

Коста Чолаков, изпълнителен директор на „Интерамерикан България“ ЗЕАД

В ДРУГИ СТРАНИ КЛИЕНТЪТ ПОЛУЧАВА ОБЕЗЩЕТИЕ ОТ ЗАСТРАХОВАТЕЛЯ СИ ПО „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“

Г-н Чолаков, отново сме на прага на кампанията за сключване на „Гражданска отговорност“. Смятате ли, че средната цена на задължителната застраховка тази година ще се увеличи и до каква сума, като имате предвид голямата конкуренция на пазара и повишените лимити на отговорност? По колко трябва да бъде продавана застраховката, за да не се застраши финансовата стабилност на застрахователните компании и те да могат да плащат всички възникнали щети по тези полици?

- Цената на „Гражданска отговорност“ в момента не е адекватна на рисковете, които се поемат. България вече е член на европейското икономическо пространство и тази застраховка покрива щети в цялото това пространство. Рисковете са много високи и затова цената трябва да върви нагоре. Докъде трябва да стигне? Най-лесно е да видим какво се случва в другите страни от ЕС. В момента в Евросъюза най-ниската цена на „Гражданска отговорност“ е в Словакия - около 150 евро. В другите източноевропейски страни цените вървят над 150 евро за най-ниския клас автомобили. Кога и как нашият пазар ще стигне тези ценови нива, не мога да кажа. В момента пазарът у нас е много динамичен, отношенията са сложни, но у всички играчи на пазара има нагласа за увеличаване на цените.

От друга страна, скоро излязоха статистики, от които става ясно, че обезщетенията вече се увеличават. През следващите години тази тенденция ще продължи. Големите щети за телесни увреждания обикновено идват по-късно и съответно ще бъдат оценени на по-високи суми. Според мен това ще бъде натискът върху застрахователите, който ще доведе до увеличаване на цената на „Гражданска отговорност“.

- С колко се увеличи средното обезщетение през последните 1-2 години?

- Според последната статистика, в сравнение с година по-рано обезщетенията са се увеличили с 20 млн. лева брутна сума. Ако през 2006 г. те са били малко над 30 млн. лв., за същия период на 2007 г. вече са над 50 млн. лева. В същото време събраните от застрахователите премии са се повишили само с 0,4%. Според мен изплащаните обезщетения ще продължават да се увеличават, защото щетите от чужбина тепърва ще идват.

- А има ли вече големи щети от чужбина?

- Не знам как е в другите дружества. В „Интерамерикан“ имаме щети от чужбина, но те засега са в рамките на нормалното.

- Като се има предвид, че българинът е най-бедният гражданин на ЕС, какво трябва да стане, за да тръгне и у нас цената на задължителната застраховка нагоре?

- Защитата на потребители-

те трябва да бъде в много посоки. Не може само да гледаме днес да спестим пари на българина, а утре да няма кой да изплаща обезщетения. В крайна сметка крайният потребител не е само в България, а в целия Европейски съюз. Увеличението на цените се диктува от изискването пазарът да е здрав.

- Очаквате ли и тази година да продължи примамването на клиенти с различни „бонуси“ към задължителната застраховка? Какво трябва да бъде направено, за да се пресече веднъж завинаги тази порочна практика?

- Все по-малко са компанията, които предлагат бонуси. Тези „екстри“ по принцип би трябвало да са калкулирани в цената. Затова конкурирането по цена постепенно ще доведе до пълното отпадане на бонусите.

- Всички застрахователи твърдят, че цената на задължителната застраховка трябва да се тръгне нагоре, но никой не прави първата стъпка в тази посока. Как според вас трябва да се излезе от това положение?

- Напоследък КФН се намесва в тази посока. Комисията има най-пълна картина за пазара и може да прецени къде трябва да предприеме действия. От друга страна, големите компании, които имат по-дълга история и по-сериозни портфейли, трябва да поведат хорото в тази посока. А ние по-малките ще ги следваме.

- Повече пречи или повече помага разсроченото плащане на „Гражданска отговорност“ и трябва ли да бъде премахнато то?

- Като застраховател смятам, че то пречи, защото изисква повече административна, което оскъпява продукта. Но от гледна точка на потребителя разсроченото плащане е улеснение.

- Преди седмици излезе ново указание на КФН, според което, когато при настъпване на застрахователно събитие по „Гражданска отговорност“ датата му влиза в срока, отбелязан върху стикера, застрахователят е императивно обвързан с валидността на застраховката и е длъжен да изплати обезщетение. Как ще коментирате тази стъпка на надзора?

- КФН явно иска да защити потребителя. Но ако тази практика се въведе, е по-добре да се премахне възможността за разсрочено плащане. Защото компанията не могат да носят риск, срещу който не са получили премия, а това няма да се приеме добре от потребителите.

- Явно тази стъпка се прави в отговор на наблюдаваната напоследък у нас практика на клиентите да се дават целогодишни стикери още при



внасяне на първата вноска по полиците на разсрочено плащане. Често в подобни случаи застрахованите избягват да правят следващите вноски. Така възниква въпросът да контролират агентите си и защо не го правят?

- Застрахователите би трябвало да могат да контролират агентите си. Но от друга страна, стикерът сам по себе си не е удостоверение за наличието на валидна застраховка. Кодексът предвижда, че наличието на застраховка се удостоверява със застрахователна полица и знак - така наречения стикер. Т.е. с двете заедно. Не съм запознат с новото указание и поради тази причина ще се въздържа от повече коментари.

