

ПРЕВЕНЦИЯ ЧРЕЗ АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ

ДОЦ. Д-Р БОЯН ИЛИЕВ

Хората като че ли свикнаха с мисълта, че човешките жертви и имуществените щети, които възникват при пътнотранспортни произшествия, са неизбежен данък, който трябва да плащат за моторизирането на обществото. Ежедневните трагедии по пътищата са стрес само за потърпевшите и за техните близки, но не и за обществото като цяло. Крайно време е хората в България да осъзнаят цялата трагедия от войната по пътищата и да потърсят радикални възможности за решаването на този проблем. За тази цел е необходимо да се обединят усилията на всички субекти, имащи отношение към безопасността на движението по пътищата.

Застрахователните дружества, в частност онези от тях, които се занимават с автомобилно застраховане, могат да подпомогнат решаването на проблема за сигурността на пътното движение. Основанията за това са, че те разполагат с необходимия инструментариум за стимулиране на превантивното поведение на застрахованите и че той може да бъде приложен към голям брой субекти (застраховани).

В контекста на застраховането превенция означава да не се допуска възникване на застрахователен случай, или ако той вече е настъпил, да бъдат ограничени неговите последици. Следователно тя е насочена както към причините за възникване на застрахователен случай, така и към последиците от него.

Превенцията е една от допълнителните функции на застраховането. Тя е насочена към ограничаване на риска, който обаче е в основата на съществуването на застраховането. Оттук произлиза дилемата: ако застрахователите се занимават с превенция, не ограничават ли те по този начин сферата за своята дейност? Тази дилема отдавна е разрешена в полза на превенцията, като основните мотиви са следните:

а/ превенцията ограничава действието, респективно последиците от съществуващите рискове, но самото развитие на обществото създава нови рискове. Реална опасност за ограничаване на застрахователния бизнес няма;

б/ основната (възмездителна) функция на застраховането влияе негативно върху грижите на застрахованите за застрахованите обекти, тъй като дава гаранции, че има кой да плати възникналите загуби. Това негативно въздействие на застраховането трябва да бъде туширано;

в/ намаляването на загубите увеличава положителния финансов резултат от застрахователната дейност.

Застрахователните дружества имат добри възможности да стимулират застрахованите към ефикасни превантивни действия. Те могат да бъдат обобщени в две групи: застрахователно-технически и незастрахователно-технически. Към

ПЪРВАТА ГРУПА

спадат онези начини на действие, които стимулират чрез застрахователни средства, по икономически път, превантивното поведение на застрахованите. Някои от тях могат да бъдат налагани едностранно от застрахователите, а други - да се договарят между тях и застрахованите. Към тази група се отнасят формулирането на някои от клаузите в общите условия на застраховките през призмата на превенцията, корекцията на застрахователната премия и участието на застрахованите в покриването на щетите, които са разгледани по-долу.

Първо. Диференциране на застрахователните премии в зависимост от индивидуалните резултати на застрахования. Тук възможностите са следните:

1. Адаптиране на застрахователна премия към т. нар. индивидуална квота на щетите. Последната представлява процентно отношение между полученото от застрахования застрахователно обезщетение и платената от него застрахователна премия. Връзката между големината на индивидуалната квота на щетите и отстъпката от застрахователната премия е обратна. Стимулт за застрахования е по възможност **размерът на щетата**, респективно и на застрахователното обезщетение, да бъде по-

малък, или да няма плащане, за да може той да ползва по-голяма отстъпка от застрахователната премия през следващата година. Застрахователното дружество само определя минималната индивидуална квота на щетите, до която се правят отстъпки, както и минималния и максималния размер на отстъпките и стъпките между тях. Ефектът за застрахователя при работа с отстъпки, съобразени с индивидуалната квота на щетите, се изразява в:

- задържане в застрахователната съвкупност на водачи, окачествени като „добри“ от гледна точка на тяхното поведение като участници в пътното движение. За „добър“ водач се смята този, който допуска на 6-7 години една щета;

- намаляване на застрахователните плащания.

Ползата за обществото е намаляването на честотата и тежината на щетите.

2. Коририране на застрахователната премия в зависимост от факта дали има **регистрирано застрахователно плащане**, или не. Това е системата, известна като „Бонус-малус“. Сместъпът ѝ е застрахователната премия да се определя не само в зависимост от общата щета на застрахователния състав, а да се вземат предвид и индивидуалните рискови особености на всеки участник от този състав. Самото наименование на системата подсказва, че нейната цел е да поощри „добрите“ водачи на МПС (без регистрирано плащане от страна на застрахователя), а да накаже „лошите“.

