автомобилите и втори път като намаляване броя на МПС в ценовия диапазон, предпочитан за застраховане.

Другият фактор влияещ пряко върху премийният приход е тарифната ставка на застрахователите. „Тя зависи от големината на риска, който е предопределен от обективни и субективни фактори като мощността на автомобила, спирачната система, използваното гориво, възрастта и пола на водача, населеното място, където обичайно се движи моторното превозно средство.“³⁷ Основната диференциация обаче се прави спрямо възрастта на моторното превозно средство. На българския застрахователен пазар, тарифната ставка се движи между 5% (за автомобили до 5 годишна възраст) и 9% от застрахователната сума за най-старите моторни превозни средства.

Таблица10. Средна цена на застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година

Година	Премийен приход	Сключени застраховки	Средна цена на застраховка „Каско на МПС“
	лв.	бр.	лв.
2017	566 148 032	691 573	818,64
2018	617 488 269	741 090	833,22
2019	652 161 845	794 469	820,88
2020	652 874 623	839 776	777,44
2021	712 342 129	939 038	758,59

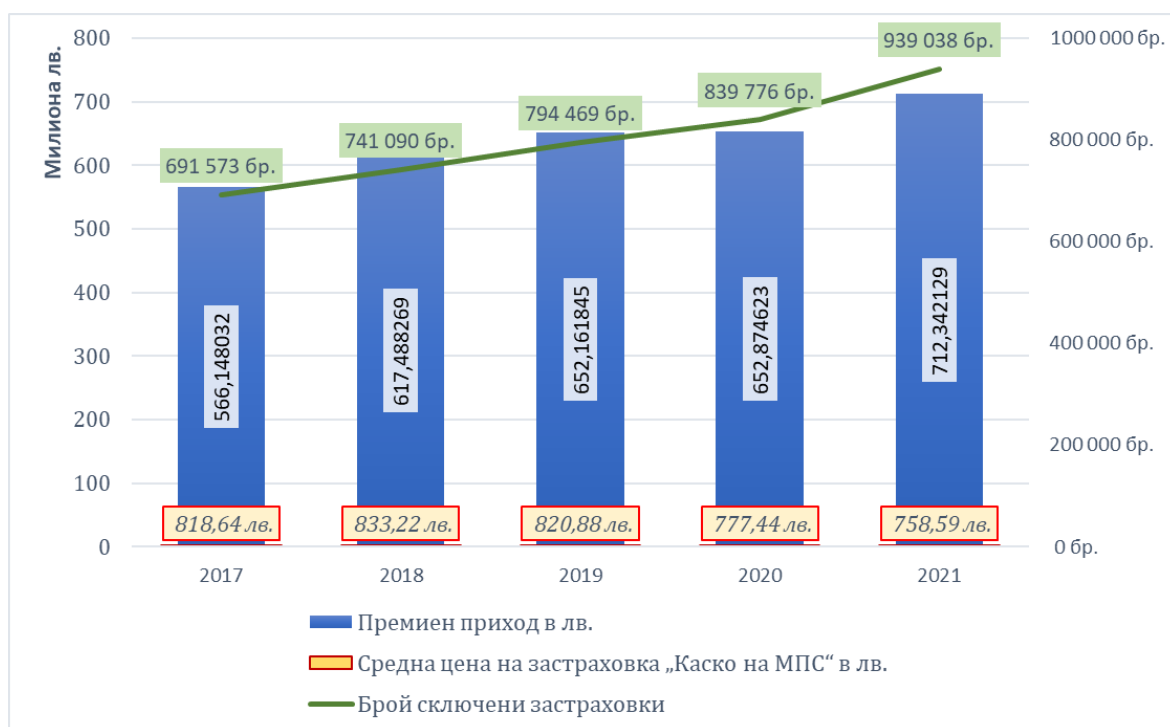
Източник: КФН и изчисления на автора

Данните в таблица 10 показват, че на фона на нарастващ брой сключени застрахователни договори и реализиран от застрахователите

³⁷ Ерусалимов, Р., Илиев, Н. Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“ в България, сп. Бизнес Управление, кн. 1, 2022 г. с.41

премиен приход, средната цена на застраховка „Каско на МПС“ намалява през разглеждания период.

Фигура 7. Средна цена на застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017-2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Онагледеното, посредством Фигура 7 намаление на средната цена на застраховка „Каско на МПС“ се дължи преди всичко на коментираната по-горе възрастова структура на автомобилния парк в България. Въпреки, че тарифната ставка за по-стари и евтини автомобили е по-висока, не може да компенсира по-ниската база, върху която се изчисляват застрахователните премии.

В първа глава беше показана значимостта на застраховането „Каско на МПС“ за българския застрахователен пазар. Установено беше, че след демократичните промени в България развитието на застраховането в страната се отъждестви с развитието на автомобилното застраховане, представлявано само от две застраховки - „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Своеобразната класация, касаеща

значението за даден вид или клон застраховане се прави съобразно заемания пазарен дял. След демократичните промени от края на 1989 г. на българския застрахователен пазар застраховката „Каско на МПС“ зае трайно първото място по пазарен дял. Това продължи и след приемането на страната ни като пълноправен член на Европейския съюз. Според данни, изнесени на официалната страница на Комисията за финансов надзор, пазарният дял на застраховката, веднага след приемането ни в Европейския съюз е както следва:

- 2007 г. – 44,15%;
- 2008 г. – 45,04%;
- 2009 г. – 41,37%.

Тогава застраховката е безспорен лидер на българския застрахователен пазар, като реализирания премиен приход по нея е близо 2 пъти по-голям от този на втория по значимост застрахователен продукт. През разглеждания от нас период 2010-2021 г., ситуацията се променя коренно. Двете автомобилни застраховки сменят своите места и застраховката „Каско на МПС“ заема вече втората позиция.

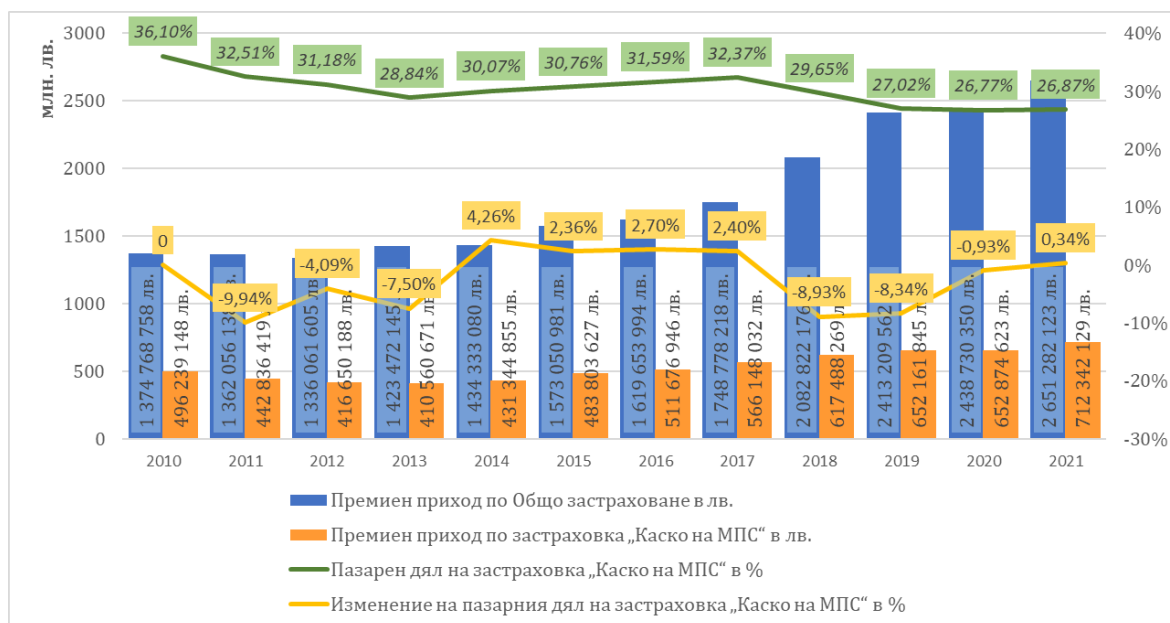
През 2010 година застраховка „Каско на МПС“ все още е лидер на българския застрахователен пазар с 36,10% дял, спрямо 35,08% на другата автомобилна застраховка. През целия останал период на наблюдение застраховката отстъпва първото място и трайно се установява на втората позиция.

Таблица 11. Пазарен дял застраховка „Каско на МПС“
за периода 2010 – 2021 година

Година	Премиен приход по Общо застраховане	Премиен приход по застраховка „Каско на МПС“	Пазарен дял на застраховка „Каско на МПС“	Изменение на пазарния дял на застраховка „Каско на МПС“
	лв.	лв.	%	%
2010	1 374 768 758	496 239 148	36,10	-
2011	1 362 056 138	442 836 419	32,51	-9,94
2012	1 336 061 605	416 650 188	31,18	-4,09
2013	1 423 472 145	410 560 671	28,84	-7,50
2014	1 434 333 080	431 344 855	30,07	4,26
2015	1 573 050 981	483 803 627	30,78	2,36
2016	1 619 653 994	511 676 946	31,61	2,70
2017	1 748 778 218	566 148 032	32,37	2,40
2018	2 082 822 176	617 488 269	29,48	-8,93
2019	2 413 209 562	652 161 845	27,02	-8,34
2020	2 438 730 350	652 874 623	26,77	-0,93
2021	2 651 282 123	712 342 129	26,86	0,34

Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 8. Пазарен дял застраховка „Каско на МПС“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 8 нагледно показва очерталата се тенденция към намаляване на пазарния дял на застраховка „Каско на МПС“. Най-съществено намалението е през: 2011 г. (с 9,94%); 2018 г. (с 8,93%) и 2019 г. (с 8,34%). Намалението през целия период, спрямо базовата 2010 година е с цели 25,6%. Причините за това са много и комплексни. Може би най-сериозен отпечатък върху тази тенденция даде последната световна финансова и икономическа криза, която се усети в България най-силно в периода 2009 - 2012 година. Тогава част от потребителите на застрахователната услуга бяха принудени да се откажат от доброволните застраховки поради спад в техните доходи. От друга страна, все още много граждани смятат, че задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ покрива щетите и върху техните автомобили и веднъж сключили я не виждат необходимост от доброволната „Каско на МПС“. Освен това, възприетите през 2016 година мерки за повишаване броя на сключените задължителни застраховки, поради причини коментирани по-горе, доведоха до изглеждащите на пръв поглед абсурдни нива на обхвата на „Гражданска отговорност на автомобилистите“ от близо 113%, което чувствително повиши премийния приход при нея.

Въпреки че застраховката „Каско на МПС“ остава лидер при доброволното застраховане по отношение реализиран от застрахователните дружества премиен приход, загубата на първото място и продължаващия спад на пазарния ѝ дял говорят за проблеми в нейното развитие. Ниската застрахователна култура на населението, остарелия автопарк в страната и задължителния характер на другата автомобилна застраховка правят така, че едва ли тенденцията ще се обърне, поне в обозримото бъдеще и застраховката отново ще стане лидер на българския пазар. По-горе беше коментирано, че средната стойност на застрахованите автомобили е между 22000 – 24 000 лева. Това са сравнително нови моторни превозни средства. Логично е собствениците на такива автомобили да търсят застрахователна

защита. За да заеме застраховката „Каско на МПС“ отново първото място по премиен приход е необходимо значително обновяване на автомобилите в страната, което може да дойде с евентуалните концептуални промени, във връзка с политиката на Европейския съюз, по отношение използваните двигатели и преминаването към електромобили.

2.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката

Другият основен показател, посредством който се определя развитието на даден вид застраховане е извършените застрахователни плащания. В общото застраховане те се наричат застрахователни обезщетения и чрез тях застрахователите изпълняват основната си възмездителна функция.

Таблица 12. Изплатени обезщетения по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2010 – 2021 година

Година	Изплатени обезщетения	Изменение на изплатените обезщетения
	лв.	%
2010	328021317	-
2011	287065811	-12,49
2012	273799229	-4,62
2013	251413460	-8,18
2014	337691119	34,32
2015	364351499	7,89
2016	335571443	-7,90
2017	301894274	-10,04
2018	292605578	-3,08
2019	308251446	5,35
2020	296726646	-3,74
2021	296173221	-0,19

Източник: КФН и изчисления на автора

Числата в Таблица 12 показват, че застрахователните плащания по

застраховка „Каско на МПС“ за периода на наблюдение се колебаят около 300 милиона лева на година. Най-висока е тяхната стойност през 2015 г. (364351499), а най-ниска през 2012 г. (273799229). За целия период спрямо базовата 2010 година се отчита намаление от 9,71%, като то е разпределено неравномерно през годините. Тези на пръв поглед противоречиви данни, от които не може да се определи тенденция имат своето обяснение, което ще потърсим в настоящото изложение.

„Уреждането на щетите в общото застраховане е процес познат в практиката под наименованието „ликвидация на щетите“. Този процес може да се определи като съвкупност от последователни действия, с които се цели да се установи:

- настъпването на застрахователното събитие;*
- наличието на застрахователен случай;*
- размера на настъпилата щета;*
- размера на застрахователното обезщетение, което застрахователят ще изплати.*

Процесът започва с оглед и констатация на щетите, след което се преминава към оценка на техния размер. Крайната фаза на ликвидацията на щетите е изплащането на застрахователното обезщетение. Върху размера на изплатените от застрахователите обезщетения влияят, пряко или косвено, редица фактори, на които ще обърнем внимание в следващото изложение.

Броят на пострадалите от сбъдването на застрахователното събитие застраховани обекти и поетата от застрахователите отговорност, изразена чрез застрахователната сума са двата основни фактора, които влияят върху размера на застрахователните плащания по всяка имуществена застраховка. При застраховката „Каско на МПС“ тези фактори зависят от:

- броя на застрахованите моторни превозни средства;*

- поведението на участниците в пътното движение;
- честотата на проявление на риска;
- стойността на застрахованите автомобили;
- прилаганата от застрахователите система за изплащане на обезщетенията.³⁸

В следващата таблица са поместени резултатите от изчислената честота на предявяване на претенция към застрахователите по отношение на застраховката „Каско на МПС“. Този индикатор зависи от броя на:

- застрахованите МПС;
- предявените претенции към застрахователите.

Таблица 13. Честота на предявените претенции по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година³⁹

Година	Сключени застраховки	Предявени претенции	Честота на предявените претенции
	бр.	бр.	%
2017	691 573	410 461	59,35
2018	741 090	407 760	55,02
2019	794 469	403 189	50,75
2020	839 776	369 373	43,98
2021	939 038	351 763	37,46

Източник: КФН и изчисления на автора

Резултатите, изнесени в Таблица 13 показват относително висок брой на претенциите, спрямо сключените застрахователни договори. Това произтича от спецификата на застраховката „Каско на МПС“. В процеса на движение по автомобила могат да се нанесат различни видове повреди. При новите и скъпи МПС дори лекото одраскване на боята от хвъркнали камъчета, води до предявяване на претенция за плащане. Вече беше

³⁸ Ерусалимов, Р; Илиев, Н. Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“ в България, сп. Бизнес Управление, кн. 1, 2022, с.44-45.

³⁹ Поради липса на официална информация за броя на застрахованите и броя на предявените претенции пред 2017 г., периода за наблюдение е 2017-2021 г.

коментирано, че най-предпочитаната форма на застраховане е „застраховане на действителна стойност“. При тази форма размерът на застрахователното обезщетение е равен на размера на щетата, т.е. пълнотата на застрахователната защита е равна на единица, тъй като застрахователната сума е равна на застрахователната стойност на обекта, което също е предпоставка за голяма честота на предявените претенции.

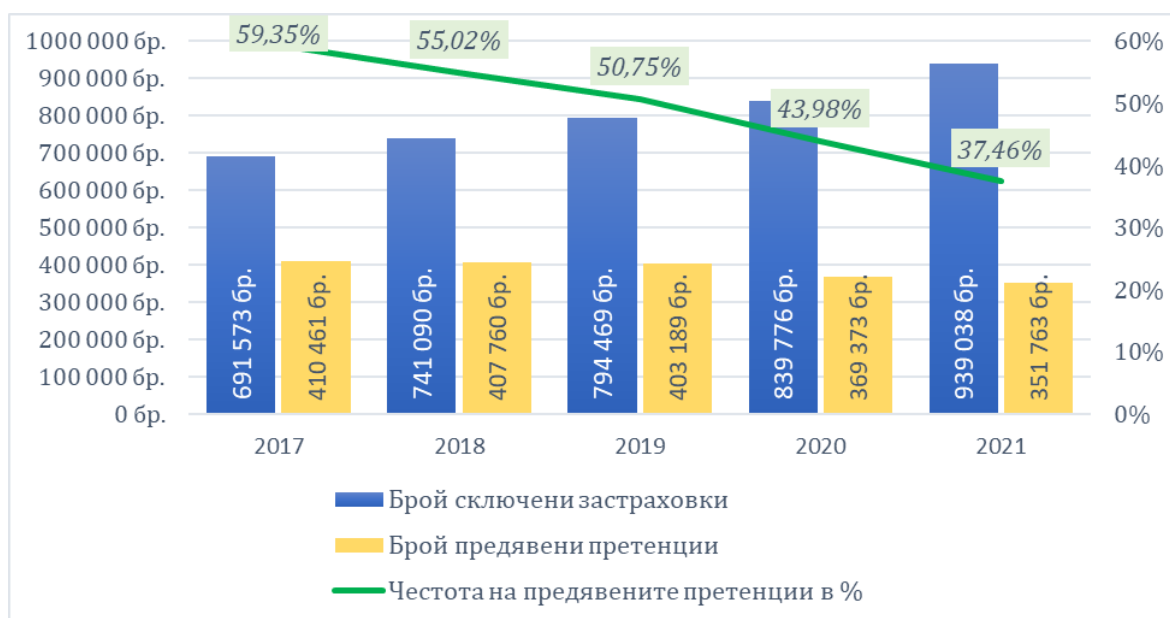
Данните обаче показват, че въпреки увеличаващия се брой на застрахованите МПС във времето, броя на заведените пред застрахователите иски (претенции) за изплащане на обезщетение намалява. Намалението се констатира през всичките 5 години, като за целия период то е с 14,30%. Това говори за добра ликвидационна работа на застрахователните дружества. От друга страна все повече застрахователните дружества прилагат форма на застраховане, определяна в специализираната литература като „франшиза“ (лично участие на застрахованите в покритието на щетите). Основната преследвана от тях цел е да се избегнат разходите по оценката и уреждането на „дребните“ щети. В теорията са познати две разновидности на франшизата:

- условна франшиза;
- безусловна франшиза.

