

Банки Инвестиции Пари

Втора национална среща - дискусия

АЗС ПРЕДЛОЖИ ОРИГИНАЛНА
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ
НА РИСКОВИЯ ПРОФИЛ● Асоциацията за застрахователна сигурност е
за отпадане на минималната рискова премия

На 3 и 4 ноември т. г. в пловдивския хотел „Тримонциум Принцес“ при изключителен интерес от страна на застрахователи и журналисти се проведе Втората национална среща-дискусия по актуални въпроси на застраховането. Тазгодишната тема на форума бе „Професионални и правни аспекти на застраховането. Застраховката „Гражданска отговорност“ за 2006 г. и Кодексът за застраховането.“

Форумът се организира по инициатива на сп. „Банки Инвестиции Пари“ с пълното съдействие на Комисията за финансов надзор. Събитието бе уважено и от заместник-кмета на Пловдив г-н Писков, което показва голямото уважение на Община Пловдив към проявата.

Дискусията откриха Ралица Агайн - заместник-председател на КФН, ръководещ Управление „Застрахователен надзор“, и проф. Милчо Стоименов - член и говорител на КФН, който е и главен редактор на сп. „Банки Инвестиции Пари“. Изказването на г-жа Агайн бе посветено на професионалните и правните аспекти на застрахователния кодекс, а Стефан Стоилков - директор на Дирекция „Разрешения и специален надзор“ в КФН, обобщи състоянието и тенденциите в развитието на застрахователния пазар в България, привеждайки данните за деветмесечието на 2005 г., представени в КФН от застрахователните дружества.

Доклад изнесе и Лука Доков - председател на Комисията по катастрофични рискове към АБЗ („Създаване и значение на Застрахователен пул за катастрофични рискове в България“). Атанас Табов - председател на УС на Национално бюро на българските автомобилни застрахователи, говори на тема „Гражданска отговорност на собствениците, държателите и ползвателите на МПС за 2006 г. - условия и практически аспекти“, както и за предизвикателствата, които стоят пред Националното бюро „Зелена карта“ и Гаранционния фонд след приемането ни в ЕС. „Актуални проблеми на българския застрахователен пазар в светлината на бъдещето ни членство в ЕС“ бе тема на интересната презентация на Иван Дончев - член на Управителния съвет на АЗББ и управител на застрахователния брокер „Маринс интернешънъл“ ЕООД, и Дарина Димитрова - директор на софийския офис на същия брокер.

темата за контролни точки на водача да се обвърже с изчисляването на неговия ИРК. При сегашната практика за контрол и по безопасност на движението съгласно Наредба I-139 от 16 септември 2002 г. на МВР въведена е система за наказвания на водачите, като всеки от тях разполага първоначално с 39 контролни точки. Отнемането и възстановяването им след определено от закона време дава една, макар и неизчерпателна, но достатъчно пълна характеристика за тяхното поведение на пътя. Всеки показател от точковата система отразява различни аспекти от рисковите обстоятелства като предпоставка за възникване на застрахователно събитие и са потенциален риск за застрахователните дружества. Тази система показва как водачът спазва правилата за движение, реалната му дисциплина и поведение, т. е. отразява по-пълно риска на водача, тя е негова характеристика за ежедневно и евентуално бъдещо поведение на територията на страната и в чужбина. Предстоящото влизане на България в ЕС ще доведе до легализирането на вътрешните полици с цялата произтичаща от това много по-висока отговорност на застрахователите. Социалната справедливост, която е основа за задължителността на застраховката „Гражданска отговорност“, трябва да определя и справедлива цена за всеки участник в системата ѝ. Наредба



телния договор по застраховката „Гражданска отговорност“. Ако на даден водач са отнети 11 точки, тогава неговият коефициент ще бъде определен, както следва - $39:28=1.39$, което представлява неговият К1.

Анализите на данните за периода на действие на горесцитираната наредба на МВР показват, че има определен брой водачи, на които са отнети по 2-3 точки, възстановени впоследствие в едногодишен срок. Това дава основание да се обсъди и вариантът за случайно, неволно нарушение на водача. Авторите смятат, че отнемането на 2 контролни точки позволява на всеки водач да коригира своето поведение на пътя, като при това те да не му носят утежнение пред застрахователя.