Първоначално е възникнала системата „Бонус“ и нейната цел е била да бъдат задържани в застрахователната съвкупност „добрите“ водачи на МПС. Тя се прилага в Англия от 1914 г., в Швеция - от 1929 г., в Германия - от 1954 г. По-късно се комбинира със системата „Малус“, за да се получи системата „Бонус-малус“ в нейния класически вид. Тази система се въвежда във Франция през 1971 г. В Германия се преминава от системата „Бонус“ към комбинираната система през 1969 г., а в Швеция - през 1966 г. Официално в Белгия системата „Бонус-малус“ се прилага от 1971 г., в Австрия - от 1977 г., а в Швейцария - от 1963 г. Прилагането на системата „Бонус-малус“ в класическия ѝ вид, въпреки голямото разнообразие в нейното организиране, има за главен ефект намаляване броя на щетите. В Белгия регистрираното намаление е 19% (от 1971 г. системата важеше само за новите водачи, а след нейното разширяване през 1975 г. за всички водачи последва ново намаление е 19% от честотата на щетите). За Германия, след въвеждането и на „Малус“, намаляването на честотата на щетите е с 13%, във Франция то е 3%, но през следващите години това намаление вече е около 20%. В Австралия след въвеждането на системата през 1977 г. броят на щетите е намалял с 25%. Посочените проценти отразяват намалението на щетите, регистрирани в застрахователните дружества. По тази причина трябва да се отчете

фактът, че намалението се дължи не само на по-малко фактически настъпилите щети, но и на незаявените от страна на застрахованите щети. В последния случай застрахованите предпочитат да не регистрират пред застрахователите щети, за да запазят или променят в положителна посока позицията си в бонус-малусовата скала.

В момента в някои страни от Европа се ползва само системата „Бонус“ (Испания, Финландия, Ирландия, Англия). Има логика, като се вземе предвид фактът, че и при прилагане на смесената система големата част от застрахованите попадат в нейната бонусова част. Проучвания във Франция сочат, че 80% от застрахованите се намират в бонусовата част на скалата, 14% - в малусовата част, а 6% са на нулевото стъпало. В Европа обаче преобладаващо се прилага класическият вариант на комбиниране между „Бонус“ и „Малус“. Превантивният ефект на комбинираната система е по-голям, тъй като икономическите стимули са по-силно изразени. При нея има не само поощрения за „добрите“ водачи, но и санкции за „лошите“. Разликата между максималната отстъпка и максималната надбавка от и към основната премия при комбинираната система е много по-голяма от разликата между основната премия и максималната отстъпка при системата „Бонус“. За да се засили превантивният ефект на системата посредством икономическо стимулиране на застрахованите (чрез корекцията на застрахователната премия), трябва процентите на надбавките към основната застрахователна премия да растат прогресивно. Същото се отнася и за отстъпките от основната застрахователна премия. Трябва да има съответствие между логиката на отстъпките и тази на надбавките, тъй като теоретично общият размер на отстъпките от основната застрахователна премия трябва да бъде равен на общия размер от надбавките към нея. С други думи, колкото по-строг е „Малус“-ът, толкова по-силно е изразен „Бонус“-ът (в смисъл, че се предвижда по-голяма максимална отстъпка след по-кратък срок), и обратно. Задължително се предвиждат степенувани санкции за застрахованите, които имат повече от едно застрахователно плащане през годината.

Прилагането на системата „Бонус-малус“ е възможно само при нейното регламентиране на национално ниво. Това ще рече: - всички застрахователи, които се занимават с автомобилно застраховане, да са задължени със закон да работят с тази система;

- максималната отстъпка от застрахователната премия и максималната надбавка към нея да са еднакви за всички застрахователи;

- броят на класовете (стъпките) в системата и начинът за преминаване от едно стъпало в друго също трябва да са еднакви за всички застрахователи;

- спазване на принципа „без вина“, тоест да се взема предвид наличието на застрахователно плащане, без да се търси чия е вината за това плащане;

- изграждане на система за следене мястото на застрахования в бонус-малусовата скала при промяна на застрахователя.

Спазването на посочените правила ограничават застрахователите при използването на системата „Бонус-малус“ в тяхната ценова политика, но повишават ефекта от нейното прилагане. Разликата в абсолютния размер на отстъпките ще се дължи само на различията в базовите премии, с които работят отделните застрахователи.

Въвеждането на системата „Бонус-малус“ в България в нейния класически вид има следните предимства:

- засилват се икономическите стимули, свързани с превантивното поведение на застрахованите. Ефектът от това се изразява в намаляване честотата и тежината на щетите, свързани с ПТП. В държави с дългосрочно унифицирано регламентиране при прилагането на системата „Бонус-малус“, придружено с по-щедри отстъпки, респективно и по-строги надбавки от и към основната застрахователна премия, честотата на щетите е най-ниска;

- намаляват се плащанията на застрахователите поради: фактическото намаляване на честотата и на тежината на щетите; непредявяване на претенции за плащане от страна на застрахованите за по-малки щети (с цел да запазят или да подобрят позицията си по отношение на застрахователната премия); икономия на ликвидационни разности.

