

ЗАСТРАХОВАТЕЛИ И НАДЗОРНИЦИ ОБСЪДИХА НАЙ-АКТУАЛНИТЕ ПРОБЛЕМИ В БРАНША

● България ще се присъедини към Многостранното гаранционно споразумение

На 16 и 17 ноември 2006 г. в Пловдив се проведе традиционната национална среща-дискусия на тема „Готовността на българския застрахователен пазар за изискванията на ЕС“. Форумът бе открит от **Раица Агайн** - заместник-председател на КФН, ръководещ Управление „Застрахователен надзор“, и от **проф. Милчо Стоишенов** - член на КФН, който бе и водещ през първия ден от работата на форума.

В срещата участие взеха още **Николай Петков** - началник на отдел „Регулаторна политика“ в Дирекция „Регулаторна политика и анализи“ в Управление „Застрахователен надзор“ на КФН, **Атанас Табов** - председател на УС на НББАЗ, и **Таня Чонкова** - генерален секретар на Бюрото, **Николай Сотиров** - генерален секретар на Гаранционния фонд, **Румен Гълъбинов** - член на УС на АБЗ, **Лука Доков**, много представители на застрахователни компании, брокери, агенти, юристи.

На темата „Законови и административни изисквания към българския застрахователен пазар. Хармонизиране с европейските стандарти“ се спряха г-жа Агайн и г-н Петков. Както се очакваше, тази тема предизвика една от най-оживените дискусии, особено във връзка с изнесената от представителите на НББАЗ разширена информация относно присъединяване на България (и Румъния) към Многостранното гаранционно споразумение между страните членки на ЕС.

В краткото си слово г-жа Агайн откри онези нови предизвикателства, пред които ще се изправят не само българските застрахователи, но и българската надзорна институция (Комисията за финансов надзор, респективно Управление „Застрахователен надзор“). Тези предизвикателства произтичат от членството в ЕС и от възможностите за свободно предоставяне на услуги и право на установяване, от които вече се е възползвал един ирландски застраховател. Новите реалности ще изискват много по-тясно сътрудничество с чуждестранните надзори, изтъкна г-жа Агайн, и посочи като добър пример в това отношение връзките със застрахователния надзор на Австрия. Според Агайн още през първите месеци на 2007 г. такива взаимоотношения ще бъдат установени и с останалите европейски надзори. (Взаимодействието между надзорните органи на страните членки на ЕС е регламентирано в Сиенския протокол.)

В своята презентация **Николай Петков** подробно представи законодателната регламентация на действията на застрахователните субекти в европейското икономическо пространство, включително и на територията на България, както и на българските компании в това пространство. Един от новите моменти е, че надзорът по седалище на застрахователя ще се нарича вероятно „отечествен надзор“, за разлика от надзора в държавата домакин, т. е. там, където съответно се осъществява дейността - било чрез клон на дружество, било чрез предоставяне на услуги. Оживени разисквания предизвика и въпросът за дейността и статута на бъдещите представители за уреждане на щети на територията на страните членки на ЕС, които българските застрахователи трябва да назначат там.

На темите „Автомобилното застраховане в България след 1 януари 2007 г.“ и „Задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите 2007 - условия и практически аспекти“ бяха посветени по-голямата част от изказванията през първия ден.

Въпреки неизбежния „автомобилен“ акцент, удължил доста времетраенето на разискванията, докладът на доц. д-р **Ирена Мишева** от СА „Д. А. Ценов“ - Свищов, посветен на маркетинговата ориентация на застрахователните дружества в процеса на евроинтеграция, получи много висока оценка от страна на всички участници.

На втория ден от дискусията **Лука Доков** обширно се спрехо на темата „Създаване и значение на застрахователен пул за катастрофични рискове в България“, по която мнозина от присъстващите специалисти взеха отношение. За съжаление нямаше представител на Министерството на

държавната политика при бедствия и аварии, за да представи вижданията на държавата по такъв изключително важен проблем, ставащ все по-актуален за българските граждани, пострадали неведнъж от природни бедствия.

Подобаващ интерес събуди и докладът „Как ще се промени застрахователният пазар в България след навлизането на чужди застрахователи“, изнесен от доц. д-р **Йото Йотов** от СА „Д. А. Ценов“ - Свищов.