В практиката, обаче се използва предимно безусловната франшиза, при която щетите до размера на франшизната граница винаги остават за сметка на застрахованите. Застрахователите ще платят само разликата, ако има такава, над размера на франшизата. Тази форма на застраховане е желана и от застрахованите. Обикновено при нея се прави отстъпка от застрахователната премия. Фактът, че не се изплащат всички възможни щети и че се спестяват разноси на застрахователите, свързани с оценката и уреждането на загубите, прави последното възможно. Освен това, застрахованите получават отстъпки при липса на щети през предходната застрахователна година. По този начин те нямат интерес да обявяват щетите

с малък размер, което също води до намаляване честотата на предявените претенции.

Фигура 9. Честота на предявените претенции по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 9 нагледно показва намалението, което за целия период е с 36,88%. Честотата на предявените претенции намалява най-съществено през последните две години от наблюдавания период. Това има своето обяснение. Свързано е с наложените от държавата мерки за ограничаване разпространението на Ковид-19, през 2020 и 2021 година, ефект на който ще бъде отделено специално внимание по-нататък в изложението.

В специализираната литература, един от основните показатели за установяване качеството на застрахователната работа и състоянието на даден вид застраховане е квотата на щетите. Този показател *„зависи от размера на изплатените застрахователни обезщетения и събраните застрахователни премии“*⁴⁰. В практиката е прието да се нарича квота на

⁴⁰ Драганов, Хр., Илиев, Б., Ерусалимов, Р., Василев, В. Анализ на дейността на застрахователното дружество. Изд. Фабер, В. Търново, 2008, с. 27

щетимост, но в настоящото изложение ще се придържаме към утвърдените в теорията понятия, където се говори за две основни разновидности на показателя:

- бруто квота на щетите;
- нето квота на щетите.

Бруто квотата на щетите представлява отношение между изплатените застрахователни обезщетения и реализирания премиен приход от застрахователите по даден вид застраховане. Чрез този показател се дава една обща представа за състоянието на конкретния вид застраховане, без обаче да се отчитат направените разноси за издръжка на застрахователната дейност. В случая не се прави диференциация на застрахователната премия по нейните съставни части. Известно е, че плащанията на застрахователя може да се обособят в основни групи:

- във връзка с поетата от него отговорност към застрахованата съвкупност (застрахователни обезщетения);
- във връзка с издръжката на дейността му (разноските на застрахователя).⁴¹

Така и застрахователната премия се калкулира и отчита пред КФН по нейните съставни части като:

- нето премия (която е предназначена да покрие плащанията на обезщетенията);
- бруто (тарифна) премия (която покрива всички плащания на застрахователя, без оглед на тяхното предназначение).⁴²

⁴¹ Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането, АИ Ценов, Свищов 2018, с. 78

⁴² Повече за застрахователната вноска и нейните съставни части Вж. Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането, АИ Ценов, Свищов, 2018, с.с. 71-80.

Таблица 14. Бруто квота на щетите по застраховка „Каско на МПС“
за периода 2010 – 2021 година

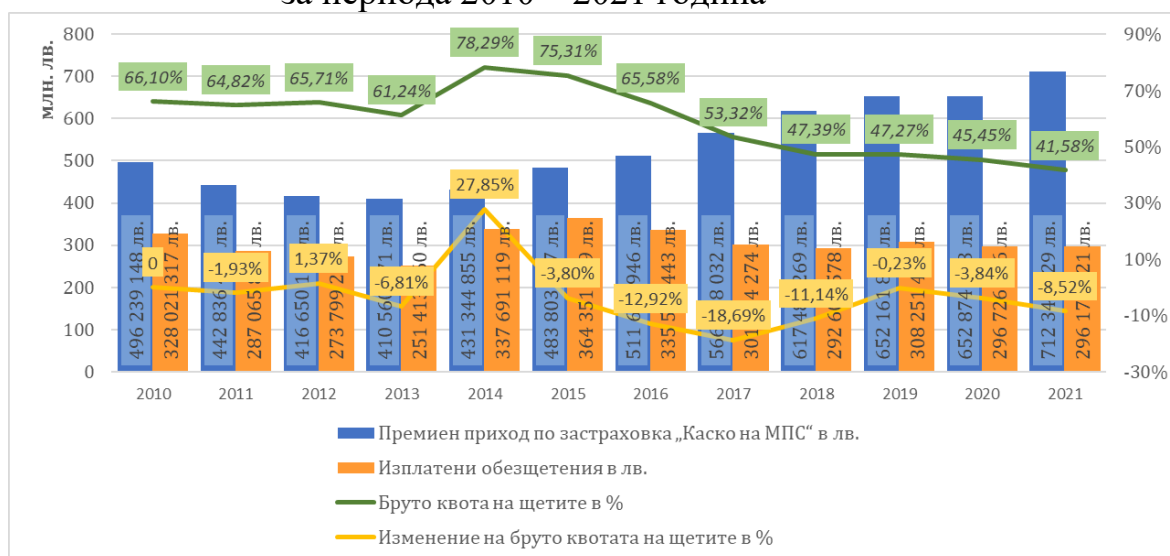
Година	Премиен приход	Изплатени обезщетения	Бруто квота на щетите	Изменение на бруто квотата на щетите
	лв.	лв.	%	%
2010	496 239 148	328021317	66,10	-
2011	442 836 419	287065811	64,82	-1,93
2012	416 650 188	273799229	65,71	1,37
2013	410 560 671	251413460	61,24	-6,81
2014	431 344 855	337691119	78,29	27,85
2015	483 803 627	364351499	75,31	-3,80
2016	511 676 946	335571443	65,58	-12,92
2017	566 148 032	301894274	53,32	-18,69
2018	617 488 269	292605578	47,39	-11,14
2019	652 161 845	308251446	47,27	-0,23
2020	652 874 623	296726646	45,45	-3,84
2021	712 342 129	296173221	41,58	-8,52

Източник: КФН и изчисления на автора

Направените изчисления показват стойности на бруто квотата на щетите, които варират в диапазона 78,29% - 41,58% за разглеждания период. Отчетливо се забелязва тенденция към намаляване на този показател като това се дължи както на нарастването на реализирания премиен приход, така и на намалението при изплатените от застрахователите обезщетения.

Фигура 10 онагледява динамиката при показателя бруто квота на щетите през периода на наблюдение. Ясно се вижда тенденцията на намаление, като само през две години (2012 и 2014) се забелязва нарастване спрямо предходната година. Общото намаление за периода спрямо базовата 2010 г. е с цели 37,10%.

Фигура 10. Бруто квота на щетите по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Съставните части на застрахователната вноса се представят в застрахователно техническия план, одобряват се от надзорния орган, но не подлежат на публикуване. Затова ще възприемем, че разноските на застрахователя⁴³, необходими за издръжка на неговата дейност представляват 30% от тарифната вноса на застрахователя, съответно от реализирания общ премиен приход.

В следващата таблица квотата на щетите е представена в нейния нетен вариант. За целта премиеният приход по застраховка „Каско на МПС“ е редуциран с приетите от нас 30%.

Изчисленията и представени в Таблица 15 стойности на нето квотата на щетите, при редукция на премиения приход с 30% за разноски, показват, че рискът не се развива еднакво през отделните години на наблюдавания период. Логично тенденцията към намаляване на този показател следва коментираната по-горе тенденция за бруто квотата на щетите.

⁴³ Под разноски на застрахователя се разбират всички разходи, свързани с издръжката на дейността: комисионни на посредниците; разходите за щатни заплати на персонала, осветление, отопление, канцеларски материали и т. н.

Таблица 15. Нето квота на щетите по застраховка „Каско на МПС“
за периода 2010 – 2021 година

Година	Нето премиен приход	Изплатени обезщетения	Нето квота на щетите
	лв.	лв.	%
2010	347367403	328021317	94,43
2011	309985493	287065811	92,61
2012	291655131	273799229	93,88
2013	287392469	251413460	87,48
2014	301941398	337691119	111,84
2015	338662538	364351499	107,59
2016	358173862	335571443	93,69
2017	396303622	301894274	76,18
2018	432241788	292605578	67,69
2019	456513291	308251446	67,52
2020	457012236	296726646	64,93
2021	498639490	296173221	59,40

Източник: КФН и изчисления на автора

Вижда се, че само през две от годините (2014 и 2015 г.) нето квотата на щетите надхвърля 100%. През 2014 г. на всеки 100 лв. нето премия се падат 111,84 лв. изплатени обезщетения, а през 2015 г. на 100 лв. нето премия се падат 107,59 лв. обезщетения. В останалите години от наблюдавания период, нето квотата на щетите е под 100%, което прави застраховката печеливша. Въпросното неравномерно развитие на риска се преодолява с познатото ни в теорията „изравняване на риска във времето“. Така годините, в които нето квотата на щетите е по-малка от 100% (застрахователят е събрал по-голяма рискова вноска от изплатените обезщетения) ще компенсират тези, в които на застрахователите ще се наложи да изплатят по-високо обезщетение от реализирания си премиен приход. Не бива обаче, полученият излишък, вследствие на благоприятно развитие на риска да се счита за печалба на застрахователя. Той трябва да се задели в своеобразен времеви резерв, за да може с него да се покрият евентуалните свръх плащания в годините с неблагоприятно развитие на

риска.⁴⁴

Средно притегления показател за нето квотата на щетите през периода на наблюдение е 82,07%, което означава, че на всеки 100 лева нето вноски, застрахователите са платили 82,07 лева обезщетение. Рискът е изравнен във времето, а застраховката „Каско на МПС“ може да се счита за финансово стабилна. Разбира се тези изводи са валидни само при изчисления тук дял на разносните (30%) от размера на тарифната застрахователна премия. Застрахователните дружества не могат съществено да оказват влияние върху развитието на риска, защото в повечето случаи той е обективно предопределен. Те обаче, могат чрез оптимизация на своята работа да влияят върху размера на разносните за издръжка на дейността. Така при по-малък относителен дял на тези разноси, застраховката може да стане още по-добре финансово позиционирана. От друга страна справедливото заплащане труда на работещите в застрахователната сфера (както собствените служители, така и самостоятелните посредници) е предпоставка за сключването на повече застрахователни договори, което освен, че ще повиши размера на премийния приход, ще доведе и до по-добро действие на Закона за големите числа и следователно до по-малки отклонения в развитието на риска през отделните години.

2.3. Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“

При изследване развитието на застраховка „Каско на МПС“ до тук, отчетливо се забелязва промяна на показателите, свързани с премийния приход и застрахователните плащания, през последните две години от наблюдавания период. Разразилата се здравна криза, причинена от разпространението на нов корона вирус SARS-CoV-2, даде своето отражение върху световната икономика, включително и върху

⁴⁴ Повече за изравняването на риска във времето Вж. Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането. АИ Ценов, Свищов, 2018, с. 59.

застраховането. Възприетите от много държави, а и от България, мерки за борба с пандемията като: изискванията за изолация и социална дистанция, ограничения в придвижването на хора, временно затваряне на парковете за разходка, редуциране на обществения транспорт, се отразиха негативно върху много бизнес субекти. Различни отрасли на икономиката бяха засегнати, а най-осезателно пострадаха секторите: транспорт, туризъм, хотелиерство и ресторантьорство. Затова в настоящото изложение ще се опита да направим оценка на влиянието на мерките възприети от държавата за ограничаване на заболяемостта и преодоляване на здравната криза върху развитието на най-често сключваната в България доброволна застраховка. Ще концентрираме нашето внимание върху последните две години от наблюдавания период и ще сравним стойностите на съответните показатели с предпандемичната 2019 година.

Таблица 16. Ново регистрирани автомобили за периода 2019 – 2021 година

Година	Ново регистрирани МПС	Изменение в броя на ново регистрираните МПС
	бр.	%
2019	302 461	-
2020	241 302	-20,22
2021	279 000	15,62

Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

В България се изработват много компоненти за МПС, но за съжаление през последните години не се произвежда напълно готов и окомплектован автомобил. Безпрецедентните мерки като затваряне на държавни граници за преминаване на хора и стоки, които не са от първа необходимост се отрази върху търговията с автомобили в страната, а техния внос, особено през определени месеци на 2020 година, беше силно редуциран. Това ясно проличава от отчетеното намаление с цели 20,22% на ново регистрираните моторно превозни средства, спрямо предпандемичната 2019 година. По

данни на МВР, цитирани в пресата, намалението е най-голямо (с около 37%) при регистрирането на нови автомобили. Спад спрямо 2019 година има и при вноса на употребявани МПС, като той се оценява на около 18% (Илиев).⁴⁵

Въпреки, че през 2021 година се забелязва ръст на ново регистрираните автомобили с 15,62% спрямо предходната година, то нивата от 2019 г. все още не могат да бъдат достигнати.

Таблица 17. Застрахователна сума и брой сключени застраховки „Каско на МПС“ за периода 2019 – 2021 година

Година	Застрахователна сума	Изменение при застрахователната сума	Сключени застраховки	Изменение при сключените застраховки
	лв.	%	бр.	%
2019	19 748 848 622	10,44	794 469	7,20
2020	20 184 422 817	2,21	839 776	5,70
2021	21 036 205 460	4,22	939 038	11,82

Източник: КФН и изчисления на автора

Данните в Таблица 17 показват увеличаване както на броя на застрахованите МПС, така и на постата в стойностно отношение отговорност на застрахователите. Налице е обаче, сериозен спад в темпа на нарастване и при двата показателя през 2020 година. Докато през 2019 г. изменението на броя на застрахованите спрямо предходната година е в посока на нарастване с 7,20%, то този показател отчита само 5,70% нарастване през 2020 година. Същото, дори в по-голяма степен, се отнася и до темпа на нарастване на застрахователната сума. Той спада близо 5 пъти.

През 2021 година, мерките възприети от държавата бяха постепенно облекчавани. Това се отрази както върху броя на застрахованите

⁴⁵ Илиев, А. Продажбите на превозни средства в България се свиват с над 20% през 2020 г. INVESTOR.BG. Изтеглено на 15 март 2022 г. от <https://www.investor.bg/novini/444/a/prodajbite-na-prevozni-sredstva-v-bylgariia-se-svivat-s-nad-20-prez-2020-g-319269/>

автомобили, така и върху реализирания от застрахователите премиен приход. Освен това, отчетливо се забелязва, че на нарастване от 11,82% при броя на застрахованите, съответства 3 пъти по-малък ръст (4,22%) по отношение на застрахователната сума. Несъмнено това се дължи на остарелия автопарк в нашата страна и застраховане на по-ниски по стойност моторни превозни средства.

Обстоятелствата свързани с мерките, които държавите наложиха за ограничаване разпространението на вируса SARS-CoV-2, оказаха своето влияние върху реализирания от застрахователите премиен приход по застраховката „Каско на МПС“. От една страна, ограничаването при придвижването между отделните областни градове би следвало да повлияе негативно върху развитието на застраховката. От друга страна обаче, изискванията за социална дистанция, временната отмяна на синята и зелената зони за паркиране в някои градове, допринесоха за по-честото използване на личния автомобил в градска среда. Последното, освен всичко друго, е предпоставка за търсене на застрахователна защита за личните автомобили на гражданите.

При съпоставяне на данните за предпандемичната 2019 година с тези за 2020 и 2021 година, по отношение обхвата на застрахователното покритие и реализирания от застрахователите премиен приход по застраховка „Каско на МПС“ могат да се направят интересни изводи.

Таблица 18. Обхват на застраховка „Каско на МПС“
за периода 2017 – 2021 година

Година	Регистрирани автомобили	Сключени застраховки	Обхват на застраховката	Премиен приход	Средна цена на застраховката
	бр.	бр.	%	лв.	лв.
2019	3 752 626	794 469	21,17	652 161 845	820,88
2020	3 810 700	839 776	22,03	652 874 623	777,44
2021	3 786 935	939 038	24,80	712 342 129	758,59

Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

Нарастването на броя на застрахованите моторни превозни средства през 2020 и 2021 години е довело до увеличаване размера на реализирания от застрахователите премиен приход по застраховката „Каско на МПС“, спрямо предпандемичната 2019 година. Очевидно мерките на държавата за ограничаване разпространението на новия корона вирус накараха все повече граждани да използват личните си автомобили и съответно да търсят застрахователна защита за тях. Интересното в случая е, че нарастването на броя на сключените застрахователни договори изпреварва значително ръста на реализирания от застрахователите премиен приход. Очевидно по-стари и съответно по-евтини автомобили са били застраховани, което потвърждава и факта, цитиран по-горе, че автомобилите над 20 годишна възраст в България доближават 50 процентен дял. Изчислената в Таблица 18 средна цена на една застраховка „Каско на МПС“ за периода 2019-2021 година също потвърждава този факт. Отчетеният спад в цената на застраховката, спрямо 2019 година е с 5,29% през 2020 г. и съответно с 7,59% през 2021 година.

Нека проследим влиянието на възприетите от държавата мерки, във връзка с ограничаване разпространението на Ковид-19, върху другия основен показател отразяващ развитието на даден вид застраховане, а именно застрахователните плащания.

Таблица 19. Фактори, влияещи върху застрахователните плащания по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2019 – 2021 година

Година	Сключени застраховки	Предявени претенции	Честота на предявените претенции	Застрахователна сума по сключени през т. г. застраховки
	бр.	бр.	%	%
2019	794 469	403 189	50,75	19 748 848 622
2020	839 776	369 373	43,98	20 184 422 817
2021	939 038	351 763	37,46	21 036 205 460

Източник: КФН и изчисления на автора

Както по-горе беше отбелязано през 2020 и 2021 години има

нарастване на броя на застрахованите моторни превозни средства и на размера на застрахователната сума, спрямо предпандемичната 2019 година. Изчисленията показаха и ръст на застрахователната сума. Логично, по-големият брой застраховани обекти и поетата по-голяма отговорност от застрахователите би следвало да доведе и до по-голям брой на пострадалите, изразен чрез броя на предявените от застрахованите претенции за изплащане на застрахователно обезщетение. Данните, оповестени на официалната страница на Комисията за финансов надзор обаче, показват противоположен резултат. През 2020 година се отчита намаляване с 8,39% на броя на предявените претенции, като те от 403 189, през 2019 година, спадат на 369 373, въпреки увеличения брой на застрахованите обекти. Спад с 13,34 процентни пункта се забелязва и при честотата на предявените през 2020 година претенции.

През 2021 година нещата стоят по същия начин. Въпреки нарасналия с близо 12% брой на застрахованите моторни превозни средства се отчита спад с 4,77% на предявените от застрахованите претенции. Това рефлектира и върху регистрирания спад с 14,82 процентни пункта на честотата на предявените претенции.

