

НАРУШЕНИ СА ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ В ЗАСТРАХОВАНЕТО

На специалистите е известно, че за формиране на тарифите по застраховката „Гражданска отговорност“ са необходими поне два елемента: надеждни статистически данни и съобразяване с главните фактори, влияещи за развитието на риска. Всеки застраховател е длъжен да събере и представи пред надзора достоверни статистически данни, доказващи основанието за формиране на нетните премии. Контролният орган ги приема или не, в зависимост от източника, съвкупността, територията на изследванията, продължителността на разглеждания период и т. н. Казват, че у нас няма такива надеждни данни. Това обаче не е така. Компаниите разполагат с броя на застрахованите автомобили, с броя на ПТП по застраховката и с величината на плащанията. Знаят се обемът на целия автомобилен парк, обхватът, излезлите от употреба МПС, ценоразписките на автоуслугите, съдебната практика за определяне на неимуществени вреди, лимитите на отговорност. Какво пречи тогава да се определят разумни и достатъчни нетни премии?

Административните разноси са елемент на още по-леки изчисления. Освен необходимите разноси, данъци и такси, застрахователят може да предвиди и планова печалба. По такъв начин брунтната премия за всички компании ще бъде различна, според конкретните разноси и ценова политика. Лесно е за прилагане, но само при положение, че застрахователите не въвеждат диференцирани рискови групи и върху изчисленията по тарифите надзорът упражнява необходимия контрол.

Липсата на надеждна статистика започва да се чувства, когато компаниите искат да приложат системата „бонус-малус“. За да приличат на европейските, някои наши застрахователи се престарават и копират практики от напреднали страни. Въвеждат смехотворни фактори, които у нас са от третостепенно значение. При толкова стар автомобилен парк, лоши пътни условия, агресивно поведение на водачи и т. н. някои застрахователи питат водачът мъж ли е или жена, на колко години е, пуши ли, червена или бяла му е колата!

Рискът се проявява в резултат на множество фактори. Добрият застраховател съумява да отсее значимите и да

пренебрегне незначителните. Не е възможно, а и е съвсем ненужно, да се съобразява с всички. Усложняването не е полезно за практиката и създава фалшива социална справедливост. Някои компании стигнаха до десетки хиляди индивидуални варианти.

Да се премине към индивидуална премия без статистика и при повече от един шофьор на застрахованото МПС, е чиста провокация и социална демагогия, целяща нелоялна конкуренция. Как иначе да разбираме, че в едни случаи се „наказват“ водачите поради възрастта им или русите им коси, а в други случаи не се взема предвид броят на ПТП, предизвикани от тях?

Броят на предизвиканите ПТП е най-лесният за отчитане фактор за риска, а е и най-верен и значим. Засега той е и единственият, който застрахователите могат практически да включват, стига статистиката да е достатъчно надеждна. Компания, която наистина желае да е справедлива към своите клиенти и да приложи системата „бонус-малус“, няма друг по-точен показател. Другото е нелоялно поведение и евтин рекламен трик за сметка на конкуренцията.

Непрофесионализъм и де-

магогия е индивидуализирането на премията, когато застраховане отговорността по повод управлението на конкретен автомобил. Малко са случаите едно МПС да се управлява само от един водач. А седне ли друг зад волана, къде „отива“ индивидуалната премия? Когато автомобилът е преотстъпен и последва ПТП, кого по-късно „ще наказва“ с премията застрахователят? Кой води тази статистика и, застраховайки автомобила на един собственик, взема предвид, че друг водач е предизвикал с неговото МПС произшествие?

Обособяването на 3-4 рискови групи по застраховката „Гражданска отговорност“ би било оправдано, но само ако застраховане личната отговорност на всеки водач по повод управлението на МПС от даден клас автомобили. А не „отговорността на автомобила“. Тогава можем да отчитаме броя на предизвиканите ПТП, което не е сложно. Подходът ще даде социално справедлива база за формиране на рискови групи. Всеки водач ще преминава в по-горна или по-долна група в зависимост от предизвиканите ПТП. В такъв случай ще има основание валидността на застраховката да се прекратява при прехвърляне на собствеността, което сега е едно от недоуменията в Кодекса за застраховането.

Откровено казано, не виждам сериозни пречки пазарът да се регулира добре и без възприемане на подобен подход, стига законодателят да го иска. Достатъчно е да се познават застрахователната теория и практика, да се предвижда поведението на участниците и да има желание застрахованите да получават сигурна закрила. Считам, че точно тези, които трябва, не познават материята и просто изпълняват указания на някакви „тъмни сили“. Или и двете заедно. Пазарът го доказва.

Това прави писането на становища безполезно. По тях нито се взема отношение, нито



се имат предвид. Убеден съм, че гражданските сдружения са чувани и разбирани от държавните органи толкова, колкото немият от глухия.