Разбира се, най-голям бе интересът към информацията, свързана с подписването на Многостранното гаранционно споразумение (МГС). Атанас Табов информира присъстващите за решението на състоялите се на **13 и 14 ноември** т. г. в Ротердам, Холандия, **Управителен съвет** на Съвета на Бюрата и Конференцията на Компенсационните органи и Гаранционните фондове на държавите членки на ЕС.

На заседанието на УС бяха разглеждани докладите от партньорските проверки, извършени в България и Румъния (съответно през февруари и октомври 2006 г.), съобщил г-н Табов, който е присъствал на събитието. Според представените доклади двете страни „са постигнали изключителен напредък в организирането на местния застрахователен пазар и на институциите, свързани с него, по отношение на готовността да подпишат Многостранното гаранционно споразумение“.

България и Румъния са изпълнили изискванията на Съвета на Бюрата по отношение на незастрахованите МПС и са подготвили законодателно и финансово своите гарантиращи институции (за България това са НББАЗ - Националното бюро „Зелена карта“ и Гаранционния фонд). Изводът е, че двете държави са готови да гарантират застраховката ДГражданска отговорност“ от януари 2007 г. Финансовият капацитет на Националното бюро и на Гаранционния фонд е приемлив, като е отправена допълнителна препоръка към Гаранционния фонд да повиши своя финансов капацитет така, че до края на 2006 г. той да достигне минимален размер от 10 млн. евро.

Отчетен е бил и процесът на **планиране на презастрахователното покритие** на гаранционните фондове на двете страни, като препоръката е планирането да приключи до края на 2006 г. Отчетени са били както приключилият процес на пререгистриране на МПС в България, така и законодателните мерки, предвидени за водачите на МПС, които не са се пререгистрирали.

За България и Румъния **остава открит тежкия проблем** с МПС със стари регистрационни табели, които понастоящем се движат на територията на ЕС (такива български МПС има най-вече в Испания, Италия и Англия). Предвидени са мерки от страна на МВР и органите на „Пътна полиция“, за да бъдат информирани съответните власти в държавите от ЕС, че след 1 октомври 2006 г. МПС със стари регистрационни номера са незаконни и че валиден регистраци-



онен номер е само този с флага на България (бял номер), подчерта г-н Табов. Тези МПС трябва да получат по съответния ред регистрация с новите български номера. До решаването на проблема за България и Румъния в МГС е заложена **специална клауза**, според която отговорност по отношение на МПС със стари регистрационни номера ще носят двете държави **в рамките на 5 години** от датата на подписване на МГС. Тъй като съществува почти стопроцентова вероятност българските МПС

първо да вземе решение по евентуалните имиграционни проблеми с двете страни след тяхното влизане в ЕС, уточни г-н Табов.) Открит остава въпросът какво ще стане, ако дори и една държава откаже да подпише МГС с България, т. е. дали в такъв случай споразумението няма да важи. Подобен казус досега не е съществувал и на практика споразумението с новоприетите държави е било подписано с пълен консенсус. Регламент в това отношение няма.



След подписването от **всички държави** на споразумението ще бъде известена Европейската комисия. От своя страна тя има задължение в кратък срок да оповести датата, от която споразумението **ще влезе в сила**. След това процедурата изисква подписване на МГС с Компенсационните органи и Гаранционните фондове на съответните държави.

С подписването на МГС у нас влиза в сила **Четвъртата европейска автомобилна директива**, регламентираща свободното движение на МПС в рамките на ЕС и свързаните с това отговорности и процедури при възникване на ПТП, включително обезщетяването на пострадалите страни.

МГС регламентира **отпадането на граничния контрол** за български МПС по отношение държавите членки на ЕС. Пътувайки на територията на ЕС, българските граждани няма да бъдат проверявани за наличие на застраховка „Гражданска отговорност“. Доказателство за това ще бъде валидният регистрационен номер на МПС. Достатъчно е в случай на ПТП, настъпило на територията на ЕС, и при виновност на български водач, участниците в ПТП да се обръщат към представителя за уреждане на щети на българския застраховател в съответната страна. В случай че представителят на застрахователя не изплати обезщетението в рамките на 2 месеца, това прави **местният Компенсационен орган**, след което се извършва регрес към Компенсационния орган на България (в случая НББАЗ). НББАЗ чрез Информационния център по регистрационния номер на българското МПС, извършило ПТП в чужбина, издирва съответния застраховател за възстановяване на платената щета. Когато МПС се окаже без застраховка, компенсацията се извършва от **Гаранционния фонд**.