Основната причина за тези противоречиви резултати, според нас, се дължи на наложените от държавата мерки, във връзка с ограничение разпространението на появилия се в края на 2019 година нов корона вирус. В средата на март 2020 година Народното събрание обяви извънредно положение в цялата страна, което продължи до 13 май същата година. С решение на Министерски съвет от 14 май 2020 година беше въведена извънредна епидемична обстановка, срокът на която многократно беше удължаван, за да се стигне до 31 март 2022 г., когато този срок не беше удължен. Така повече от 2 години гражданите и стопанските субекти бяха принудени от обстоятелствата да ограничат своята дейност. В началото, при действащо извънредно положение, в големите областни градове бяха

въведени контролно пропускателни пунктове. Курортният ни град Банско беше изцяло блокиран, а жителите и гостите на града бяха поставени под 14 дневна карантина. София беше почти напълно блокирана по време на Великденските празници (17-21 април 2020 г.).

Освен, че придвижването между отделните градове на страната беше силно ограничено, засилените проверки по пътищата от страна на полицията доведоха и до намаляване на скоростта, с която обикновено се движат МПС по републиканската ни пътна мрежа и която в повечето случаи е причина за пътно транспортни произшествия (ПТП). Описаните обстоятелства допринесоха за намаляване броя на ПТП, а от там и до намаляване броя на пострадалите.

Таблица 20. Пътнотранспортни произшествия в страната за периода 2019 – 2021 година

Година	Тежки ПТП	Леки ПТП	Общ брой ПТП	Загинали в следствие на ПТП	Ранени в следствие на ПТП
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
2019	6730	28401	35131	628	8499
2020	5710	22393	28103	463	7121
2021	6080	25094	31174	561	7609

Източник: МВР – Главна дирекция „Национална полиция“

Изнесените от Главна дирекция „Национална полиция“ данни показват, че общият брой на ПТП през 2020 г. намалява с 20,02%, в сравнение с 2019 година. Намалението е както при тежките ПТП, при които има загинали и/или ранени, така и при леките ПТП, при които са налице само материални щети.⁴⁶

⁴⁶ МВР, *Полезна информация/Безопасност на пътя/Статистика*. Изтеглено на 15 март 2022 г. от Министерство на вътрешните работи. Пътна полиция: <https://www.mvr.bg/opp>

Въпреки, че през 2021 година се забелязва увеличение както на тежките, така и на леките пътно транспортни произшествия, то общият брой на ПТП е намалял с 13,10%, спрямо 2019 година.

Намаление се отчита и при загиналите и ранените вследствие на ПТП. То е по-отчетливо през 2020 година, когато и мерките за ограничаване разпространението на вируса SARS-CoV-2 бяха по-строги. Освен върху броя на пострадалите граждани, намалелият брой на пътно транспортните произшествия доведе и до намаляване на претърпените от застрахованите имуществени вреди, което от своя страна е основна предпоставка за намаляване на изплатените обезщетения по застраховката „Каско на МПС“.

Вече беше коментирано намаляването размера на изплащаните обезщетения по застраховка „Каско на МПС“. За целия 12 годишен период на наблюдение (2010-2021 г.) това намалението беше с 9,71%, като разпределението се оказа неравномерно във времето. Спрямо предпандемичната 2019 година намалението е с 3,74% за 2020 г. и съответно с 3,92% за 2021 година.

Както вече беше отбелязано през 2020 и 2021 година се отчита ръст на застрахованите моторни превозни средства. Ръст отчитаме и в поетата от застрахователите отговорност, изразена чрез застрахователната сума. Въпреки това данните, изнесени в Таблица 21, показват намаление на застрахователните плащания с 3,74% през 2020 г. и съответно с 3,91% през 2021 г., спрямо предпандемичната 2019 година. Същото се забелязва и при показателя за оцетимост на застрахователната сума, чрез който е прието да се определя основната вероятност за настъпване на застрахователен случай.⁴⁷ Този показател намалява с 0,9 процентни пункта през 2020 г. и съответно с 0,15 процентни пункта през 2021 г., което рефлектира върху

⁴⁷ Ерусалимов, Р. Актюерство - Част трета. В. Търново: Фабер, 2016, с.62

намаляването големината на риска по застраховка „Каско на МПС“. При равни други условия това би довело или до намаляване на тарифната ставка на застрахователите или до увеличаване на положителния финансов резултат от риска по тази застраховка.

Таблица 21. Промяна на застрахователните плащания по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2019 – 2021 година

Година	Застрахователна сума	Изплатени застрахователни обезщетения	Показател за ощетимост на застрахователната сума
	лв.	лв.	%
2019	19 748 848 622	308251446	1,56
2020	20 184 422 817	296726646	1,47
2021	21 036 205 460	296173221	1,41

Източник: КФН и изчисления на автора

През двете години, след въвеждане на противоепидемични мерки в нашата страна, се забелязва намаление на броя на ново регистрираните моторни превозни средства. Въпреки това, броят на застрахованите автомобили расте, но с по-бавни темпове от преди. Констатирано беше, че автомобилният парк в страната продължава да остарява, а делът на регистрираните в България моторни превозни средства на възраст над 20 години достига до 50%. Този факт допринася за значително по-слабия ръст на поетата от застрахователите отговорност, въпреки нарасналия брой на застрахованите обекти. Това рефлектира и върху един от основните показатели за развитието на даден вид застраховане – реализираният от застрахователите премиен приход. Показателят за тези 2 години расте, но със значително по-бавни темпове, което оказва влияние и върху средната цена на една застраховка „Каско на МПС“.

Другият основен показател (размера на застрахователните плащания), обект на изследването, показва намаление и през двете години, след

въвеждане на противоепидемични мерки в страната. Това основно се дължи на ограничения трафик по пътищата на страната, особено през месеците март, април и май на 2020 година, както и на засилените проверки от страна на пътна полиция, в резултат на което водачите намалиха скоростта на своето придвижване.

В крайна сметка мерките, наложени във връзка с ограничаване разпространението на Ковид-19, не повлияха значително върху развитието на застраховането „Каско на МПС“ в България, а просто забавиха неговия темп. За съжаление с намаляване на контрола върху изпълнение на мерките и с отпадането на част от тях през 2021 година се забелязва увеличение на броя на пътно транспортните произшествия. Необходимо е засиления контрол от страна на пътна полиция да продължи, което да се отрази в посока на намаление както на ПТП, така и на размера на застрахователните плащания.

3. Динамика в развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в България

3.1. Динамика в развитието на премиения приход по застраховката

Съблюдавайки логиката на настоящото изследване ще продължим с разглеждане и анализ на основния показател, с който се характеризира даден вид застраховане – реализираният от застрахователите премиен приход.

Както по-горе беше отбелязано застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ заема все по-голям пазарен дял. Особено голяма динамика се наблюдава след пълноправното членство на страната в Европейския съюз. Тогава цените на застраховката бяха освободени. Това, от една страна, даде възможност за постигане на коректна пазарна цена по застраховката и естествено саморегулиране на пазара, но от друга се допусна възможността за провеждане на политика на нелоялна конкуренция,

дъмпингови цени и проява на неадекватно пазарно поведение. Много важна в този момент се оказва ролята на регулаторния орган – Комисия за финансов надзор (КФН), която чрез предприетите мерки успя да запази стабилността на застрахователните дружества и доверието в застрахователния пазар.

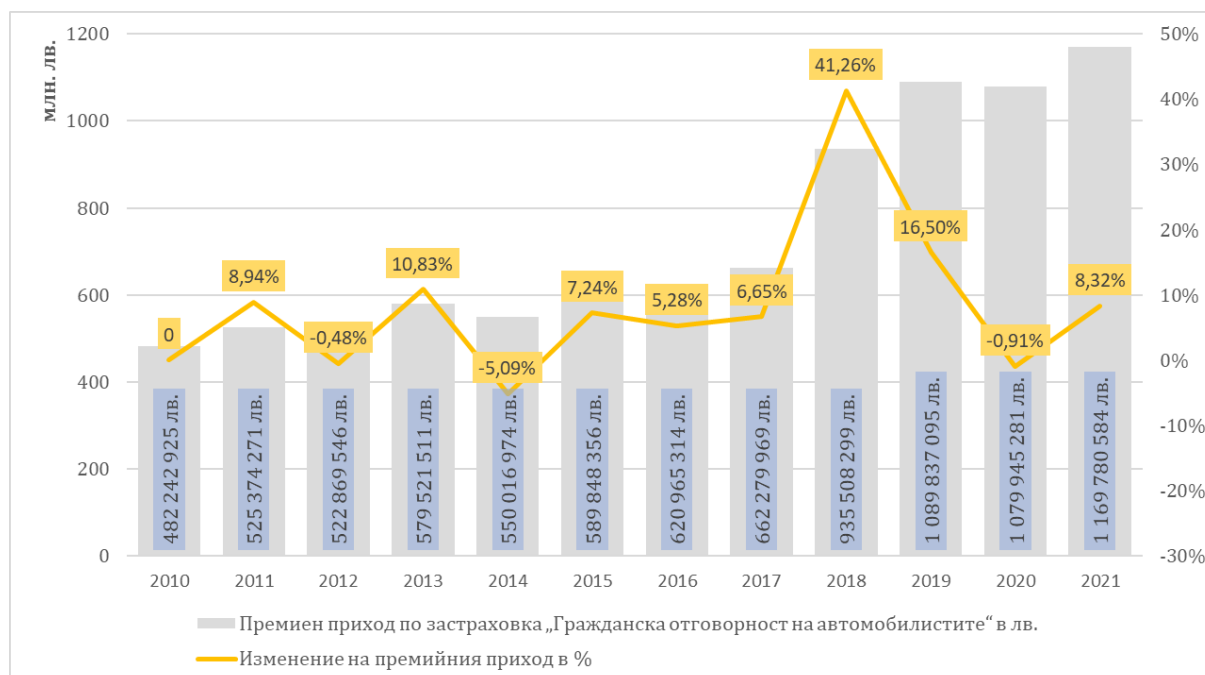
Таблица 22. Премиен приход по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

Година	Премиен приход	Изменение на премиения приход
	лв.	%
2010	482242925	-
2011	525374271	8,94
2012	522869546	-0,48
2013	579521511	10,83
2014	550016974	-5,09
2015	589848356	7,24
2016	620965314	5,28
2017	662279969	6,65
2018	935508299	41,26
2019	1089837095	16,50
2020	1079945281	-0,91
2021	1169780584	8,32

Източник: КФН и изчисления на автора

Данните показват, че през разглеждания период се наблюдава повишение на премиения приход по застраховката с близо 690 милиона лева, тоест ръст с над 142%, което представлява средно годишен ръст от близо 12%. Само през три години (2012, 2014 и 2020 г.) премиеният приход намалява спрямо предходната година, като намалението е относително малко. Една от причините за констатираното нарастване е увеличеният брой на регистрираните моторни превозни средства. За разглеждания период, както вече беше отбелязано, този ръст е с 15,21%. Освен това броят на сключените застрахователни договори също расте, като за периода в предходния параграф беше изчислен ръст от 35,79%

Фигура 11. Премийен приход по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 11 нагледно показва, че след 2016 година, когато държавата възприе редица мерки за повишаване обхвата на застраховката, премийният приход значително нарасна, което с особена сила важи за 2018 година, когато се отчита ръст от 41,26%. Това е годината, в която обхватът на застраховката достигна почти 100%. С изключение на 2020 година, когато е регистриран малък спад с 0,91%, тенденцията на нарастване на премийния приход остава и през 2019 и 2021 година, когато изчисления по-горе обхват дори надхвърля 100%.⁴⁸

Освен от броя на обектите и обхвата на застраховката, коментирани по-горе, премийният приход зависи и от размера на застрахователната вноски.

⁴⁸ Причините за обхват по-голям от 100% бяха обяснени по-горе и са свързани със служебната deregистрация на автомобили и последващо сключване на нова застраховка през текущата година.

Таблица 23. Средна цена на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

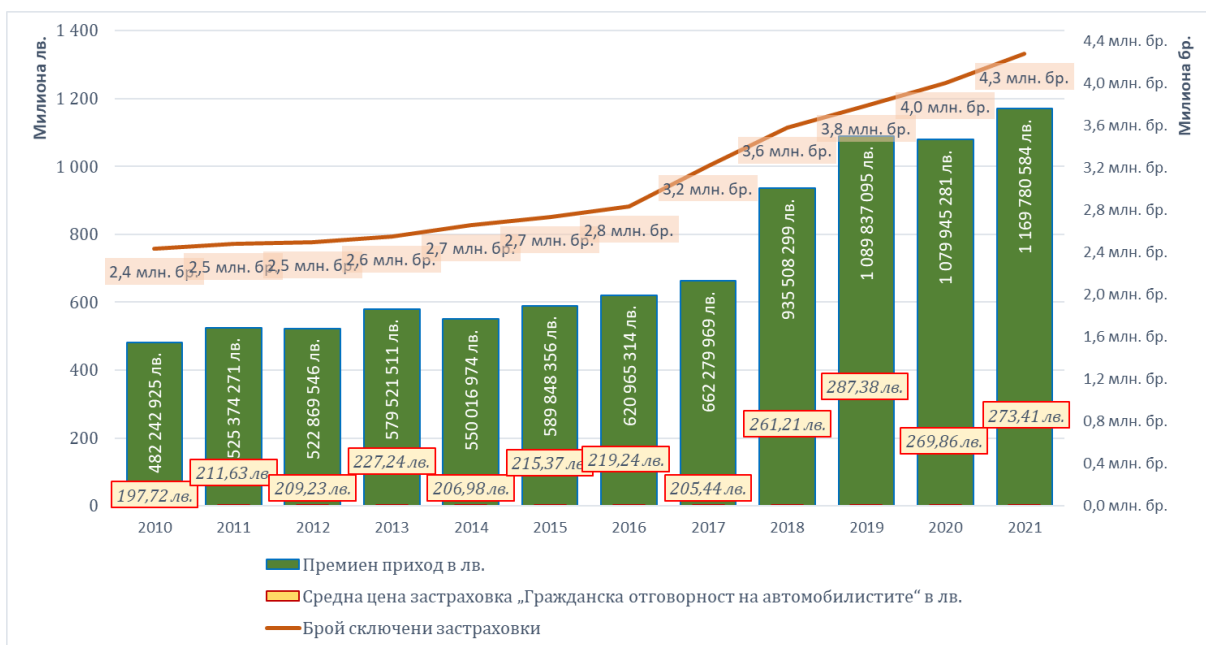
Година	Премиен приход	Сключени застраховки	Средна цена на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“
	лв.	бр.	лв.
2010	482242925	2 439 079	197,72
2011	525374271	2 482 467	211,63
2012	522869546	2 499 060	209,23
2013	579521511	2 550 315	227,24
2014	550016974	2 657 334	206,98
2015	589848356	2 738 710	215,37
2016	620965314	2 832 300	219,24
2017	662279969	3 223 694	205,44
2018	935508299	3 581 375	261,21
2019	1089837095	3 792 365	287,38
2020	1079945281	4 001 817	269,86
2021	1169780584	4 278 440	273,41

Източник: КФН и изчисления на автора

Данните показват, че през 2010 година, цената на застрахователната услуга е най-ниска за разглеждания период като средната премия не надхвърля границата от 200 лева (197,72 лева), след което започва плавно, но непостоянно увеличение. Причините за това могат да се търсят във все по-успешното интегриране на България като пълноправен член на Европейския съюз, свързано и със свободното движение на хора и услуги. Пред българските граждани се откри възможността безпрепятствено да преминават границите на всички държави от европейската общност, от която те все повече се възползват. Това доведе до значително разширяване териториалния обхват на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, което повиши и стойността на покритите от застрахователите рискове. Прогнозите на специалистите бяха за чувствително по-голям размер на застрахователната премия, но цената на

застрахователната услуга остана далеч от тези, по които застраховката се продава в останалите страни от Европейския съюз. Затова, а и поради повишения риск за застрахователите, през 2011 година средната застрахователна вноска се повиши. Това доведе до значително разширяване териториалния обхват на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, което повиши и стойността на покритите от застрахователите рискове.

Фигура 12. Средна цена на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Прогнозите на специалистите бяха за чувствително по-голям размер на застрахователната премия, но цената на застрахователната услуга остана далеч от тези, по които застраховката се продава в останалите страни от Европейския съюз. Затова, а и поради повишения риск за застрахователите, през 2011 година средната застрахователна вноска се повиши. Нарастването е с около 14 лева (7,07%), като средната цена на застраховката за пръв път в най-новата ни история премина границата от 200 лева. Може да се каже, че това е годината, през която застрахователните премии се ориентираха

спрямо нивата, адекватни на покритието, което се предоставя за територията на Европейския съюз. Това е и годината, в която застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ зае първото място по пазарен дял, което продължи и през следващите години.

На фона на икономическата криза и намаляването броя на сключените доброволни застраховки, през 2012 г. застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ беше предложена на пазара от много застрахователни дружества. Това се свързва и с прелицензирането на съществуващите дотогава здравноосигурителни дружества в застрахователни. Много от тях също включиха в своя портфейл застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Засиленият конкурентен натиск доведе до лек спад в цената на застрахователната услуга в рамките на около 2%, въпреки повишаващата се във времето отговорност на застрахователите. От Фигура 10 се вижда, че през следващата (2013 г.) се забелязва покачване на средната цена с 8,61%, след което средната премия отново заема предишните си нива и се стабилизира на нива 205-2019 лева. Може да се предположи, че това се дължи на засилената конкуренция между застрахователите и нежеланието на нито едно дружество да увеличи цената на своята услуга, като рискува да загуби част от завоювания пазарен дял.

Въвеждането на европейските изисквания за платежоспособност и измененията в Кодекса за застраховане са основната причина след 2017 г. средната застрахователна вноска отново да се увеличи. Най-висока е средната цена през 2019 г. (287,38 лв.), което представлява увеличение спрямо предходната година с 10%, а спрямо базовата 2010 година с над 45%. Последвалото намаление през 2020 година се дължи най-вече на въведените в страната ограничения, във връзка с разпространението на Ковид-19. Коментираният по-горе намалял брой на пътнотранспортните произшествия през тази година се отрази и върху цената на застрахователната услуга.

Повишеният обхват на застраховката през последните години и

засилената конкуренция на пазара са фактори, които все още държат цената на застрахователната услуга ниска. Въпреки констатираното нарастване на средната застрахователна премия за наблюдавания период, някои решения на българския съд, касаещи възможността на широк кръг от хора да претендират за обезщетение за неимуществени вреди, правят така, че редица специалисти от практиката да считат, че тя все още не е достигнала необходимия размер. Освен това, в повечето страни от Европейския съюз средната цена на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ надвишава многократно достигната у нас средна застрахователна премия.