Отношение по закона и наредбата вземем преди една година. Вместо подобренията, които очаквахме, недостатъците се задълбочиха. Според Съюза на застрахователните агенти, инициаторите на сегашните изменения и авторите от миналата година са едни и същи. Време е да излязат от анонимност и да отстояват позициите си открито.

Въпросите, свързани със слабостите в застраховката „Гражданска отговорност“, поставяме в прав текст. Така беше и в наше писмо до форума в Пловдив, състоял се през ноември 2005 г. Поставените в писмото проблеми са актуални и след приемането на кодекса. Няма отговор за ролята на атакуваните от нас показатели в наредбата и защо отпаднаха те. Кога регулаторният орган постъпва правилно? Сега ли, разрешавайки тарифи в пъти по-ниски, или през миналата година? Ако е сега, кой е отговорен за завишените минимални рискови тарифи лани? А ако е миналата година, кой днес съдейства за образуване на финансово-застрахователни пирамиди?

Застрахователите представят ли статистически и математически доказателства за тарифите си? Как се отразява върху размера на плащанията

и на премията увеличението на застрахователните суми, несъответствия на съдебната практика и на стандарта на живот на гражданите? Защо е такава разликата между лимитите на покритие за едно лице при „Гражданска отговорност“ и при задължителна пътническа застраховка? Каква е ролята на стикера, освен ненужно усложняване и оскъпяване на застраховката? Вярно ли е, че застрахован със спукано предно стъкло го е носил при застрахователя на гръб, за да му издадат нов стикер? Необходимо ли е за 90 на сто обхват да правим добросъвестните застраховани на луди?

Това са част от въпросите, чийто отговор виждаме в състоянието на пазара: хаос, нарушаване на основни принципи в застраховането, накарняване на интересите на застрахованите и на пострадалите, бездушие и безхаберие по жалбите им, планирани и провокирани фалити на компании, принос за сватата икономика на страната, устойчивост на корупционните практики, поддаване на външен пазарен натиск и незащитане на общонационалните интереси в сферата на застраховането. Напълно според традициите - цял месец мина, време е да променяме закона!

Изводите са за всички, мъката е обща!

СТОЙАН АЛЕКСАНДРОВ,
председател на Съюза на застрахователните агенти

РЕПОРТАЖ НА В. „ЗАСТРАХОВАТЕЛ“

НАУЧИХА НА... ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ

Тези впечатления не са само наши, имаме предвид и впечатленията на колегите си. За януари не сме съставили нито един акт за липса на застраховка „Гражданска отговорност“. Някои от колегите ни са установили не повече от две-три подобни нарушения. Затова смятаме, че гражданите най-сетне са се убедили колко е важно да имат такава застраховка.

Нашият район е много голям: от „Цариградско шосе“ до хотел „Шератон“, кв. „Гео Милев“, бул. „Яворов“, ул. „Драган Цанков“, част от булевард „Витоша“ също е към нас... Трафикът е претоварен, има



и индустриална зона. Неслучайно е толкова голяма концентрацията на ПТП. Както се казва, глава не можем да вдигнем от катастрофи, почти не остава време за контрол. Понякога ни дават да работваме по 2-3 произшествия наведнъж и хората чакат.

Ралица Янева:

- Застрахована съм в „Евро инс“. Много съм доволна от това дружество и съм му постоянен клиент. Досега не съм имала никакви неприятности. Сключвам там и застраховка „Каско“. Преди две години участвах в ПТП и те се отнесоха много коректно.

За застраховката „Гражданска отговорност“ смятам, че всички би трябвало да я сключват. Не вярвам обаче, че и другите мислят така. Знам добре, че тя ми гарантира да не плащам щети, ако ударя някой друг, и че моят застраховател ще плати. Но когато шофирам, никога не съм сигурна дали този, който не дай, Бог! - евентуално ще ме удари, има застраховка...

Христо Григоров:

- Автомобилът, който управлявам, е служебен, застраховката „Гражданска отговорност“ е сключена в „Булстрад“. Според мен, за да имат всички такава застраховка, тя трябва да бъде към един застраховател за цяла България. В противен случай няма да може да се

контролира. Нали по-рано беше така - правеха се вноски към данъчните служби. Това е система, от която мърдана няма!

Е, сега явно пазарните условия не позволяват да се процедира така. Не знам обаче как би могло да се разбере кой няма застраховка. Вероятно ще успеят да изградят електронна база данни, където да се подава информация от всички застрахователи и да се знае за всяка кола дали има или няма застраховка. Не може едни да плащат, а други - не. Ако гледаме стикерите по автомобилите, изглежда, че мнозина вече имат застраховка, но какъв е процентът, не е известно.

СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ
Снимки **ГЕОРГИ ДЕРМЕНДЖИЕВ**