При такава постановка базово коефициент 1 се формира при наличие на 37 контролни точки. Всяко следващо отнемане на точки ще се отразява в увеличаване на коефициента, както следва: 39 - 0.8; 38 - 0.9; 37 - 1; 36 - 1.08; 35 - 1.11 и т. н.

В случаите, когато водачите имат по 38 и 39 контролни точки, спрямо тях могат да се приложат и допълнителни отстъпки, водещи до по-благоприятни условия за тях. Например всяка следваща година без ПТП намалението може да расте с 0.1. Така се стига до коефициент 0.5.

нен протокол да „носи“ на водачите, предизвикали ПТП, утежнение с 10 на сто, или коефициент 1.1. След събирането на тази база от данни и проверка по системата на АЗС той също да се прилага като К4.

При отпадане на минималната рискова премия всеки застраховател ще може да използва вече издадения от АЗС индивидуален рисков коефициент като базов и да прилага по свое усмотрение и допълнителни коефициенти.

Авторите предлагат да се запазят коефициент К3, който отразява вида и предназначението на МПС, както и К5, отразяващ броя на лицата, които ще управляват едно МПС.

По тези коефициенти методиката, предложена от АЗС, предвижда допълнително „точкуване“ (1 - за лични автомобили, 1.2 - за фирмени, 1.5 за пикапи, полутоварни и т. н.), 1.8 - за учебни автомобили, и т. н.

Към К5 методиката предвижда следната скала: 1 - за автомобили, които се управляват от водача, от членовете на семейството му или от упълномощения водач; 1.05 - за автомобили, които ще се управляват от до петима упълномощени водачи; 1.1 - за автомобили, които ще се управляват от всички упълномощени водачи. Стойностите са определени в зависимост от степента на риска на водачите. Личните МПС рядко се претстъпват, затова завишаването е едва 10 на сто от риска.

Така предлаганата формула след съгласуване с представители на научните среди в застраховането придобива следния математически модел за изчисляване, който ще бъде прилаган на практика: $ПхК1хК3хК5$, или премия от 100 лева, определена от застрахователната компания, за водач с К1 - 1.25.

За личен автомобил, който ще се управлява от всички упълномощени водачи, ще се заплати следната премия: $100 \times 1.25 \times 1.1 \times 1.25 \times 1.1$, т. е. - 137.5 лева.

Следователно водач с 8 отнети контролни точки ще трябва да заплати значително по-висока премия от водач, който е бил по-дисциплиниран през изтеклия период и обратно. При 39 контролни точки $100 \times 0.8 \times 1.1 = 88$ лева премия.

СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ
СНИМКИ
ПЕТЪР КАЛАЙДЖИЕВ

доров и главният секретар на организацията **Мартин Аврамов**. Независимо от факта дали ще отпадне, или не минималната рискова премия, методиката може да се приложи.

Ако регулацията остане, инициаторите предлагат в т. 13 от Наредба №18 за задължителното застраховане вместо „минималната задължителна рискова премия“ да се въведе „базова задължителна рискова премия“, а в т. 14 да се въведат коефициентите и формулата съгласно предложената методика.

Според авторите (доц. Йото Йотов, Юрий Тодоров, Мартин Аврамов и Добрин Георгиев) методиката е опростена, лесно приложима и може да заработи в кратки срокове. Те предлагат сис-



№18 на КФН указва прилагането на коефициенти при сключване на застраховки, но на практика липсва възможност за тяхното приложение.

Създателите на методиката предлагат за основен показател К1, който да се формира от съотношението между 39-те контролни точки, с които първоначално разполага всеки водач на МПС, спрямо действителния брой точки към датата на сключване на застрахова-

Съществува и една част от несанкционирани от КАТ рискови обстоятелства на водачите, за които те нямат отнети точки - това се отнася до двустранните протоколи. Информация за тях се съдържа в застрахователите, а тяхната практика показва, че немалка част от тях не отговарят на действителните поражения върху МПС и на същинските обстоятелства на ПТП. Поради тези причини авторите предлагат наличие на двустра-