3.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката

Следвайки логиката на изследването ще разгледаме и другия основен показател, посредством който се определя развитието на даден вид застраховане, а именно застрахователните плащания.

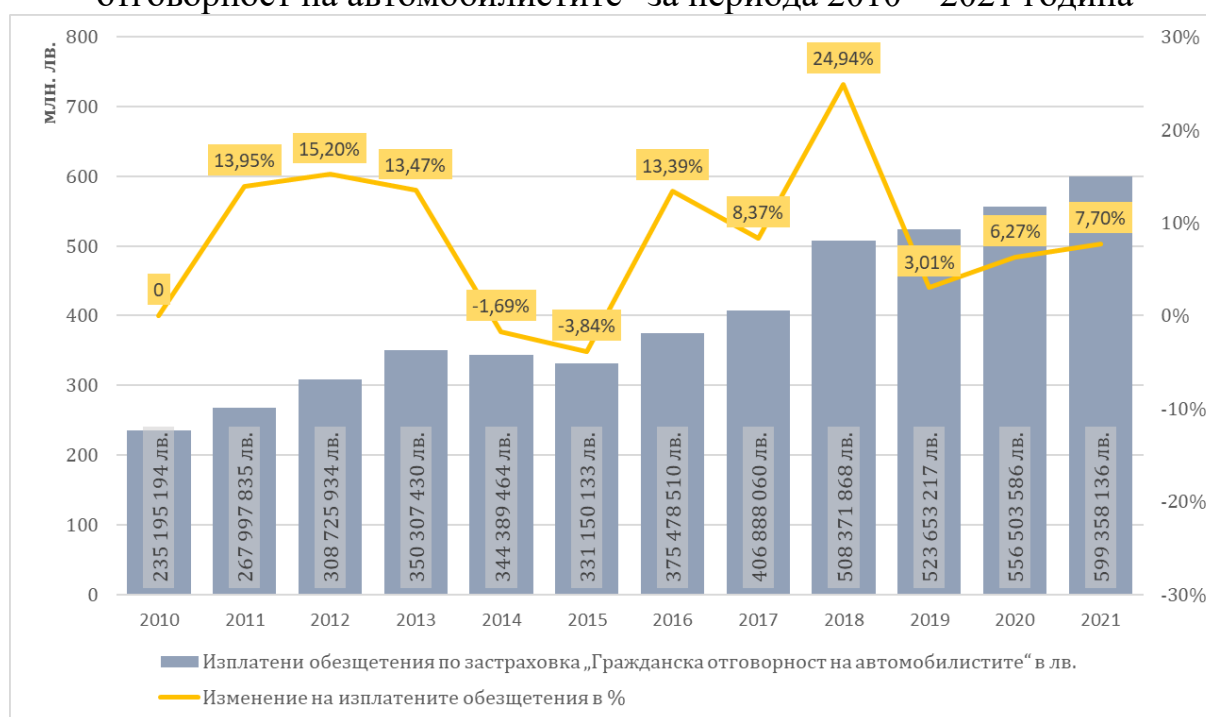
Таблица 24. Изплатени обезщетения по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

Година	Изплатени обезщетения	Изменение на изплатените обезщетения
	лв.	%
2010	235195194	-
2011	267997835	13,95
2012	308725934	15,20
2013	350307430	13,47
2014	344389464	-1,69
2015	331150133	-3,84
2016	375478510	13,39
2017	406888060	8,37
2018	508371868	24,94
2019	523653217	3,01
2020	556503586	6,27
2021	599358136	7,70

Източник: КФН и изчисления на автора

За разлика от застраховката „Каско на МПС“, където отчетохме намаление, числата в Таблица 24 показват значително нарастване размера на платените от застрахователните дружества обезщетения по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. За разглеждания период нарастването е с повече от 364 милиона лева, което представлява ръст от почти 155%. Все по-високият пазарен дял и увеличеният премиен приход са основните предпоставки за този резултат.

Фигура 13. Изплатени обезщетения по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 13 нагледно показва тенденцията на нарастване на изплатените обезщетения. С изключение на 2014 и 2015 година, когато се регистрира малък спад, през останалите години от периода на наблюдение числата показват ръст. Най-голям (почти 25%) той е през 2018 г., което кореспондира с коментирания вече нараснал обхват на застраховката, след приетите от държавата законодателни мерки.

Освен броят на сключените застрахователни договори, който по презумпция трябва да кореспондира с броя на регистрираните моторни

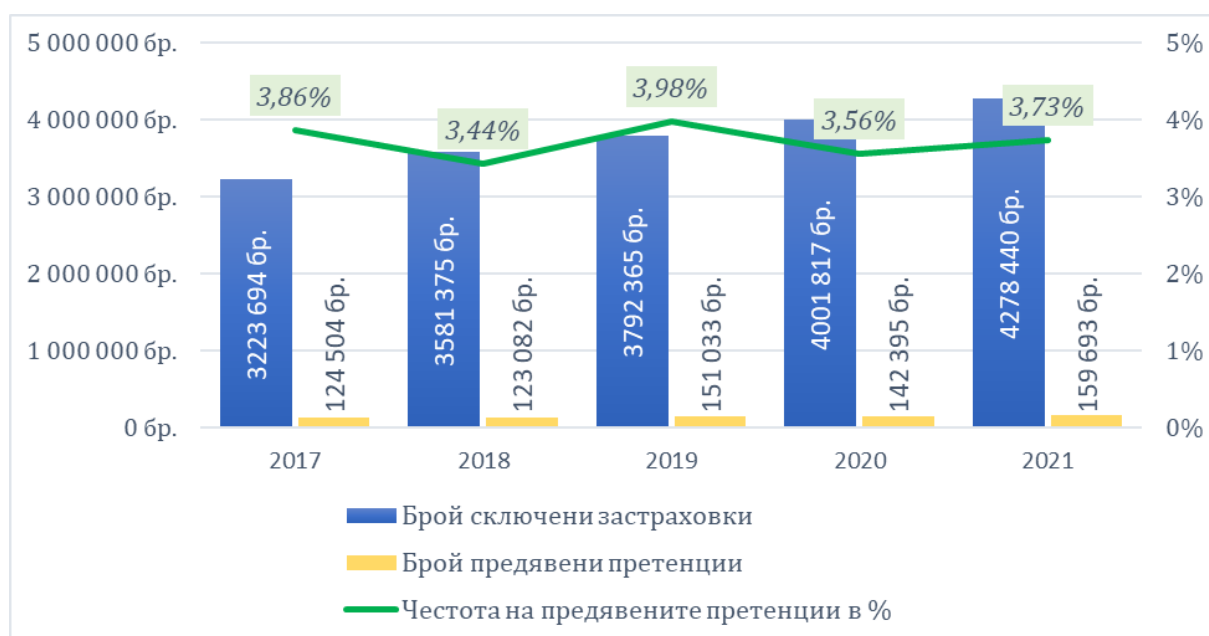
превозни средства, поради задължителния характер на застраховката, влияние върху размера на изплатените обезщетения оказва и броят на предявените пред застрахователите претенции за плащане.

Таблица 25. Честота на предявените претенции по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година⁴⁹

Година	Сключени застраховки	Предявени претенции	Честота на предявените претенции
	бр.	бр.	%
2017	3 223 694	124 504	3,86
2018	3 581 375	123 082	3,44
2019	3 792 365	151 033	3,98
2020	4 001 817	142 395	3,56
2021	4 278 440	159 693	3,73

Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 14. Честота на предявените претенции по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

⁴⁹ Поради липса на официална информация за броя на предявените претенции преди 2017 г., периода за наблюдение е 2017-2021 г.

Резултатите, изнесени в Таблица 25 и онагледени посредством Фигура 14, показват относително постоянно ниво на честотата на предявените пред застрахователите претенции за плащане. Показателят е най-висок през 2019 г. (3,98%), а най-нисък през 2018 година (3,44%). Тези малки разлики говорят за постигнато добро изравняване на риска, поради на практика 100% обхват на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Последното обстоятелство позволява нормалното действие на Закона за големите числа и равномерното проявление на риска във времето. Все пак са възможни отклонения, но те не са големи. Например, през 2020 година се отчита спад при броя на предявените претенции, въпреки увеличения брой на застрахованите. Това най-вероятно се дължи на коментираните вече ограничения, които държавата наложи, във връзка с разпространението на Ковид-19 и намалелия брой на пътнотранспортните произшествия.

За да оценим качеството на застрахователната работа и състоянието на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ тук, както и при застраховката „Каско на МПС“, отново ще изчислим показателя квота на щетите. Вече беше споменато, че този показател може да се разглежда в две основни разновидности:

- бруто квота на щетите и
- нето квота на щетите.

Изчисленията, в Таблица 26, показват стойности на бруто квотата на щетите, вариращи в диапазона 48,77% - 61,43%.

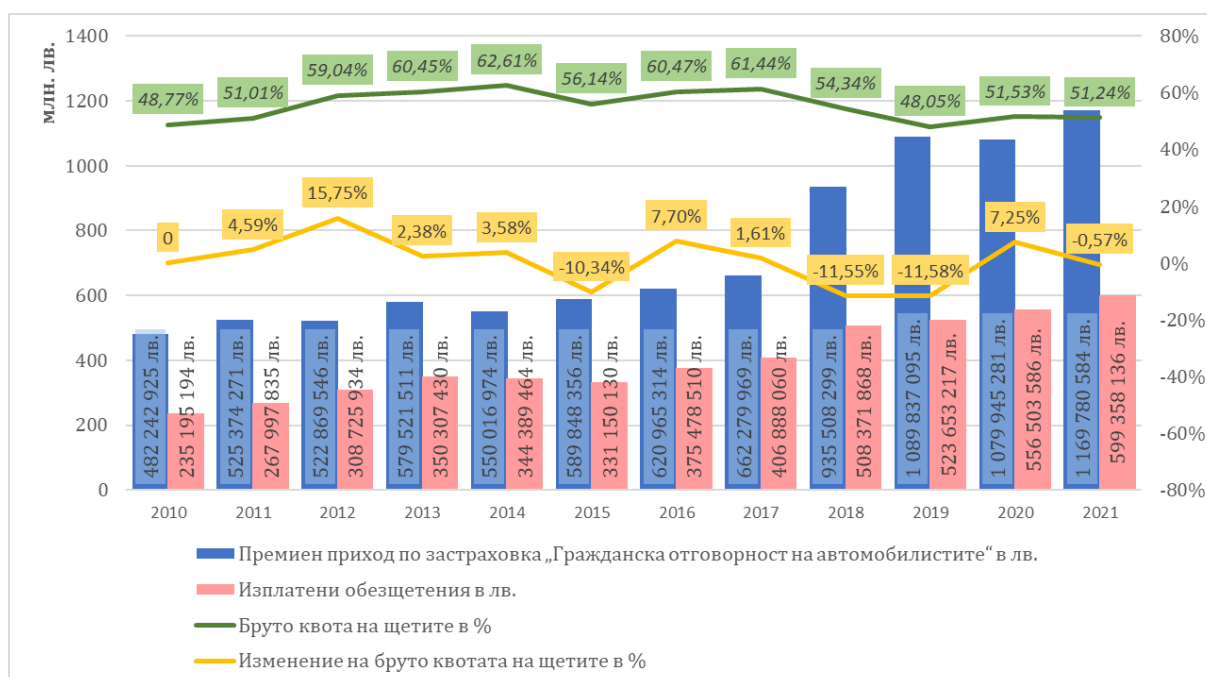
Фигура 15 онагледява динамиката при показателя бруто квота на щетите през периода на наблюдение. Той се развива неравномерно през разглеждания период, като има години с намаление (2015, 2018, 2019 и 2021) и такива с ръст на бруто квотата на щетите (2011, 2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2020).

Таблица 26. Бруто квота на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

Година	Премиен приход	Изплатени обезщетения	Бруто квота на щетите	Изменение на бруто квотата на щетите
	лв.	лв.	%	%
2010	482242925	235195194	48,77	-
2011	525374271	267997835	51,01	4,59
2012	522869546	308725934	59,04	15,74
2013	579521511	350307430	60,44	2,37
2014	550016974	344389464	62,61	3,59
2015	589848356	33115013	56,14	-10,33
2016	620965314	375478510	60,46	7,70
2017	662279969	40688806	61,43	1,60
2018	935508299	508371868	54,34	-11,54
2019	1089837095	523653217	48,04	-11,59
2020	1079945281	556503586	51,53	7,26
2021	1169780584	599358136	51,23	-0,58

Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 15. Бруто квота на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Спрямо базовата 2010 година нарастването на стойността на показателя е с 5,04%, въпреки увеличението при изплатените обезщетения с 154,83%. Това се дължи на коментирания вече значително нараснал обхват на застраховката, който през последните години дори надхвърля 100%⁵⁰ и съответно се отрази на реализирания от застрахователите премиен приход.

По причини коментирани по-горе, за да изчислим нето квотата на щетите тук също ще възприемем, че средствата необходими за издръжка на застрахователната дейност представляват 30% от тарифната застрахователна вноска, съответно от реализирания от застрахователите премиен приход.

Таблица 27. Нето квота на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

Година	Нето премиен приход	Изплатени обезщетения	Нето квота на щетите
	лв.	лв.	%
2010	337570047,50	235195194	69,67
2011	367761989,70	267997835	72,87
2012	366008682,20	308725934	84,35
2013	405665057,70	350307430	86,35
2014	385011881,80	344389464	89,45
2015	412893849,20	331150133	80,20
2016	434675719,80	375478510	86,38
2017	463595978,30	406888060	87,77
2018	654855809,30	508371868	77,63
2019	762885966,50	523653217	68,64
2020	755961696,70	556503586	73,62
2021	818846408,80	599358136	73,20

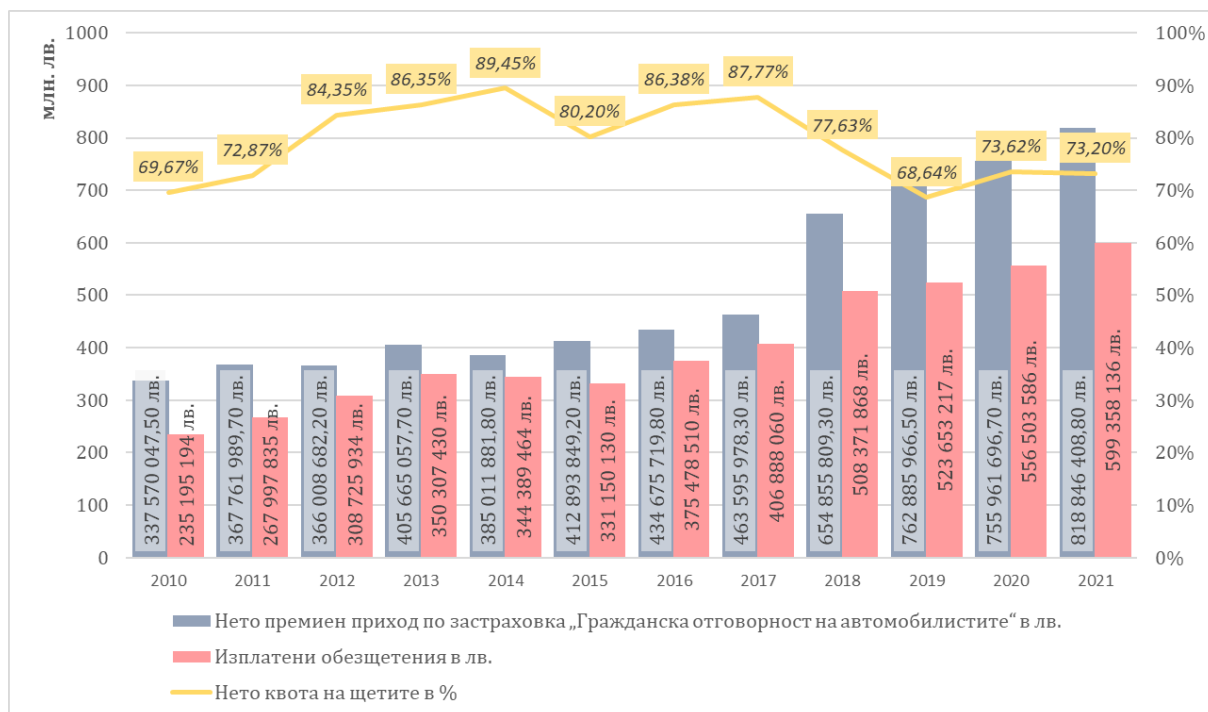
Източник: КФН и изчисления на автора

Изчисленията и представени в Таблица 27 стойности на нето квотата на щетите, при редукция на премиения приход с 30% за разноси, показват, че рискът не се развива еднакво през отделните години на наблюдавания период. Логично тенденцията към увеличение на този показател следва

⁵⁰ По-горе беше обяснено защо се получава обхват по-голям от 100%.

коментираната по-горе тенденция за бруто квотата на щетите.

Фигура 16. Нето квота на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година



Източник: КФН и изчисления на автора

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се причислява към застраховките с „дълги опашки“. Тук е възможно да се водят продължителни съдебни дела, а застрахователите да се наложи да платят големи обезщетения за минали периоди. Освен това давностният период, в който пострадалите могат да заведат своята претенция към застрахователя е 5 години, а не 3 като при застраховката „Каско на МПС“. Въпреки това, за един не малък период (12 години) на изследване, динамиката на нето квотата на щетите, онагледена във фигура 16, показва че няма година, в която тя е над 100%. Средно притегленият показател за нето квота на щетите за периода е 77,98%. Това означава, че при възприетия процент за разноси от 30% (комисионни за посредниците, заплати за щатния персонал, осветление, отопление, канцеларски материали и т. н.) застраховката може да се счита за

печеливши, защото на всеки събрани 100 нето застрахователна вноски, застрахователите са платили по 77,98 лв. обезщетение. Тези обстоятелства водят до задържането на сравнително ниски нива на застрахователната премия, сравнена с тази на другите страни от Европейския съюз.

Все още няма разписана в нормативен документ методика за определяне размера на обезщетенията за така наречените неимуществени вреди (за болки и страдания). Практиката показва, че различните съдебни състави присъждат различни размери на обезщетенията за подобни застрахователни случаи. Поради спорно решение на българския съд застрахователните дружества са изложени и на опасността към тях да бъдат предявени претенции и със задна дата, което да покачи стойността на квотата на щетите за съответната година и застраховката да се превърне в губеща. Затова полученият излишък, вследствие благоприятно развитие на риска, не бива да се счита за печалба на застрахователя. Той трябва да се задели в своеобразен времеви резерв, за да може с него да се покрият евентуалните свръх плащания в годините с неблагоприятно развитие на риска и/или обезщетения за предходни периоди, породени от съдебни решения.