Договорът между Компенсационните органи и Гаранционните фондове регламентира в детайли техните взаимоотношения във връзка с изпълнението на Четвъртата автомобилна директива, тяхното взаимодействие и координация. Основната цел на двата договора е максимално да бъде защитена и обезщетена пострадалата страна.

Друго важно условие след подписването на договора и в изпълнение на **Първата европейска автомобилна директива** е регламентацията на **граничната застраховка „Гражданска отговорност“**. С присъединяването към ЕС и подписването на МГС България и Румъния стават гранични държави за Евросъюза. В съответствие с Първа автомобилна директива двете държави в лицето на своите национални бюра регламентират **граничната застраховка**, определят условията, тарифите, фор-

мата и начина на сключването ѝ. Моторно превозно средство, идващо от трета страна, която не е член на ЕС, и влизащо на територията на нашите две държави, автоматично влиза и в зоната на ЕС. Ако съответното МПС не притежава необходимата застраховка „Гражданска отговорност“ - „Зелена карта“, валидна за територията на ЕС, задължението на България и Румъния е да сключат на своите граници гранична застраховка. Тя автоматично става валидна за територията на целия ЕС, а гарант на тези полици са националните бюра, които са ги издали, подчерта г-н Табов в края на своя доклад.

Последвалата **оживена дискусия се съсредоточи** върху следните основни моменти: ще се доплаща ли допълнително за застраховка „Гражданска отговорност“, продадена след 27 септември 2006 г. и застъпваща годината, в която вече ще бъдем член на ЕС (**Раица Агайн** бе категорична, че застрахователите **нямат право да искат още пари от клиентите при пътуване в чужбина, ако полицата е сключена след 27 септември 2006 г.**); необходим ли е някакъв сертификат към полицата, който при нужда да доказва пред съответните чуждестранни власти наличието на полицата (**има поне две осователни причини за това - оговорният вероятно няма да влезе в сила веднага след Нова година, а и на европейските гранични власти ще им трябва известно време да се информират за промяната**); какво означава изразът „замразяване на активите на застрахователна компания“; как КФН ще контролира чуждестранните застрахователи, които ще работят у нас по правото на установяване или чрез предоставяне на услуги (**регламентираната процедура в това отношение се оказва доста тромава и бюрократизирана**), и дали те трябва да станат членове на НББАЗ и да приведат вноски към Гаранционния фонд от сключените задължителни застраховки; каква трябва да бъде стойността на една усреднена необходима достатъчна застрахователна премия след 1 януари 2007 г. (**въпреки че понятието „достатъчност“ е разтегливо, експерти прогнозираха, че премията ще варира между 100 и 200 евро**); какъв ще бъде видът на полицата от договора; застрахователи споделиха с горчива ирония все по-нарастващите си разходи (**банкова гаранция от 600 хил. евро в полза на НББАЗ, вноски към ГФ, евентуално издаване на сертификат, уособяващ наличие на „Гражданска отговорност“ до влизането в сила на МГС, и т. н.**); колко ще струва граничната застраховка, кой ще я продава и кой ще изплаща щетите по нея, след като НББАЗ не е застраховател по смисъла на Кодекса за застраховането; защо след подписването на МГС българските водачи да не притежават документ (**особено като имаме предвид натрупаното по редица причини негативно отношение към българските граждани в много европейски страни**), след като в държави като Италия, Германия, Австрия водачите разполагат с такива международно признати сертификати; бе обърнато внимание на допусканите фактически грешки в застрахователните полици, което изкривява данните в Информационния център към Гаранционния фонд (**в такива случаи водач с редовна полицата се появява като нередовен, от което произтичат съответните последици**); повдигна се и темата за двустранните протоколи и необходимостта от точната им регламентация.

(Следва)
СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ

СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