- Чу се, че обхватът на „Гражданска отговорност“ е паднал под изискваните 90%. Вярно ли е това и на какво се дължи евентуалното намаление?

- Не можем да тълкуваме слухове. Аз не съм виждал официална статистика за обхвата на „Гражданска отговорност“ напоследък. Но ако обхватът е паднал, това е много тревожно.

- До какво може да доведе едно трайно задържане на обхвата на задължителната застраховка под 90%?

- То не е добро за пазара като цяло, нито за Гаранционния фонд, който плаща вместо незастрахованите. Не съм запознат с многостранното споразумение, за да мога да кажа дали България търпи някакви санкции при трайно спадане на обхвата на „Гражданска отговорност“. Но дори и да няма такива санкции, намаляването на обхвата не е добро и за клиентите. Защото, когато някой не си плаща задължителната застраховка, на практика другите плащат заради него. Така че този проблем е на обществото, а

не е само на застрахователите. Затова е необходимо много сериозна намеса на органите на МВР.

- Очертават се два основни фактора, които водят до намаляване на обхвата на „Гражданска отговорност“. Първият е зачестилото прекратяване на застраховки заради неплащане на разсрочените вноски след получаване на целогодишен стикер. Вторият е, че може би има компании, които не предоставят информация за всички сключени полици по задължителната застраховка.

- Ако има такъв момент, КФН разполага с всички законови механизми да принуди тези компании да подават пълна информация. Но аз не мога да си представя, че има такива дружества.

- А какво трябва да бъде направено, за да се вдигне обхватът трайно над 90%?

- Зависи какъв е проблемът. Ако хората не сключват застраховка, органите на МВР трябва да си свършат работата. Ако пък застрахователи не си декларира правилно полиците, КФН трябва да си свърши работата. Може би трябва и АБЗ да направи разяснителна кампания, за да могат потребителите да осъзнаят колко е важна тази застраховка.

- Наскоро излезе информация, че във Великобритания и в Италия спират автомобилите с българска регистрация и ги проверяват за наличието на валидна „Гражданска отговорност“, като изискват сертификата на английски език. Смятате ли, че трябва да бъдат задължени българските застрахователи да дават на клиентите си заедно с полиците за задължителната застраховка и такива сертификати? Или самите полици да се издават и на английски език?

- Не смятам, че самата полица трябва да е и на английски. Защо точно на английски, а не на всички официални езици на ЕС? Полицата трябва да си е на български, който също е официален език на Евросъюза. При сключване на застраховката ние предлагаме на нашите клиенти, които пътуват в чужбина, да им издадем и сертификат „Зелена карта“, който да представят при проверка зад граница. Те може и да не пожелаят, защото имат право да пътуват в ЕС само с регистрационния номер на автомобила. Може би изискването на сертификати на английски е продиктувано от недоверието към България като пазар. Това доверие ние трябва да си спечелим сами, никой няма да ни го подари.

- Кои са най-големите проблеми, които срещате при „Гражданска отговорност“?

- Те са свързани с нелоялната конкуренция и най-вече

с подбиване на цените.

Проблем е и това, че потребителите възприемат тази застраховка като необходимо зло. Никой не осъзнава колко важен социален елемент има в нея.

- Какво трябва да се направи, за да се спре нелоялната конкуренция при задължителната застраховка?

- Някои компании ще престановят тази практика, когато финансовите им резултати се влошат. Но е важно и КФН да прави стъпки в тази посока, както и ние като застрахователи да се събираме по-често в АБЗ, да комуникираме повече. Затова аз направих предложение комисията по автомобилно застраховане към асоциацията периодично да предоставя информация кой застраховател има някакви лоши практики. Смятам, че това ще има ефект. Спирането на нелоялната конкуренция не може да стане изведнъж.

- Какви реални „екстри“, като например бързо обслужване, могат да се предложат по задължителната застраховка, като се има предвид, че тя касае не сключващия я, а увредените от него?

- Има пазари, където са въведени интересни практики, които можем да взимаме. Например в Гърция пострадали отиват при своя застраховател по „Гражданска отговорност“, който им изплаща обезщетението. След което застрахователите помежду си си уреждат регресите. Това е направено, за да може застрахованият да се чувства наистина клиент на застрахователя си по „Гражданска отговорност“. Но тази практика предполага много високо ниво на застрахователния пазар като цяло и добро разбиране между компанията. Ние не можем да си уредим регресите по „Каско“ и „Гражданска отговорност“, та камо ли да тръгнем към такъв вариант.

- Не се ли подобри събиращемостта на регресите през последните 1-2 години?

- „Интерамерикан“ няма особено големи проблеми с регресите. Понякога имаме забавяне, но само толкова. Но колеги от по-големите дружества се оплакват, че срещат много сериозни проблеми при събиране на регресите си. Затова като застрахователи трябва да работим много сериозно в тази посока.

- Това са отношения между компанията. Доколко надзорът би могъл да се намеси в тях?

- При систематично нарушаване на предвидените в кодекса срокове за изплащане на обезщетения надзорът би могъл да санкционира някой застраховател. Защото кодексът не прави разлика дали обезщетението е към краен клиент или към друг застраховател. Естествено, могат да се използват и механизмите на съдебната система.

Разговора воду
ЙОАННА СТЕФАНОВА