Изводи по глава втора

Показателите премиен приход и застрахователни плащания са основни за установяване тенденциите при развитието на всеки вид или клон застраховане. Те, в автомобилното застраховане, зависят от редица фактори, които могат да бъдат обособени в две основни групи: фактори, свързани с обекта на застраховане и фактори, свързани със законодателството.

В резултат на изследването беше установено нарастване броя на регистрираните автомобили в България, което контрастира на непрекъснато намаляващото население на страната. Така делът на МПС спрямо населението достига нива от 55,37% през 2021 г., което означава, че автомобилите придобиват все по-голямо значение за българските граждани

и докато в миналото обичайно домакинствата притежаваха по едно МПС, то все повече семейства придобиват два или повече автомобили.

Въпреки отчетеното намаление както при броя на ПТП, така и при броя на пострадалите граждани, все още числата са твърде големи. Загиналите през 2021 г. са 561, което е далече от ситуацията в други европейски страни и особено в Швеция, където 10 загинали се възприемат като неприемливо голям брой.

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е задължителна, защото гарантира интересите на невинно пострадалите в следствие на ПТП трети лица. Въпреки това обхватът на застраховката до 2016 година е твърде малък (79,19%). Възникналата опасност да бъде върнат граничния контрол, касаещ наличието на застраховката, допринесе за предприемането на редица мерки. Държавата, в лицето на пътна полиция, съвместно с Гаранционния фонд започнаха предупредителна процедура срещу лицата, които притежават автомобили и в същото време нямат сключена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. В резултат на това обхватът по застраховката се повиши значително и дори надмина нивото от 100% през 2019, 2020 и 2021 година. Този парадокс се дължи на възможността за един автомобил да бъдат сключени повече застраховки поради не плащане на част от разсрочената застрахователна премия и последваща служебна deregистрация на автомобила. Възстановяването на регистрацията изисква сключване на нов застрахователен договор, което доведе до обхват на застраховката надминаващ 100%.

Премийният приход по застраховка „Каско на МПС“ в началото на разглеждания период намалява, но от 2014 година застрахователите непрекъснато реализират ръст в този показател. Това се дължи основно на увеличаващия се брой на сключените застрахователни договори.

Въпреки че застраховката „Каско на МПС“ остава лидер при

доброволното застраховане по отношение реализиран от застрахователните дружества премиен приход, загубата на първото място и продължаващия спад на пазарния ѝ дял говорят за проблеми в нейното развитие. За да заеме застраховката „Каско на МПС“ отново първото място по премиен приход е необходимо значително обновяване на автомобилите в страната, които са с по-висока пазарна стойност и търсенето на застрахователна защита за тях е по-голяма.

Средно притегленият показател от 82,07% за нето квотата на щетите през периода на наблюдение за застраховка „Каско на МПС“ показва, че за рискът при нея е изравнен във времето и тя може да се счита за финансово стабилна.

Чувствително повишеният обхват на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ след 2017 година, както и нарасналата макар и умерено средна цена на застрахователната услуга водят до ръст с над 142% при премийния приход реализиран от застрахователите за разглеждания период. Застраховката трайно заема лидерските позиции по пазарен дял след 2010 година, а тенденцията е това да остане непроменено в близкото бъдеще.

Средно притегленият показател за нето квота на щетите за застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода на изследването е 77,98%. Това означава, че при възприетия процент за разноси от 30% (комисионни за посредниците, заплати за щатния персонал, осветление, отопление, канцеларски материали и т. н.) застраховката може да се счита за печеливша, защото на всеки събрани 100 нето застрахователна вноска, застрахователите са платили по 77,98 лв. обезщетение. Тези обстоятелства, а и изострената конкуренция на пазара водят до задържането на сравнително ниски нива на застрахователната премия, сравнена с тази на другите страни от Европейския съюз, въпреки повишаващите се във времето плащания, особено по така наречените неимуществени вреди.

ГЛАВА ТРЕТА

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ

1. Предизвикателства при въвеждането на Бонус-Малус системата в България

Проблемите, свързани с обхвата на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ бяха решени от държавата с някои законодателни промени. След 2017 година, опасността от връщане на граничната проверка за сключена застраховка отпадна, а обхвата достигна и дори надмина 100%. Остана обаче нерешен въпросът със справедливото образуване на застрахователния фонд.

*Идеята за взаимопомощта, върху която се гради застраховането, е много добра и това е доказано от многовековната му история като икономическа категория. Основният въпрос, който съществува и до днес, е как да се направи справедливо разпределение на постъпленията и плащанията от фонда, така че неговият размер да удовлетворява всички участници в застрахователната съвкупност.*⁵¹

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е социално значима, защото защитава интересите на пострадалите, в следствие на ПТП, лица. Уравниловката, която до голяма степен използват застрахователите при изграждането на тарифите си по тази застраховка, предизвиква все повече недоволство, особено у внимателните водачи, които спазват правилата за движение по пътищата и не предизвикват пътнотранспортни произшествия. Затова една от насоките за развитие на автомобилното застраховане в България, които ще бъдат разгледани в

⁵¹ Ерусалимов, Р. Премийните резерви в застраховането, В. Търново, 2009, с.13

следващото изложение, е въвеждането на застрахователната система „Бонус-Малус“, посредством която да се постигне справедливо разпределение на постъпленията в застрахователния фонд.

1.1. Методи за оценка на риска в застраховането

В застрахователната теория и практика са познати три основни метода за оценка на риска в застраховането:

- метод на средния риск;
- класификация и оценка на риска на база изградени рискови групи;
- метод на индивидуалния риск.

Най-лесен за извършване на оценката, от техническа гледна точка, е методът на средния риск. Неговата изходна позиция е голяма застрахователна съвкупност, без оглед на вида и особеностите на застрахованите обекти в нея. Въз основа действието на Закона за големите числа и позовавайки се на Нормалното разпределение, застрахователите могат да предвидят очакваната обща загуба и да я разпределят по равно под формата на застрахователни премии между всички застраховани. Не отчитането на индивидуалните рискови признаци обаче, прави метода несправедлив, а неговото приложение невъзможно при доброволните застраховки. Не така стоят нещата при задължителните застраховки и особено по отношение застраховането „Отговорности“, където не може предварително да се определи възможната най-голяма щета, поради факта, че застрахователната защита се простира не върху застрахования, а върху пострадалите, вследствие на негово виновно действие, трети лица.

В голяма степен уравниловката при определяне големината на риска и респективно размера на застрахователната премия се използваше доскоро от застрахователите, които предлагат застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на българския застрахователен пазар.

Единственият рисков признак, по който се правеше някаква диференциация беше мощността и кубатурата на моторното превозно средство. През последните години обаче, се забелязва стремеж на застрахователните дружества към по-справедливо разпределение на загубите. Това става посредством оценката на риска, чрез създаване на отделни рискови групи, в които попадат обекти, приблизително еднакво застрашени от действието на риска. Познатата от теорията класификация на риска се извършва на база съществените за съответния обект рискови признаци. *„При нея не бива да се прекалява с броя на рисковите признаци, според които отделните застраховани обекти ще попадат в една или друга рискова група. В противен случай застрахователите рискуват да раздробят своята съвкупност на твърде малки части и да затруднят действието на Закона за големите числа“.*⁵²

*„Класификацията позволява на застрахователите да изградят отделни рискови групи, съставени от приблизително еднакво застрашени от действието на риска обекти, и така да оценят неговата големина. Оценката отново ще бъде направена на база средна величина, но тя ще се изчислява отделно за всяка от рисковите групи“.*⁵³

В първа глава на настоящото изследване беше отбелязано, че застрахователните дружества, опериращи на българския застрахователен пазар, диференцират застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, като изграждат съответни рискови групи въз основа на: мощността на автомобила; обичайния регион на управлението му; възрастта на водача и др.

Третият от посочените методи за оценка на риска се прилага изключително рядко, когато е невъзможно да се изгради голяма

⁵² Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането, АИ „Ценов“, Свищов, 2018, с.с. 52-53

⁵³ Пак там, с.с. 52-53

застрахователна съвкупност, а още по-малко отделни рискови групи в нея. „Тук става въпрос за обекти, определени като уникати. Те по презумпция са малко на брой, но от друга страна, често се търси застрахователна защита за тях. Например известното „Тракийско златно съкровище“ е уникално по своята същност и постоянно бива излагано в музеите по цял свят. По този начин то е изложено на редица рискове и е логично да се потърси застрахователна защита“.⁵⁴

Оценката на риска по индивидуалния метод е субективна и изцяло се осланя на опита на застрахователя. При нея е необходимо да се вземат предвид колкото е възможно повече рискови признаци на застрахования обект.

През последните няколко години, у нас отчетливо се забелязва стремеж към индивидуализация на оценката на риска и респективно при определянето размера на застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Това, до голяма степен, би било възможно при въвеждане на единен метод за оценка на риска и определяне на застрахователната премия, съобразно познатата в практиката на много страни система Бонус-Малус.

Системата Бонус-Малус е свързана с тарифиране за всеки обект на застраховката в зависимост от неговите индивидуални рискови признаци. Те се определят на база статистически данни за избран период от време, които идентифицират риска и дават неговите основни характеристики.

В основата на прогнозирането на бъдещите плащания на застрахователя и съответно заделянето на необходимите резерви, съществено влияние оказва рискът, който той поема при сключването на застраховката. Всеки застраховател се стреми да изгради съвкупност с ниво

⁵⁴ Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането, АИ „Ценов“, Свищов, 2018, с.с. 52-53

на риск по-ниско от средното за пазара. Селекцията се извършва въз основа анализ на исторически данни за проявлението на риска при всеки обект.

Това може да стане чрез:

- въпросник предложение (анкета);
- собствена база данни на застрахователя;
- единна база данни за регистрираните щети, причинени от водачите на моторни превозни средства.

В настоящата практика застрахователите използват първите два начина и предлагат бонус на своите „добри“ клиенти. Същевременно те заобикалят разпоредбите на Кодекса за застраховането, според които не могат да откажат сключването на задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, чрез налагането на малус в прекомерно високи нива, на кандидати за застраховане, за които имат информация за твърде завишено ниво на риска. Винаги обаче, остава въпросът: възможно ли е застрахователите, предлагащи застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, да разполагат с подробна информация, относно причинените в миналото щети от евентуалните кандидати за застраховане?

В България през последните години се наблюдава желание от страна както на регулатора КФН, така и на застрахователите, за създаването на единна система за оценка на риска. За прилагането ѝ е необходимо изготвянето на ясна методология. Проблемите, които трябва да бъдат преодоляни са много и произтичат от специфичните особености на застраховката, разгледани в първа глава на дисертационното изследване.

1.2.Европейска практика за прилагане на системата Бонус-Малус

Системата Бонус-Малус е застрахователна методика за отстъпки и добавки към застрахователната премия при определени условия. Този термин има латински произход и означава „добро-лошо“. С помощта на

системата, до голяма степен, може да се отчете индивидуалния риск на застрахования водач на моторно превозно средство.

Основната цел на Бонус-Малус е да се намалят щетите в резултат на рисково управление на автомобил. От друга страна, системата действа и като стимул за превенция на „добрите“ водачи. Чрез нея застрахователната премията се индивидуализира според данните за виновно нанесени щети на трети лица от застрахования.

Такъв тип системи са въведени в почти всички европейски страни, като в някои от тях се използват повече от 100 години. За пръв път Бонус-Малус започва да се прилага във Великобритания през 1914 година, а постепенно тя се разпространява в Швейцария (1929 г.), Германия (1954 г.), Белгия и Франция (1971 г.). Понастоящем системата съществува във всички европейски страни, с изключение на две. Последно тя беше въведена в Албания през 2019 година. Така България и Беларус останаха единствените държави в Европа без функционираща система за стимулиране на доброто пътно поведение и избягване на щетите.

Богатият в това отношение европейски опит показва различни начини на прилагането на Бонус-Малус. Затова в следващото изложение ще бъде представен опита на някои страни, по отношение прилагането на системата.

В Швейцария системата Бонус-Малус се прилага само по отношение на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Тя не се контролира на централно ниво, а всяко застрахователно дружество определя самостоятелно своята тарифна политика. В зависимост от застрахователя бонус в размер от 5% до 10% получава всеки водач на МПС, който през текущата година не е регистрирал щети. Всяко дружество само определя максималния размер на бонуса, като той може да достигне до 70% от стандартната застрахователна премия. В случай на обявяване на щети, причинени от застрахования, малусът може да достигне до 270% от стандартната премия. Швейцарските застрахователи не се интересуват от

пътните нарушения на техните застраховани, а само от причинените от тях щети. Това е характерно и за всички известни до сега и използвани на европейския континент системи Бонус-Малус.

В Португалия също няма централно регулирана система на отстъпки и надбавки на застрахователната премия. Португалските застрахователи сами определят своята тарифна политика, като отстъпките достигат до 45% при водачи, които не са регистрирали щети през три последователни години. Поведението на водачите се контролира от държавата и по никакъв начин не влияе върху тарифите на застрахователите.

В Германия системата Бонус-Малус се използва както при застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“, така и при „Каско“ застраховането на МПС. В тази държава съществува централизирана система и в случай, че за даден водач не са регистрирани щети през 10 последователни години, той получава SF-клас (Schadenfreiheitsklasse) и през следващата година отстъпката от застрахователната му премия по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е 75%, тоест цената на застрахователната услуга, която ще заплати е само 25% от стандартната застрахователна премия на съответния застраховател. Отстъпката по „Каско“ застраховката е 65%, което е логично с оглед на по-широкото застрахователно покритие. Максималното ниво на малуса (надбавката над стандартната застрахователна премия) в Германия възлиза на 70% при застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и съответно 90 % при „Каско“ застраховката на МПС.

Интересна по отношение на организацията е системата Бонус-Малус в Австрия. При нея всеки притежател на свидетелство за управление на моторно превозно средство попада в базовото ниво на системата и в случай, че сключи застрахователен договор ще заплати стандартната за застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“

застрахователна премия. В рамките на наблюдение от една календарна година всеки водач може да премине в по-горно или по-долно ниво на австрийската скала за отстъпки и надбавки. При липса на регистрирани щети нивото на водача пада с един клас надолу, а при регистрирана щета се вдига с три класа нагоре.

Таблица 28. Скала на отстъпките и надбавките по системата Бонус-Малус в Австрия

Ниво	Бонус скала	Малус скала
	%	%
0/1	50	-
2/3	40	-
4/5	30	-
6/7	20	-
8/9	Стандартна застрахователна премия	
10/11	-	20
12/13	-	40
14/15	-	70
16/17	-	100

От показаната на Таблица 28 скала се вижда, че базовото ниво в Австрия е определено като 8/9. Най-голяма отстъпка в размер на 50% водачът получава при ниво 0/1, което отговаря на 4 последователни години без регистрирани щети. Най-високата надбавка в размер на 100% над стандартната застрахователна премия се достига при 2 последователни години с регистрирани щети.

Както и при системите на другите разгледани държави, австрийските застрахователи не отчитат нарушенията на Закона за движение по пътищата, както и наложените на водачите наказания, ако те не са довели до плащане от тяхна страна за щети, причинени виновно от застрахованите. Всеки, който е със статут на постоянно пребиващ в Австрия, трябва да регистрира превозното си средство най-късно един месец след влизането в страната. Гражданите от трети страни, извън Европейския съюз и системата „Зелена

карта“, трябва да сключат застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ при местен застраховател, за да получат регистрация. Застрахователите не са задължени да признават историята на претенциите на гражданите от друга държава от ЕС и да одобряват съответното ниво на Бонус-Малус, но на практика го правят.

1.3. Основни проблеми при въвеждането на системата Бонус-Малус в България

През последните години, в изпълнение на изискванията на чл. 490, ал. 5 на Кодекса за застраховането, бяха направени два опита за въвеждане на единна система Бонус-Малус, която да е задължителна за всички застрахователи, които работят на българския застрахователен пазар. Първоначално беше нает консултант с международен опит в оценката на риска и актюерството (“Ърнст и Янг Бизнес Адвайзори Сълушънс“, Гърция), който въз основа на предоставените му от Комисията за финансов надзор, Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) параметри, разработи система за индивидуална оценка на риска по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Предложеният в края на 2018 година модел обаче, срещна множество критики както от професионалните среди, така и от обществото като цяло. Определянето на рисков клас не за водача, а за автомобила, беше определено от специалистите като основен недостатък на системата. *„Предложението за запазване на класа за “Бонус-малус” при прехвърляне на собствеността върху МПС, не е предвидено в системите за “Бонус-малус” на нито една от държавите в ЕС.“*⁵⁵ По този начин се възлага

⁵⁵ www.fsc.bg, извлечено на 19.08.2019 г.

тежест на лица, които не са причинили вреди и не са допуснали нарушения на Закона за движението по пътищата. Освен това, предложената система не обхващаше автомобилите, които са общинска или държавна собственост.

В резултат на основателните критики, през юли 2019 година КФН, МВР и МТИТС предложиха нов проект за наредба за организиране на единна система Бонус-Малус по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. В предложението се съдържаха таблица с рискове класове и съответстващите им коефициенти, с които се коригира застрахователната премия.

Таблица 29. Скала на отстъпките и надбавките по системата Бонус-Малус, предложена от КФН, МВР и МТИТС

Вид на класа (бонус/малус)	Номер на класа	Корекционен коефициент
		%
бонус	1	77
бонус	2	80
бонус	3	82
бонус	4	85
бонус	5	88
БАЗОВ КЛАС	6	100
малус	7	125
малус	8	150
малус	9	175
малус	10	200
малус	11	240
малус	12	280
малус	13	320
малус	14	360
малус	15	400

Източник: КФН

Стойностите в публикуваната на официалната интернет страница на КФН таблица показват, че предложението по същество е всеки водач да стартира на базовото шесто ниво. В случай, че съответният водач не е санкциониран от органите на МВР с административни наказания за нарушения на Закона за движение по пътищата и същевременно няма влезли

присъди за извършени престъпления според гл. 10 и 11 на раздел втори от Наказателния кодекс, през следващите 5 години той ще попадне в първо ниво на скалата и ще заплаща 77% от стандартната за застрахователите премия. Най-високо в предложената скала е петнадесето ниво, което определя заплащане на 400% от стандартната застрахователна премия.