- логически от предходното следва, че е налице реална възможност за намаляване на застрахователната премия.

Второ. Засилване на изисквания



към застрахованите, посочени в общите условия на застраховките. Застрахователите имат възможност да заложат в общите условия на застраховките клаузи, чрез които се предявяват по-големи претенции към превантивното поведение на застрахованите. Съдържанието на тези клаузи трябва да бъде в следните посоки:

- вземане предвид при определяне размера на застрахователната премия на нарушенията на Закона за движение по пътищата, извършени от застрахованите и санкционирани от съответните контролни органи, независимо от това дали тези нарушения са довели до възникването на застрахователен случай, респективно и на застрахователно плащане;

- отказване на застрахователно плащане по застраховка „Каско“, когато причината за ПТП е квалифицирана като грубо нарушение на ЗДП. За грубо нарушение да се приемат всички случаи, за които контролните органи отнемат максимален брой точки;

- отказване на застрахователно плащане, когато професионалните водачи на МПС, транспортиращи товари и пътници, са нарушили грубо Закона за автомобилните превози, респективно и наредбите за времето на управление, почивка и престой, и по тази причина са причинили пътнотранспортно произшествие.

Трето. Участие на застрахованите в покриването на щетите. Този случай е вариант, свързан с икономическото стимулиране на превантивното поведение на застрахованите. Възможностите пред застрахова-

телите са следните:

- да се премине към формата на застраховане „Първи риск“. Загубите над застрахователната сума, определена в застрахователния договор, остават за сметка на застрахования. Стимулт за застрахования е неговото поведение да бъде такова, че евентуалните щети, които той може да предизвика, да не надвишават размера на застрахователната сума;

- прилагане на пропорционално правило. Този вариант на подзастраховането влияе върху превантивното поведение на застрахования, тъй като застрахователят винаги редуцира щетата със съотношението между избраната застрахователна сума и застрахователната стойност. Разликата между застрахователното обезщетение и щетата остава за сметка на застрахования. Стимулт за застрахования е да няма щета или тя да е по-малка, тъй като, независимо от размера ѝ, той участва в нейното финансово покритие;

- процентно участие на застрахованите в покриването на щетите, регламентирано още в общите условия на застраховката. Колкото процентът на участието на застрахования в покриването на щетите е по-голям, толкова по-силно е изразен стимулт за превантивно поведение на застрахования;

- абсолютно участие на застрахованите в покриването на щетите чрез определена в общите условия ексцедентна франшиза. Размерът на тази франшиза трябва да бъде съобразен със скритото самозадържане на щетите от страна на застрахованите при прилагането на системата „Бонус-малус“, целящо запазване на тяхната позиция в нея. Малките ексцедентни франшизи могат да се окажат безпредметни.

Стимулиране на превантивното поведение на застрахованите чрез формите на застраховане има за негативен ефект евентуален отлив от застраховани, тъй като те намаляват интензивността на застрахователното покритие. От друга страна обаче трябва да бъде посочено, че намаляването на интензивността на покритието има за резултат поевтиняване на застраховките, което привлича клиентите на застрахователното дружество. Този резултат се подсилва и от ефекта на засиленото превантивно поведение на застрахованите.

Формите на застраховане „Първи риск“ и „Пропорционално правило“ не могат да се налагат едностранно от застрахователите на техните клиенти при сключването на застрахователните договори. Към тях застрахованите могат да бъдат подтиквани посредством намаляването на застрахователната премия. Пропорционалното правило трябва да бъде задължително само когато застрахователната сума се отклони от застрахователната стойност през времетраенето на застрахователния договор.

Процентното и абсолютното участие на застрахованите в покриването на щетите трябва да бъде уточнено още в общите условия на застраховката. Дори може да се задължат застрахователите да работят с тях, като се посочат минималният процент и минималният размер на интегралната франшиза, под които нито един от тях не трябва да слиза.

Посочените възможности за привличане на застрахованите в покриването на щетите са приложими при застраховката „Каско“ за МПС, но не и при застраховката „Гражданска отговорност“ за автомобилистите. При последната съществуват редица особености, които не позволяват да се приложат формите на застраховане „Първи риск“ и „Пропорционално правило“. Освен това става въпрос за финансово възмездяване на загуби, нанесени на трети лица, което предполага пълното им компенсирание от страна на застрахователя.

(Слежда)