Моделът, заложен в проекта за наредба, е по-добър в сравнение с този от 2018 година и в по-голяма степен следва утвърдените европейски практики. В него е направен опит да се замени автомобилът като носител на рисковия клас с водача на МПС, като последният се вписва в полицата като носител на риска и така участва при формирането на коригиращия коефициент. Това ново положение е масов за системите Бонус-Малус по света подход, който също изисква добра комуникация за общественото налагане, но е далеч по-разбираем и не влияе отрицателно на пазара на автомобилното застраховане. Наредбата обаче, не предвижда експлицитно задължение за изчерпателно обявяване и вписване в застрахователната полица на всички възможни водачи на конкретното МПС, което води след себе си твърде много въпроси и неясноти:

- За автомобили, собственост на юридически лица не съществува идентификатор на управляващия МПС и лицето, което евентуално е извършило нарушението. Виновният водач може да бъде санкциониран от работодателя, собственик на автомобила и/или дори да му бъде прекратено трудовото правоотношение, но регистрираното нарушение ще се води на автомобила.
- Съществуващата възможност за регистрация на автомобили на лица без свидетелства за управление на МПС, обезсмисля факторът за оценка на риска, свързан с изрядното поведение на пътя като водач.
- При отдаване на МПС на лизинг не е известно по какъв начин

ще се идентифицира лизингополучателят и кое лице ще бъде взето при оценката на риска – лизингодателят, лизингополучателят или обичайният водач. Проблемът се задълбочава при лизингополучател юридическо лице.

- Нерешим изглежда и проблемът с възможността за пререгистриране на МПС, независимо дали е налице договор за покупко-продажба. Според българското законодателство, всеки собственик има право да пререгистрира своя автомобил, като поиска издаването на нов регистрационен номер. В този случай се извършва фиктивна промяна в обекта на застраховката, защото той има нов талон за собственост, нов регистрационен номер, а понякога и нов собственик.

Другата основна концептуална особеност, породила множество критики и при проекта от 2018 г. е налагането на пътните нарушения като основни и единствени фактори, които са от значение за оценката на риска и определяне на класа Бонус-Малус. В пресата се появило множество мнения в тази посока:

„Преди всичко, многократно и упорито, но абсолютно неправилно и морално некоректно се вътпява, че прилагането на „Бонус-малус“ и коригирането на индивидуалната премия трябва да се базира на поведението на водачите по пътищата и административните нарушения и престъпления, т.е. допуснати нарушения по Закона за движение по пътищата (ЗДвП) и Наказателния кодекс (НК). Това е посочено изрично и още по-конкретно (което е учудващо и абсолютно несъстоятелно), в чл. 3. (1) на проекта: „....застрахователната премия при застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите ще се определя от два фактора, а именно: „....дали шофьорът има влезли в сила наказателни постановления, фишове/електронни фишове за извършени административни нарушения на ЗДвП“ и дали водачът има влезли в сила

присъди за извършени престъпления според гл. 10 и 11 на раздел втори от НК. На тази база, конкретните административни нарушения и престъпления вече са групирани и представени в 7 категории като „фактори за оценката на риска“. Там, от първа до пета категории са пряко заимствани и изредени само административни нарушения по ЗДвП и някои по НК. Нещо повече, за по-голяма „яснота“ в скоби са цитирани и конкретните членове и алинеи на съответните закони. В шеста и седма „категории“ са изредени административни нарушения и престъпления, заимствани от НК. Както се вижда, от целия предложен текст, в първите пет „категории“ изобщо не се споменава нито вина за настъпили щети, нито за изплатени от застрахователя компенсации (обезщетения). Само в шеста категория еднократно тихо се споменава понятието „значителни материални вреди“, какъвто всъщност е предметът при системата „Бонус-Малус“. Никъде не се споменава за изплатени застрахователни обезщетения.“⁵⁶

В резултат на проведеното общественото обсъждане и разразилите се дискусии проблемите на предложения през юли 2019 г. модел, свързани с позоваването единствено на нарушенията на пътя, могат да бъдат обобщени по следния начин:

- В предложения проект застрахователните плащания на обезщетения, във връзка с настъпили застрахователни събития, въобще не се вземат предвид при формирането на рисковия Бонус-Малус клас.
- Съмненията, изказани в процеса на обсъждането, че с този модел ще се наложат противозаконни практики за повторно налагане на санкции, предвидени в Закона за движението по пътищата и Наказателния кодекс.

⁵⁶ Габровски, Р. Недъзите на новия проект за Бонус-Малус, www.actualno.com, извлечено на 05.12.2019 г.

- Изключените от процеса на оценката на риска нарушения правени от водачите на МПС в чужбина.
- Вменяването на съвиновност, при вписване на повече лица в полицата, както и определянето на най-високия рисков клас на вписан в полицата възможен водач, като рисков клас, който ще важи и за всички останали.

В обществените дискусии бяха отправени критики и по отношение на направено в проекта на наредба предложение за съществени изменения във функциите на Гаранционния фонд. Предложението за намеса на Гаранционния фонд в тарифната политика на застрахователните дружества не е добре обосновано и предизвиква в застрахователните дружества подозрения за възможна нелоялна конкуренция.

Извършването на финансова и актюерска оценка на ефекта от въвеждането на предложената от КФН, МВР и МТИТС система Бонус-Малус, изисква да се разработи и тества модел, включващ информацията за административните нарушения и престъпления, тяхната честота и динамика. Без такъв модел предложената скала и коригиращите коефициенти са немотивирани и рисковани за прилагане в практиката. Но липсата на аналог на тази система Бонус-Малус (заради базирането на пътните нарушения, а не на платените щети) предполага поведение, различаващо се кардинално от това на познатите и тествани от десетилетия Бонус-Малус системи.

Въпреки, че според някои специалисти предложения модел през юли 2019 г. превъзхожда моделът от 2018 г. се налага мнението, че все още предстои много работа и отговор на редица логически, правни, морални и технологични въпроси, преди системата Бонус-Малус реално да заработи.

1.4. Възможности за въвеждането на системата Бонус-Малус в България

Изброените проблеми в предложения от КФН, МВР и МТИТС модел направиха така, че в България все още да няма въведена система Бонус-Малус. Затова в следващото изложение ще бъде направен опит за очертаване на възможностите за преодоляване на въпросните проблеми и въвеждане на Бонус-Малус системата у нас.

Системата Бонус-Малус по своята същност е застрахователна. На нея не бива да се придават несвойствени за застраховането функции. Тя е призвана да внесе по-голяма справедливост при разпределението на общата за застрахователната съвкупност загуба, посредством индивидуално определяне на цената на застрахователната услуга. Само и единствено като допълнение към това се очаква броят и размерът на щетите да намалее. При въвеждане на нова система е необходимо нейните постановки да бъдат прости и ясни за всички заинтересовани лица. Не бива да се очаква от една застрахователна по своята същност система да реши наболели в обществото проблеми, свързани с увеличаващия се брой нарушения на Закона за движението по пътищата. Тези проблеми не отговарят на основната функция на застраховането – да възмездява щети, вследствие на случайни събития.

Историята на щетите е основен измерител на риска в застраховането, а е напълно изключена и от двата предложени проекта за наредба при формирането на рисковата корекция на премията. Така, тези модели представляват експеримент, неизползван и непознат в световната практика. Никой не може да определи как би работила една такава система, която излиза от нормалното поле на функциониране на дейността застраховане.

Дискутираните по-горе проблеми на предложените, през 2018 и 2019 година, проекти на системата Бонус-Малус при задължителната застраховка

„Гражданска отговорност на автомобилистите“ са съществени и засега възпрепятстват нейното въвеждане. Всички те обаче, произтичат от обекта на застраховката. В България, според Кодекса за застраховането, това е моторното превозно средство, въпреки че застраховката се нарича „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Констатираните по-горе проблеми и слабости в системата „Бонус-Малус“ биха били избегнати ако ясно и категорично за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление. Освен всичко останало личната отговорност на водача е допълнителен стимулиращ фактор по повод сключването на застрахователен договор.

*„В огромна част от настъпилите ПТП, водеща роля се отдава на водача, управлявал МПС, а не на неговата техническа изправност. Тази теза се подкрепя от рисковата статистиката, която показва, че близо 90 % от застрахователните събития са настъпили в резултат на човешка грешка. В тази връзка ефективното прилагане на системата Бонус-Малус би било успешно единствено при промяна на разпоредбите на КЗ и определянето на обичайния водач като обект на застраховката“.*⁵⁷

Решение на основния проблем за въвеждането на справедлива за всички система Бонус-Малус е свързано с промени в Кодекса за застраховането. Необходимо е всички, притежаващи валидно свидетелство за управление на МПС бъдат задължени да сключат застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Възможно е лицата, които не го направят да губят временно своята правоспособност на водач и това да стане автоматично, както в момента автоматично се сменя регистрацията на автомобил, за който няма сключена подобна застраховка. При заявление от страна на лице с временно отнета правоспособност, че желае тя да бъде

⁵⁷ Димитров, П. Възможности за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Електронно списание Диалог, бр.4, 2018, с. 59-62

възстановена ще е необходимо да се представи и редовно сключена застрахователна полица. Така личната отговорност на водача, а не на автомобила ще бъдат водещи при определянето на цената на застрахователната услуга. По този начин ще бъде напълно възможно да се проследи рисковата история на всеки водач и да му се определи съответния клас в Бонус-Малус системата. Така няма да е необходимо, в случай че лице притежава повече от едно МПС да сключва допълнителни застраховки, за да гарантира своята отговорност на водач. Обратно, необходимо е всяко лице, което управлява даден автомобил да има собствена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Аргументите, че някои управляват само инцидентно своите автомобили и че не е необходимо да има повече от една застраховка за хора, които управляват един и същи автомобил не са състоятелни. Неопитните водачи с малко практика, които само в отделни случаи управляват МПС е напълно възможно с техните действия да предизвикат сериозни пътно транспортни произшествия, от което да произтекат големи по размер плащания на застрахователя.

Възниква въпросът, в случай че лице притежава повече от една категория свидетелства за управление на МПС, коя от категориите ще бъде взета предвид при определяне на съответното ниво в Бонус-Малус системата. Тук са възможни различни интерпретации за решаване на проблема:

- Водачът сключва застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, съответстваща на най-високата категория свидетелство за управление на МПС, което притежава.
- Водачът сключва застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за всеки вид МПС, което има право да управлява. В случай, че не желае да управлява даден вид МПС, той временно ще губи правоспособността си по съответната категория. След сключване на валидна застраховка, отново ще

получава права да управлява съответния вид моторно превозно средство.

Първият от предложените варианти изисква сключването на една застраховка за един водач, независимо от видовете моторни превозни средства, които той ще управлява. Тук презумпцията е, че водачът носи отговорност за настъпили пътнотранспортни произшествия и неговите нарушения, независимо от вида на МПС, което управлява зависят само от него. Този вариант е най-опростен и предполага по-лесно съставяне на Бонус-Малус скала, но при него не се отчита влиянието на съответното МПС върху големината на риска.

Вторият от вариантите е по-труден за администриране, защото на даден водач би следвало да се водят различни нива от Бонус-Малус скалата, съответстващи на категорията свидетелство за управление. Той обаче е по-справедлив защото отчита и рисковия фактор – вид на моторното превозно средство.

Съвременните електронни системи позволяват преминаване към застраховане на отговорността на водача, а не на автомобила, както на практика е в настоящия момент. Какъв вариант ще се избере (с или без отчитане на рисковия фактор вид на МПС) е въпрос на организация и преценка на предимствата и недостатъците на всеки от тях. От гледна точка на по-справедливото разпределение на риска за предпочитане е вариантът, в който водачът е длъжен да сключи застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за всяка категория свидетелство за управление, което притежава и смята да използва.

2. Предизвикателства пред повишаване обхвата на доброволното застраховане, свързано с притежаването и използването на моторни превозни средства

Във втора глава на настоящото изследване беше констатирано, че застраховка „Каско на МПС“, след 2010 година, заема второ място по реализиран от застрахователните дружества премиен приход. Същевременно застраховката е постоянен лидер при доброволното застраховане и отстъпва само на задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“. На пръв поглед този факт говори за добро състояние на доброволното автомобилно застраховане. Данните и изчисленията обаче показват, че до 2010 години застраховка „Каско на МПС“ е лидер на целия застрахователен пазар. Освен това, констатираното нарастване на обхвата на застраховката през последните 5 години все още не може да компенсира загубените в предходните години пазарни позиции. Проблемите произтичат най-вече от застаряването на автомобилния парк в страната и свързаното с това нежелание от страна на собствениците на МПС да ползват застрахователна защита. От друга страна, по мнение на специалистите от застрахователната практика, все още много граждани смятат, че задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ покрива и щетите върху техните автомобили, което допълнително ги демотивира да търсят допълнителна застрахователна защита. Затова в следващото изложение ще потърсим възможности за повишаване обхвата на доброволните застраховки, свързани с притежаването и ползването на моторни превозни средства.

2.1. Възможности за повишаване обхвата на застраховка „Каско на МПС“

Търсенето и предлагането на застрахователната услуга е пряко свързано със застрахователният интерес. Според Кодекса за застраховането, липсата на такъв прави застрахователният договор нищожен. Освен изискването на законодателя за неговото наличие, интересът е категория, от която в голяма степен зависи развитието на даден вид застраховане. Очевиден е спадът на заинтересоваността у собствениците на МПС за сключване на доброволната застраховка „Каско на МПС“. Както вече беше коментирано, след 2010 година тя трайно отстъпи лидерската си позиция по реализиран премиен приход на пазара и въпреки положителната тенденция през последните 5 години нейният обхват не надхвърля 25%.

Изчисленията, направени във втора глава, показаха, че средната застрахователна сума на застрахованите МПС за разглеждания период се движи в диапазона 22 000 – 24 000 лева. Нормално е собствениците на по-нови и по-скъпи автомобили да са по-заинтересовани да потърсят застрахователна защита за тях. При цитирания по-горе близо 50% дял на МПС на 20 и повече години в нашата страна, проблемът със слабата заинтересованост ще продължи да се увеличава. Затова е необходимо да се потърсят стимули за гражданите, които притежават и управляват стари автомобили да сключат доброволна автомобилна застраховка. Повишаването на обхвата, освен че ще допринесе за по-добрите пазарни позиции на съответната застраховка, ще даде възможност за по-добро действие на закона за големите числа и предсказуемост при разпределението на щетите.

Един от начините, ползвани в практиката, за подобряване на застрахователната работа и повишаване обхвата на застраховките е предлагането на отстъпки в цената за сключване на друга застраховка, освен

търсената от застрахованите. Типичен пример са описаните в първа глава отстъпки за сключване на допълнителен застрахователен договор при един и същи застраховател. Това се прави най-вече с помощта на застрахователните посредници, които директно контактуват с клиентите и могат да преценят техните потребности и нагласи. Най-често посредниците предлагат към задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“, застрахованият да сключи и доброволната „Каско на МПС“. Това невинаги е възможно, поради ниската застрахователна стойност на много от подлежащите на застраховане автомобили. Разноските, свързани с оценката на риска, както и със сключването и поддържането на застрахователния договор в много случаи правят цената на застрахователната услуга несъразмерно висока спрямо стойността на застрахования обект. Този проблем е възможно частично да бъде решен с една от познатите в теорията форми на застраховане (застраховане срещу „първи риск“), при която се спестяват разноските по определяне на застрахователната стойност. Най-добре подобна комбинация от застрахователни покрития и форми на застраховане се осъществява чрез комбиниран застрахователен продукт. Например, с един застрахователен договор е възможно да се предостави застрахователно покритие както по задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“, така и по доброволната „Каско на МПС“. Няма законодателна или друг вид причина първото покритие да е при форма „действителна стойност“, а второто при „първи риск“.

Комбинираните застрахователни продукти са една от насоките за повишаване обхвата на различните застраховки. В случая се интересуваме от доброволните застраховки, свързани с притежаването и управлението на моторни превозни средства, но това важи и за всички останали застраховки. Не е задължително комбинираният застрахователен продукт да предлага застрахователни покрития за един и същ обект. Практиката показва, че е

възможно да се предостави застрахователна защита за различни обекти. Например, за: автомобил, сграда и домашно имущество. Законодателното ограничение в случая е само по отношение предлагането на комбинирани покрития по застраховки от различни раздели. Кодексът за застраховането не допуска смесването на застраховки от Раздел „Животозастраховане“ с такива от Раздел „Общо застраховане“. Граничните клонове на застраховането (застраховане „Злополука“ и „Здравно застраховане“) също могат да бъдат предлагани в комбиниран продукт.

Основна роля в развитието на идеята за комбинирано предлагане на няколко застрахователни покрития играе сътрудничеството между застрахователните дружества и професионалните застрахователни посредници. В последните години се забелязва ясна тенденция към засилване на такъв вид партньорства, а пример в това отношение е разработването от страна на застрахователно дружество и ексклузивното предлагане на пазара от страна на застрахователен брокер на комбиниран застрахователен продукт. На пръв поглед естествената комбинация е между задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и доброволната „Каско на МПС“. Тя обаче е подходяща за по-новите и скъпи автомобили и не може напълно да отговори на предизвикателствата, свързани със застаряването на автомобилния парк в страната. Проблемът беше отчетен от участниците на застрахователния пазар и в резултат се появиха комбинирани застрахователни продукти, в които присъства само едната от разглежданите от нас автомобилни застраховки. Интересен е случаят с продукт, който обедини в един застрахователен договор покрития по рискове, свързани с:

- корпуса и двигателя на моторно превозно средство;
- сградата и домашното имущество на застрахования;
- злополука на застрахования и членовете на неговото семейство.

По този начин на гражданите се предложи разнообразна по своята

същност застрахователна защита, която включва в себе си само доброволната автомобилна застраховка, известна като „Каско на МПС“. Липсата на задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в покритието показва, че застрахователното дружество, разработило условията и тарифите, и застрахователният брокер, който пласира продукта, целят привличане в застрахователната съвкупност на собственици на стари и евтини моторни превозни средства. За да бъде подходящ за различни групи от населението, този застрахователен продукт се предложи в три отделни разновидности. Основната разлика в тях е големината на застрахователната сума.

Таблица 30. Размер на застрахователната сума за различните покрития

Видове покрития	Пакет I	Пакет II	Пакет III
	лв.	лв.	лв.
Каско	3 000	4 000	6 000
Сгради и домашно имущество	29 000	65 000	82 000
Злополука	5 000	10 000	15 000

Източник: Мусала Иншурънс Брокер

Изнесените в Таблица 30 размери на застрахователната сума още веднъж показват, че целта на продукта е да обхване хората, които притежават по-евтини МПС. Това проличава и при диференциацията по пакети. Докато покритията при „Сгради и домашно имущество“ и „Злополука“ нарастват с 53 000 лв. и съответно 10 000 лв. в трети пакет, то отговорността на застрахователя за „Каско“ нараства само с 3 000 лева.

Комбинираният застрахователен продукт се предлага при форма на застраховане срещу „Първи риск“, като по този начин се съкращават разноските по оценката на обекта на застраховане. Застрахованият сам определя лимита на отговорност на застрахователя, а оценка се прави след настъпване на застрахователно събитие. В зависимост от размера на щетите, обезщетението може напълно да ги покрие или част от тях да останат за

сметка на застрахования.

Разграничението в отделните пакети не е само в размера на застрахователната сума, която определя горната граница на отговорността на застрахователя, но и по отношение броя на покритите рискове. Включването в премиум пакета (Пакет III) на разходи за:

- отключване и подмяна на повредена брера;
- оперативно лечение в следствие на злополука и
- автоасистанс до 50 километра,

показват желанието на застрахователното дружество и брокера да привлекат клиенти със специфични изисквания, които не са били удовлетворени от съществуващите на пазара застраховки.

Както вече беше отбелязано целта на подобни застрахователни продукти е да привлекат граждани с ограничени финансови възможности, които биха си сключили застраховка на по-ниска от предлаганите на пазара цени. Затова обикновено от покритието на автомобилните застраховки, се изключват щети:

- нанесени на МПС докато е било на паркинг;
- в следствие на неправилна експлоатация на автомобила;
- породени от неспазване на предписанията на компетентните държавни органи.

За да се избегне възможна антиселекция покритието на щети в следствие на пътнотранспортно произшествие обикновено се доказват с протокол от КАТ или с двустранно констативен протокол. То е ограничено до територията на България, а на застраховане подлежат само леки и лекотоварни (до 3,5 тона) автомобили, предназначени за лично ползване.

Всичко това се отразява значително върху цената на застрахователната услуга. В глава втора на настоящото изследване⁵⁸,

⁵⁸ Вж. Гл. II, Таблица 10

изчисленията показаха, че средната застрахователна премия по застраховка „Каско на МПС“ за последните 5 години варира в диапазона 758 – 833 лева. Коментираният комбиниран застрахователен продукт се предлага за:

- 185 лв. - Пакет I
- 245 лв. - Пакет II
- 425 лв. - Пакет III

Ясно се вижда, че клиент избрал Пакет I, ще плати четири пъти по-ниска цена от средната по застраховка „Каско на МПС“ за 2021 година. Освен това неговата застраховка ще включва покритие не само за автомобила, но и за жилището и здравето му. Разликата в цената е значителна (близо 2 пъти по-малка) дори и в Пакет III, който предоставя някои допълнителни покрития, а и завишена застрахователна сума за „Сгради и домашно имущество“ и „Злополука“.

Подобни комбинирани застрахователни продукти, с включено покритие „Каско на МПС“ ще навлизат все повече на нашия застрахователен пазар. Основната причина затова е остарелия автопарк в страната. От друга страна предлагането в пакет на различни застраховки спестява време и усилия на потребителите на застрахователната услуга. Очевидно се спестяват и средства и то не само поради ниските стойности на застрахователната сума по застраховката „Каско на МПС“, но и заради икономия на разноси по сключването на застрахователния договор.

Комбинираните застрахователни продукти ще доведат до включване в застрахователната съвкупност на повече обекти, което неминуемо ще повиши обхвата, не само на застраховка „Каско на МПС“, но и на другите застраховки предлагани в съответния пакет.

2.2. Комплексна автомобилна застраховка

Друга насока в която може да се развива автомобилното застраховане е комплексното застраховане на всички рискове, свързани с притежаването и използването на моторно превозно средство. Естествената комбинация между задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“ и застраховката „Каско на МПС“, може да се допълни с покрития включващи: автоасистанс; злополука на пътниците; правни разноски; повреда на превозван личен багаж и т. н. Такъв вид комплексни продукти целят обхващане на повече от възможните рискове, свързани с автомобила и неговото управление. Освен това се правят икономии от мащаба и цената на застрахователната услуга става по-ниска. Особено подходящи са за нови и скъпи автомобили, за които обикновено се търси по-широко застрахователно покритие както по отношение на броя на рисковете, така и в териториален обхват.

Един от лидерите на застрахователния пазар у нас предложи подобен застрахователен продукт, с който застрахователното дружество поема ангажимент не само по отношение повреди по корпуса и двигателя на МПС и отговорността на водача, но и с:

- възможни правни разноски на застрахования, когато е пострадал в следствие на ПТП и претендира пред съда за нанесени му неимуществени вреди;
- необходимост от ремонт на мястото на произшествието и/или транспортиране на МПС до сервиз;
- предоставяне на заместващ автомобил до завършване ремонта на претърпелия ПТП, настаняване в хотел;
- живота, здравето и телесната цялост на водача и пътниците в застрахованото МПС.

Интересното в този застрахователен продукт е, че при тотална щета

или кражба на застрахованото МПС, покритието е въз основа на много рядко използваната в практиката форма „възстановителна стойност“. Това означава, че с изплатеното застрахователно обезщетение застрахованият ще може да купи нов автомобил от същия модел и модификация. Обезценката в резултат на експлоатацията на МПС във времето се компенсира от застрахователя, което ясно показва към какъв ценови клас автомобили е насочен застрахователният продукт.

За съжаление в нашата страна, както в първа глава на изследването беше констатирано, броят на новите и скъпи автомобили е малък. Това не означава, че комплексната автомобилна застраховка няма бъдеще. Напротив, в последните години автомобилната индустрия се изправя пред качествено ново предизвикателство. С развитието на IT технологиите и същественото увеличаване скоростта на интернет връзката, стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. С променлив успех тази технология вече е тествана и много специалисти в областта смятат, че тя е бъдещето, тъй като предлага възможност за фундаментални промени при транспортирането на хора и стоки. Твърди се, че с навлизането на автономните автомобили ще се намали броя на пътнотранспортните произшествия, тъй като умните машини ще могат да контактуват както помежду си, така и с пътната инфраструктура и ще са в състояние да обменят информация за скорост на движение, препятствия по пътя, възможни задръствания, алтернативни маршрути и така нататък. Същевременно това би довело до намаляване на ползваната енергия за самото придвижване, а от там и до намаляване на вредните емисии.

Според класификация, направена от Обществото на автомобилните инженери в Америка, спрямо възможностите за автономно движение

автомобилите се делят на 6 категории:⁵⁹

- Ниво 0 – всички операции по управление на автомобила (подаване на газ, спиране, подаване на мигач, паркиране и т. н.) се извършват от водача;
- Ниво 1 – част от операциите по управлението се подпомагат от автомобила (круиз контрол, паркинг сензори, задна камера);
- Ниво 2 – автоматично следене на предходния автомобил и адаптиране скоростта; движение в собствената лента; автономно паркиране; възможност за много кратко ръцете на водача да не докосват волана, а краката педалите, но той трябва да е в готовност веднага да поеме управлението;
- Ниво 3 – автоматично управление, но само в случай на необходимост от спешно действие;
- Ниво 4 – автоматично управление от старта на пътуването до неговия край, но с ограничение по отношение на пътищата, които подробно трябва да бъдат триизмерно картографирани;
- Ниво 5 – напълно автономно управление на автомобила, независимо от вида на пътя.

Последното пето ниво на автономност предполага автомобилът и неговите системи и съоръжения да могат да се справят с всякакъв вид препятствия. Той ще може да се движи дори по черен път необозначен на картата. Ще избягва удар с животни, озовали се пред автомобила или с деца, които в играта си внезапно излизат на пътното платно. Надеждите това да бъде постигнато се възлагат на една нова технология наречена Lidar. По същество тя използва лазери разположени на покрива на МПС, с които се извършва сканиране на пътя и околностите за възможни препятствия. За разлика от досега използваните видеокамери Lidar не се влияе от нивото на

⁵⁹ <https://money.bg/auto/napalno-avtonomnite-avtomobili-mozhe-bi-sa-po-dalech-otkolkoto-se-nadyavame.html>, изтеглено на 15.07.2020 г.

осветеност и може да работи дори в пълна тъмнина. От друга страна тази система не може да бъде „заслепена“ от фаровете на насрещен автомобил. Твърди се, че е много по-точна от използваните досега радары за определяне на разстоянието и измерване на скоростта на околните обекти. Едно от предимствата на Lidar е, че предава триизмерно изображение.

Разбира се, освен хардуера за безпроблемното автономно управление автомобилите се нуждаят и от подходящ софтуер. Водещи в световен мащаб IT корпорации вече разработват и усъвършенстват подобни приложения, което дава надежда, че автономното управление на автомобили от пето ниво не е много отдалечен в бъдещето проект.

Всяка нова технология обаче, наред с предимствата носи и нови рискове. Навлизането на автономните автомобили ще доведе до редица проблеми, които до този момент не са съществували. Известен факт е, че всяка технология, всяка машина, всяко съоръжение на определен етап дефектира. Напълно възможно и както историята показва почти сигурно е, че ще има неоторизирани опити да се повлияе на системата. Основният въпрос, който не само от юридическа, но и от застрахователна гледна точка стои е: кой субект ще бъде отговорен за причинените щети, вследствие използването на автономен автомобил от пето ниво – собственикът; производителят или доставчикът на софтуера за управление?

Комплексната автомобилна застраховка е най-подходящият застрахователен продукт за автономно задвижвани автомобили. Възможно е тя да бъде предложена както и досега на собственика на МПС, а това е изискване и на Кодекса за застраховането. При реализиране на застрахователен случай, застрахователят ще изплати съответното обезщетение, но би следвало да има право на регресен иск спрямо производителя на автомобила и/или доставчика на софтуера за управление. Водещи световни производители като Ауди и Волво, вече заявиха в пресата, че ще поемат щетите при наличие на ПТП с техен автономно управляван

автомобил. При завеждане на регресен иск ще е необходимо да се докаже вина. Възможно е споровете да се решават в съда, което е предпоставка за осъпяване на застрахователната услуга.

Другата алтернатива за предлагане на комплексна автомобилна застраховка е свързана с промяна на целия модел по отношение собствеността на моторните превозни средства. Възможно е в бъдещето автомобилите да не се продават като вещ, а техните производители да продават автомобилна услуга. По този начин собствеността остава у производителя, а неговият клиент заплаща за услугата превоз. Бъдеще, в което превозът с автомобил е услуга, гражданите не купуват, а наемат моторни превозни средства, ще доведе до коренна промяна на взаимоотношенията между производител и потребител. Това ще засегне и застрахователната дейност, а комплексната автомобилна застраховка ще се превърне в задължителна. Тя ще се предлага на производителите и съответно обезщетенията свързани с нейните покрития ще се изплащат директно на тях. Това освен всичко останало е предпоставка за намаляване размера на застрахователната премия поради:

- икономии от мащаба;
- по-доброто действие на закона за големите числа;
- липсата на възможност за регресен иск и свързаните с него съдебни разноси.

Въпрос на време е автономно управляваните автомобили от 5 ниво да бъдат предложени на пазара. Дали това ще стане по обичайния начин, чрез купуване или производителите ще сменят концепцията и ще предлагат автомобилната услуга превоз, комплексната автомобилна застраховка ще бъде най-подходящия застрахователен продукт. Той се явява като една от бъдещите насоки за развитие на автомобилното застраховане.

3. Перспективи за развитие на допълнителното покритие при автомобилното застраховане

В предходните параграфи на трета глава разгледахме възможностите за подобряване застрахователната работа при традиционните автомобилни застраховки: „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“, посредством които застрахователите предоставят защита на корпуса и двигателя на МПС, както и на водача за нанесените от него вреди на трети лица. Същевременно беше отбелязано, че при комплексната автомобилна застраховка могат да се включат и допълнителни покрития, свързани с: живота и здравето на пътниците; евентуални правни разноски на водача; повреда на превозвания личен багаж и т. н. Особено внимание трябва да се обърне на така наречения „автоасистанс“. Това е едно от най-популярните допълнителни покрития, които се предлагат към доброволната застраховка „Каско на МПС“, защото осигурява помощ на водача на МПС, когато тя му е най-необходима.

От изследването дотук, беше установено, че само за 25% от моторните превозни средства в страната има сключена каско застраховка, което автоматично ограничава и предоставянето на въпросния автоасистанс. Затова в следващото изложение ще потърсим начини необходимостта от навременна помощ на пътя да бъде осигурена на желаещите водачи на моторни превозни средства.

3.1. Същност и особености на застрахователното покритие автоасистанс

Наименованието на застрахователното покритие „автоасистанс“ произлиза от начина на изпълнение на поетите от застрахователя задължения по договора. При настъпване на събитие, описано в него, друга компания, а не застрахователното дружество, поема ангажимента за

изпълнение. Прието е тази компания да се нарича „асистираща“, което е нормално, във връзка с функциите, които изпълнява и затова покритието е придобило популярност като „Автоасистанс“.

Между застрахователното дружество и асистиращата компания се сключва отделен договор, с който се установяват техните взаимоотношения. На пазара съществуват много асистиращи компании, с оборудвани офиси в цял свят. Затова териториалното покритие на застраховката може да бъде в различни мащаби. То може да се предостави само за територията на България, но и за целия Европейски съюз, както и за страни извън него. Обикновено това е свързано със заплащане на допълнителна застрахователна вноска.

Застраховка „Автоасистанс“ може да се сключи за редовно регистрирани моторни превозни средства, собственост на физически или на юридически лица. Със снемането на регистрацията, независимо по какви причини, отговорността на застрахователя се прекратява. Обикновено покритието се ограничава до леките автомобили с до 9 места и лекотоварните МПС с до 3,5 тона общо тегло. Възможно е в отговорността на застрахователя да се включат и прикачените ремаркета и каравани, които обаче не трябва да надхвърлят определено тегло – обикновено 1,5 тона.

Рисковете, които подлежат на застраховане и съответно предоставяните услуги от асистиращите компании са разнообразни и обикновено се предлагат в отделни пакети, под формата на търговски наименования („Стандарт“; „Стандарт+“; „Мега“; „Мега+“ и т. н.). Най-често предлаганите услуги са:

➤ **Транспортиране на автомобила при:**

- пътнотранспортно произшествие – възможно е използването на специална техника за изваждането на автомобила до пътното платно, натоварването му на съответното превозно средство и транспортирането му до сервиз или охраняем паркинг;

- техническа повреда – механична и/или електрическа повреда по детайл или възел на автомобила, която да е настъпила внезапно и неочаквано за водача;

- вандализъм – умишлено причинени щети по автомобила от трети лица, в следствие на което той не може да се движи на собствен ход;

- самозаклучване – забравен в купето на автомобила ключ или блокирала ключалка.

➤ **Техническо съдействие на пътя:**

- подаване на ток – при изтощен акумулатор;

- смяна на спукана гума – при необходимост транспортиране на резервна гума до мястото на произшествието и нейната смяна.

➤ **Разходи за охраняем паркинг**

След транспортиране до охраняем паркинг покриване на разходите за престоя на автомобила в него, обикновено ограничено в някакъв разумен срок.

➤ **Покриване на разходи за хотел:**

- след транспортиране на авариралото МПС до най-близкото населено място, в което има сервиз, настаняване на застрахования водач и неговите спътници в хотел, с който асистиращата компания има договорни взаимоотношения;

- покриване на разходите за хотел на водача и пътниците на авариралото МПС, обикновено за срок до 3 дни и до определена сума.

➤ **Ползване на заместващ автомобил:**

- предоставяне на застрахования на заместващ автомобил за периода на ремонта;

- покриване на разходите за нает от застрахования автомобил, обикновено ограничено по време и сума.

➤ **Транспортиране на застрахования до България или до крайната точка на предприетата от него дестинация:**

- покриват се разходите за връщането на застрахования и неговите спътници до България, посредством ползването на влак и/или автобус;

- покриват се разходите на застрахования и неговите спътници за достигането на крайната дестинация на неговото пътуване, посредством ползването на влак и/или автобус

➤ **Съдействие при изоставянето на пострадал тежко автомобил в чужбина:**

При сериозно пострадал в чужбина автомобил, когато разходите за неговия ремонт надхвърлят застрахователната сума, асистиращата компания съдейства на застрахования да предаде моторното превозно средство на необходимото за това място, съобразно съответните законови изисквания на държавата.

➤ **Транспортиране на малолетни до България**

В случаите, когато не е възможно възрастен да придружи деца под 16 годишна възраст, може да се осигури транспорт със самолет до България, както и пълнолетен придружител.

➤ **Медицинско транспортиране**

Осигуряване на медицинско транспортиране (с линейка) до най-близкото лечебно или болнично заведение.

➤ **Транспортиране на тленни останки до България**

В случай на смърт на застрахования, в следствие настъпило пътнотранспортно произшествие се осигурява транспортиране на тленните останки до определено от неговите близки място на погребение или кремация.

➤ **Осигуряване на водач за автомобила**

В случай, че водача не е в състояние да продължи да управлява МПС и ако в автомобила няма друг правоспособен водач, се осигурява такъв, който да довърши предвиденото пътуване или да върне превозното

средство до обичайното му място на домуване.

➤ **Предаване на спешни съобщения на близките на застрахования в случай на:**

- пътнотранспортно произшествие;
- техническа повреда на автомобила;
- вандализъм спрямо автомобила;
- кражба или грабеж.

Обикновено застрахователите няма да платят разходите за асистанс услугите в случаите, в които:

- водачът на автомобила е бил неспособен;
- аварираният автомобил е бил технически неизправен;
- груба небрежност на застрахования, изразяваща се в липсата на подходящите смазочни материали и/или охладителна течност за автомобила;
- претоварване на МПС – транспортиране на повече пътници или багаж от допустимото;
- управление на автомобила след прием на алкохол и/или упойващи вещества;
- автомобилът е обект на престъпление;
- щети в следствие на война, военни действия, бунтове и стачки.

Обикновено застрахователите не поемат отговорност и не плащат за горивото, необходимо на МПС да достигне до предназначеният място (сервиз, паркинг, място на домуване), ако може да се движи на собствен ход.

3.2. Начини за предлагане на покритие автоасистанс

Обичайният начин за предлагане на „автоасистанс“ е като допълнително покритие към застраховка „Каско на МПС“. Повечето от застрахователните дружества, работещи на българския застрахователен пазар използват този начин. Това има своите предимства, като например:

-периодът на застрахователното покритие съвпада с периода на каско застраховката, от което следва че отговорността на застрахователя започва да тече веднага след сключването на договора;

- отстъпки от застрахователната премия, давани като бонус на застрахованите за включването в отговорност на застрахователя на допълнителен риск.

Налице са обаче и недостатъци, основно свързани с ограничаване на достъпа до застраховане на някои водачи на МПС.

Разгледаната по-горе комплексна автомобилна застраховка по правило включва и „автоасистанс“. Това обаче е подходящо за новите и скъпи автомобили. От друга страна, както вече беше коментирано, не винаги е възможно да се сключи застраховка „Каско на МПС“, а основната причина е ниската застрахователна стойност на старите автомобили. Използването на комплексен застрахователен продукт, в който освен застраховка „Каско на МПС“ в покритието на застрахователя се включват и „Сгради и домашно имущество“, както и „Злополука на водача и пътниците“, също не може да реши проблемът с ограничаване на покритието „Автоасистанс“. Разгледаният по-горе продукт, предлаган съвместно от застрахователно дружество и застрахователен брокер само в премиум пакета си (Пакет III) предлага покритие „Автоасистанс“ и то с много ограничения по отношение на услугите и териториалния обхват.

Някои застрахователни дружества нямат договор с асистираща компания. За да отговорят на търсенето на техните клиенти те предлагат като подарък (бонус) към сключената застраховка „Каско на МПС“ услугите на Съюза на българските автомобилисти (СБА), които се предлагат в два основни пакета – сребърна карта и златна карта.

Притежателите на сребърна карта на СБА могат да разчитат на следните услуги:

- подаване на ток на автомобила при повреда в акумулатора и смяна

- на спукана гума – неограничен брой пъти;
- специализирана техническа помощ до 30 минути на мястото на произшествието;
- транспортиране на авариралото МПС до най-близкия сервиз;
- 20% отстъпка в цената за извършване на годишен технически преглед на автомобила в пунктовете на СБА.

Описаните услуги са ограничени само до територията на България, а необходимите части за извършването на спешен ремонт на пътя се заплащат от клиента.

Разширяване броя и териториалния обхват на услугите става посредством втория пакет, наречен „Златна карта“. Неговите притежатели освен услугите по пакета сребърна карта могат да получат и:

- транспортиране на аварирал в България автомобил до най-близък доверен сервиз или максимум до 150 км. – неограничен брой пъти;
- оказване на техническа помощ на територията на Европейския съюз, което включва транспортиране на аварирания автомобил до най-близкия сервиз в съответната страна и специализирана помощ на мястото на аварията – неограничен брой пъти;
- един безплатен годишен технически преглед;
- безплатно транспортиране на пътниците на авариралото МПС, когато аварията е на територията на България, до най-близкия областен град - еднократно;
- транспортиране на пътниците, на аварирал в чужбина автомобил, до България при лимит на цената за транспорт до 48 евро – еднократно.

Застрахователното дружество подарява сребърна карта на своя клиент само когато размерът на застрахователната сума на застрахования автомобил надхвърля 7 000 лева, а договорената застрахователна премия е поне 500 лева. Условието за предоставяне под формата на бонус на златна

карта са още по-високи: минимална застрахователна сума от 20 000 лева и договорена премия над 1 500 лева.

Тук отново проличава проблемът с ограничаването на достъпа до покритието „Автоасистанс“. Както многократно беше отбелязано, около 50% от автомобилния парк в страната се състои от моторни превозни средства на възраст над 20 години. Това са евтини автомобили, чиято стойност не достига до въпросните 7 000 лева, за да получат сребърна карта. Решението на този проблем се състои във предлагането на „Автоасистанс“ като самостоятелна застраховка, която ще може да се сключва дори от водачите, които няма застраховка „Каско на МПС“.

Засега само едно от застрахователните дружества, работещи на българския застрахователен пазар, предлага възможност за сключване на самостоятелна застраховка „Автоасистанс“. То диференцира своето покритие по:

- териториален обхват;
- възраст на автомобила;
- срок на действие на договора.

Застраховката може да се сключи и да важи за територията на България или за територията на Европейския съюз. Когато покритието е ограничено само върху територията на България застрахователното дружество предлага 3 основни и три допълнителни към тях пакета с автоасистанс услуги с търговските наименования:

- Стандарт;
- Стандарт+;
- Мега;
- Мега+
- Лукс;
- Лукс+.

Всеки следващ пакет прибавя допълнителни услуги към тези на

предходния. По условията на застрахователя самостоятелна застраховка „Автоасистанс“ може да се сключи само в първия пакет и допълнението към него (Стандарт и Стандарт+). Разликата между тях се състои във възможността на застрахованите избрали Стандарт+ да получат автоасистанс услуга и в населеното място, където е обичайното домуване на автомобила. Предоставят се само основните услуги като:

- транспортиране на автомобила при авария вследствие на ПТП или техническа повреда до сервиз или място на домуване, като има ограничение в разстоянието;
- смяна на гума, доставка на гориво, подаване на ток или техническо съдействие на мястото на аварията, като застрахованият може да се възползва само от една от тези възможности.

Според тарифната ставка на застрахователното дружество, застрахователната премия за пакета Стандарт е 27 лева, а за Стандарт+ 36 лева. Напълно поносима цена на застрахователната услуга, която осигурява помощ в най-необходимите моменти – при пътнотранспортно произшествие или техническа авария на пътя.

Докато покритието за територията на България може да се осигури единствено за срок от 1 година, то за Европейския съюз може да бъде предоставено за различни срокове (15 дена; 1 месец; 3 месеца; 6 месеца; 1 година). Логичен е въпросът: България не е ли част от Европейския съюз?

Таблица 31. Размер на застрахователната премия по застраховка „Автомобилен асистанс за ЕС“

Възраст на МПС	до 15 дни	до 1 месец	до 3 месеца	до 6 месеца	до 1 година
	лв.	лв.	лв.	лв.	лв.
до 5 години	26	50	148	284	520
5-10 години	32	60	160	290	560
до 10 години	36	68	200	380	760

Източник: „Дженерали застраховане“ АД

В таблица 31 са показани размерите на застрахователната премия според възрастта на автомобила и срока на застраховката. Вижда се, че при най-често използвания срок за пътуване до чужбина (до 15 дни) цената на застрахователната услуга варира в рамките на 26 - 36 лева. Може би това е аргументът на застрахователя покритието за България да е само за 1 година.

Самостоятелното предлагане на застраховка „Автоасистанс“ има голям потенциал да се развие в бъдеще. Възможностите са много и са свързани с:

- увеличаване броя на покритите рискове;
- различни срокове на застрахователно покритие.

Много граждани пътуват само веднъж извън населеното място, в което живеят. Срокове от 7, 10 и 15 дни са подходящи за летните почивки в българските курорти. Ниската цена на застраховката за срок от една година, донякъде е пречка за предлагане на по-къси срокове. От гледна точка на постоянните разноси на застрахователите е резонно тарифната ставка да не бъде намалявана, а да се добавят и останалите услуги, които асистиращите компании предлагат. Така покритието ще удовлетворява повече потенциални клиенти на застрахователите.

Самостоятелната застраховка „Автоасистанс“ е още една от насоките за подобряване на застрахователната работа в автомобилното застраховане и повишаване на реализирания премиен приход от застрахователите. Подобен застрахователен продукт може да заеме пазарна ниша от 75% незастраховани моторни превозни средства в страната, което с подходящата реклама може да доведе до значително нарастване на реализирания от застрахователите премиен приход.

Изводи по глава трета

Само в две от европейските страни, едната от която е България, все още няма въведена застрахователна система Бонус-Малус, с която да се постигне по-справедливо разпределение на постъпленията в застрахователния фонд, чрез диференциране на тарифата на застрахователните дружества, спрямо поведението на водача на моторното превозно средство и регистрираните в миналото щети.

Европейският опит показва, че Бонус-Малус може да се предложи като единна система, задължителна за всички застрахователи или като самостоятелна, скалата на която се определя от конкретните застрахователни дружества.

Всички проблеми, които до момента възпрепятстват въвеждането на системата Бонус-Малус в България произтичат от обекта на застраховката. Според Кодекса за застраховането, това е моторното превозно средство, въпреки че застраховката се нарича „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Констатираните в изследването проблеми и слабости могат да бъдат избегнати ако ясно и категорично за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление. Необходимо е всички, притежаващи валидно свидетелство за управление на МПС да бъдат задължени да сключат застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Възможно е лицата, които не го направят да губят временно своята правоспособност на водач и това да стане автоматично, както в момента автоматично се сменя регистрацията на автомобил, за който няма сключена подобна застраховка. При заявление от страна на лице с временно отнета правоспособност, че желае тя да бъде възстановена ще е необходимо да се представи и редовно сключена застрахователна полица. Така личната отговорност на водача, а не на автомобила ще бъдат водещи при определянето на цената на

застрахователната услуга.

Основна роля в развитието на идеята за комбинирано предлагане на няколко застрахователни покрития играе сътрудничеството между застрахователните дружества и професионалните застрахователни посредници. Комбинираните застрахователни продукти може да се предлагат при форма на застраховане срещу „Първи риск“, като по този начин се съкращават разноските по оценката на обекта на застраховане. Застрахованият сам определя лимита на отговорност на застрахователя, а оценка се прави след настъпване на застрахователно събитие. В зависимост от размера на щетите, обезщетението може напълно да ги покрие или част от тях да останат за сметка на застрахования.

Комбинираните застрахователни продукти, с включено покритие „Каско на МПС“, ще навлизат все повече на нашия застрахователен пазар. Основната причина затова е остарелия автопарк в страната. От друга страна предлагането в пакет на различни застраховки спестява време и усилия на потребителите на застрахователната услуга. Спестяват се и средства и то не само поради ниските стойности на застрахователната сума по застраховката „Каско на МПС“, но и заради икономия на разноски по сключването на застрахователния договор.

С развитието на IT технологиите и същественото увеличаване скоростта на интернет връзката, стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. Всяка нова технология обаче, наред с предимствата носи и нови рискове. Навлизането на автономните автомобили ще доведе до редица проблеми, които до този момент не са съществували. Основният въпрос, който не само от юридическа, но и от застрахователна гледна точка стои е: кой субект ще бъде отговорен за причинените щети, вследствие използването на автономен автомобил от пето ниво – собственикът; производителят или доставчикът на софтуера за управление?

Комплексната автомобилна застраховка е най-подходящият застрахователен продукт за автономно задвижвани автомобили. Възможна алтернатива за предлагане на комплексна автомобилна застраховка е свързана с промяна на целия модел по отношение собствеността на моторните превозни средства. Възможно е в бъдещето автомобилите да не се продават като вещ, а техните производители да продават автомобилна услуга. По този начин собствеността остава у производителя, а неговият клиент заплаща за услугата превоз. Бъдеще, в което превозът с автомобил е услуга, гражданите не купуват, а наемат моторни превозни средства, ще доведе до коренна промяна на взаимоотношенията между производител и потребител. Това ще засегне и застрахователната дейност, а комплексната автомобилна застраховка ще се превърне в задължителна. Тя ще се предлага на производителите и съответно обезщетенията свързани с нейните покрития ще се изплащат директно на тях.

Предлагането на пазара на самостоятелна застраховка „Автоасистанс“ е още една възможност за развитие на автомобилното застраховане и повишаване на реализирания премиен приход от застрахователите. Подобен застрахователен продукт е с потенциал да заеме пазарна ниша от 75% незастраховани моторни превозни средства в страната.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитието на застраховането в България, след демократичните промени в страната, в голяма степен може да се отъждестви с развитието на автомобилното застраховане. В резултат на изследването беше установено, че през последните 12 години, формиращите го застраховки „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ продължават да изпреварват значително, по реализиран от застрахователите премиен приход, всички останали застраховки, предлагани на българския застрахователен пазар.

Възприетите от държавата законодателни промени, във връзка с възникналата опасност от връщане на граничния контрол, доведоха до чувствително нарастване обхвата на задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ след 2017 година. Тя трайно заема лидерската позиция по отношение пазарен дял след 2010 година, с констатиран ръст на премиения приход за 12 годишния период на изследване от над 142%.

След непрекъснато намаляване и загуба на лидерските позиции, от 2010 година, другата автомобилна застраховка обект на дисертационното изследване, успява да обърне тенденцията и от 2014 година застрахователите отчитат постоянен ръст в показателя премиен приход. Въпреки, че застраховката остава лидер при доброволното застраховане, загубата на първото място и продължаващия спад на пазарния ѝ дял говорят за проблеми в нейното развитие. Основният проблем е застаряването на автомобилния парк в страната. По данни на МВР около 50% от регистрираните у нас моторни превозни средства са на възраст над 20 години.

Въз основа на изчислен средно притеглен показател за квотата на щетите по двете автомобилни застраховки обект на изследването може да се

заклучи, че през периода на наблюдение (2010 – 2021 г.) рискът при тях е добре изравнен и могат да се считат за финансово стабилни и печеливши.

Справедливото разпределение на постъпленията в застрахователния фонд по задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ изисква въвеждането на системата известна като Бонус-Малус. България е една от двете европейски страни, в които все още тази система не работи. Въз основа на изследването се установи, че всички проблеми, които до момента възпрепятстват въвеждането на системата Бонус-Малус в България произтичат от обекта на застраховката. Според Кодекса за застраховането, това е моторното превозно средство, въпреки че застраховката се нарича „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Констатираните проблеми и слабости могат да бъдат избегнати ако за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление. Така личната отговорност на водача, а не на автомобила ще бъдат водещи при определянето цената на застрахователната услуга.

Възможностите за подобряване на застрахователната работа и повишаване обхвата, респективно премийния приход по застраховка „Каско на МПС“, се свързват с идеята за комбинирано предлагане на няколко застрахователни покрития в един продукт. Поради застаряването на автомобилния парк в страната, комбинираните застрахователни продукти ще навлизат все повече на българския застрахователен пазар. Това е един от начините цената на застрахователната услуга да се намали, а застрахователите да използват разнообразни форми на застраховане.

Застрахователните дружества трябва да са подготвени за предстоящото навлизане на автономно управляваните автомобили, с появата на които възникнаха нови рискове и обстоятелства, свързани със застраховането. Възможно е преминаването към качествено нов модел по отношение собствеността върху моторните превозни средства, при който

производителите не продават автомобили, а услугата превоз. Това ще засегне и застрахователната дейност, а комплексната автомобилна застраховка, която в момента се предлага само от един застраховател на българския пазар, най-вероятно ще стане задължителна. Тя ще се предлага на автомобилните производители и съответно обезщетенията свързани с нейните покрития ще се изплащат директно на тях.

Повишаването на обхвата на доброволното автомобилно застраховане в страната, който към момента е само около 25%, е възможно посредством разширяване на покритието в посока допълнителни услуги предоставяни от асистиращи компании и свързани с пътнотранспортните произшествия и аварии. Предлагането на самостоятелна застраховка „Автоасистанс“ е още една възможност тази цел да бъде постигната.

Бъдещето на автомобилното застраховане в страната зависи от много фактори и обстоятелства. Засега не се очертава коренна промяна в нагласите на българските граждани и следователно най-вероятно то да остане и занапред водещ застрахователен клон с пазарен дял надвишаващ 70%. Предизвикателствата, свързани с развитието на технологиите и необходимите законодателни, и организационни промени при автомобилното застраховане са задачи, които трябва да бъдат решавани съвместно от държавата, застрахователния бранш и представителите на научната общност в страната.

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ОРИГИНАЛНОСТ И ДОСТОВЕРНОСТ

ОТ

Николай Валериев Илиев

Във връзка с провеждането на процедура за придобиване на образователната и научна степен „доктор” по научната специалност „Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка (застраховане и социално дело), декларирам:

1. Резултатите и приносите в дисертационния труд на тема **„Насоки за развитие на автомобилното застраховане в България“** са оригинални и не са заимствани от изследвания и публикации, в които авторът няма участия.

2. Представената от автора информация във вид на копия на документи и публикации, лично съставени справки и други съответства на обективната истина.

3. Резултатите, които са получени, описани и/или публикувани от други автори, са надлежно и подробно цитирани в библиографията.

гр. Свищов

Декларатор:.....

19.06.2023 г.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Андреев, С. Регистрация и отчет на пътните превозни средства, София, 2012
2. Габровски, Р. Недъзите на новия проект за Бонус-Малус, www.actualno.com, извлечено на 05.12.2019 г.
3. Гаврийски, В. Икономика на застраховането (пето издание). София, 1998
4. Димитров, П. Възможности за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Електронно списание Диалог, бр.4, 2018
5. Драганов, Хр., Илиев, Б., Ерусалимов, Р., Василев, В. Анализ на дейността на застрахователното дружество. Изд. Фабер, В.Търново, 2008
6. Ерусалимов, Р., Василев, В. Икономика на застраховането, Свищов, 2018
7. Ерусалимов, Р., Василев, В., Панева, А., Митков, М., Нинова, В. Въведение в застраховането. В. Търново: Фабер, 2015
8. Ерусалимов, Р. Застрахователният пазар в България – проблеми и перспективи, Сборник с доклади от Международна научна конференция „Икономическо благосъстояние чрез споделяне на знания“, Свищов, 09-10 октомври 2016
9. Ерусалимов, Р., Илиев, Н. Отражение на Ковид 19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“ в България. Сп. Бизнес управление, кн. 1, 2023
10. Ерусалимов, Р. Актюерство - Част трета. В. Търново: Фабер, 2016, с.62
11. Ерусалимов, Р. Премийните резерви в застраховането, В. Търново, 2009
12. Илиев, А. Продажбите на превозни средства в България се свиват с над 20% през 2020 г. INVESTOR.BG. Изтеглено на 15 март 2022 г. от

<https://www.investor.bg/novini/444/a/prodajbite-na-prevozni-sredstva-v-byulgariia-se-svivat-s-nad-20-prez-2020-g-319269/>

13. Илиев, Б., Ерусалимов, Р. Международно застраховане. АИ „Ценов“ , Свищов, 2007
14. Илиев, Б., Василев, В., Ерусалимов, Р. Основни принципи на застраховането, Свищов, 2008
15. Илиев, Б., Василев, В., Ерусалимов, Р. Основни принципи на застраховането, Свищов, 2008
16. Йотов, Й., Илиев, Б. Основи на застраховането. Свищов, 1999
17. Йотов, Й., Илиев, Б. Основи на застраховането. Свищов, 2004
18. МВР, *Полезна информация/Безопасност на пътя/Статистика*. Изтеглено на 15 март 2022 г. от Министерство на вътрешните работи. Пътна полиция: <https://www.mvr.bg/opp>
19. Николов, К., Автосекторът в България: новото расте, но старее, в. „Капитал“, 21.01.2022г. Изтеглено на 15.03.2022 г. от <https://www.capital.bg>
20. Кодекс за застраховането, в сила от 01.01.2016 г
21. Наредба № 24 на КФН
22. www.armeec.bg
23. www.bulstrad.bg
24. www.dallbogg.com
25. www.dzi.bg
26. www.generali.bg
27. www.fsc.bg
28. www.lev-ins.com
29. www.mvr.bg
30. www.ozk.bg