

Семинар по  
Андрей АНДРЕЕВ - директор

# ДЕЛЪТ НА В БЪЛГАРИЯ

## ● Лимитите на отговорност у

вече върху създаването на надеждни информационни системи във всяка страна членка на ЕС.

- Засегнат ли бе въпросът за обхвата на застраховката „Гражданска отговорност“ в България, както и нейната цена?

- Този проблем бе коментиран във връзка с очакваното приемане на България в ЕС и необходимостта от обединяване на двете застраховки - „Гражданска отговорност“ и „Зелена карта“.

Всички застъпихме мнението, че това би било непосилно бреме и за семейния бюджет на българина, и за Гаранционния фонд.

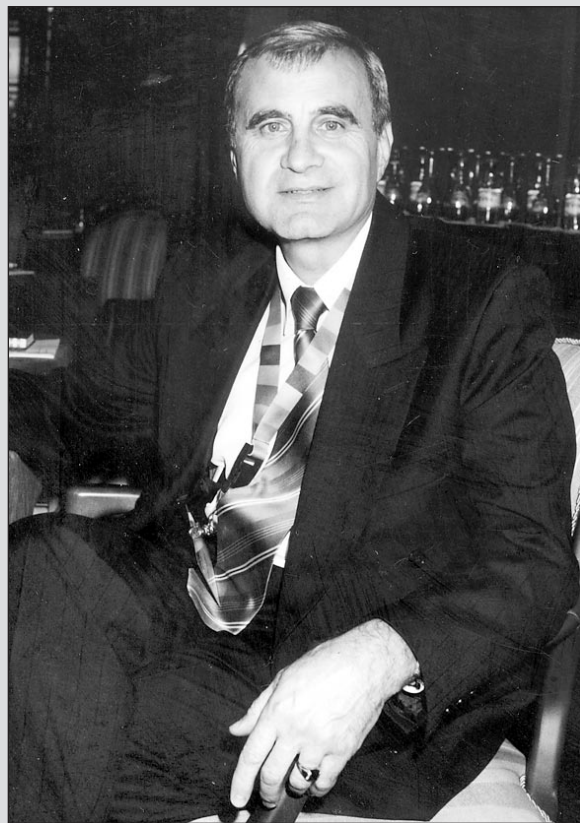
Становището на гостите бе следното: след като се констатира, че нивото на доходите у нас не може да позволи подобни суми, тогава да се вземе предвид процентът на

пътуващите в чужбина България. Засега той е около 10 на сто от броя на регистрираните МПС в България. Следователно общото ниво на застрахователната премия, която ще обхваща и застраховката „Зелена карта“, би трябвало да поскъпне със сума, съответстваща на този процент. С други думи - всички да плащат завишени премии, достатъчни да се покриват разходите по щетите, които биха възникнали от онези десет процента шофьори, пътуващи в страни от ЕС.

Що се отнася до обхвата, очевидно е, че въпросът може да бъде решен само със строг контрол и с пълно взаимодействие между застрахователите и органите на „КАТ-Пътна полиция“.

Следващият въпрос, свързан отново с европейското законодателство, засяга отражението, което дава европейското членство върху застрахователните премии и развитието на застрахователния бизнес в съответната страна. Лекторът даде за пример Гърция, което не е случайно, защото тя е и наш съсед, и балканска страна; очевидно у нас след приемането ни вероятно ще се развият аналогични процеси.

В Гърция през първите години след приемането ѝ в ЕС е било забелязано увеличаване на броя на щетите, надвишаващи 150 хил. евро, което се обяснява с по-високите лимити на отговорност и с обмена на информация между адвокатите, защитаващи интересите на пострадалите. Графиката на фиг.1 илюстрира посочената тенденция.



Андрей Андреев

Както в „Застраховател“ писа в предния си брой, на 4 и 5 октомври т. г. в столичния Гранд хотел „София“ се проведе двудневен семинар по автомобилно застраховане, организиран от немската презастрахователна компания „Мюнхен Ре“ с подкрепата на АБЗ. От немска страна във форума участваха г-н Патрик Шмитц - регионален мениджър за България и водещ договорното презастраховане по автомобилните браншове и отговорностите, г-н Майк Еъри - старши консултант по автомобилно презастраховане, г-н Ернст Раух - геофизик, отговарящ за глобалните катастрофични рискове, и г-н Инко Майер - отговарящ за големите корпоративни клиенти в България. От българска страна в семинара участваха представители на водещи застрахователи, предлагащи автомобилни застраховки. Участниците във форума изслушаха презентациите на Майк Еъри и Ернст Раух, посветени на европейските автомобилни пазари, основните европейски директиви по автомобилно застраховане, статистиката и тарифирането на автомобилните застраховки, изплащането на обезщетения в Европа, както и влиянието на климатичните промени и на природните бедствия върху автомобилното застраховане. За повече информация от „кухнята“ на събитието разговаряме с един от участниците в семинара - г-н Андрей Андреев.

Г-н Андреев, в първата лекция г-н Еъри направи обстоен преглед на автомобилното застраховане в Европа и регулирането му чрез петте досегашни автомобилни директиви, за които и у нас вече доста се знае, поне от специалистите. Имаше ли някакъв нов момент за вас, българските участници в семинара?

- Винаги може да се научи нещо повече. Лекторът по-скоро систематизира нещата, като ги подреди хронологически - от първата до петата директива. По отношение на първата (1972 г.) той акцентира върху отпадането на ограниченията по задължителните застраховки при преминаване на границите, т. е. отпадането на граничния контрол при преминаване на хора и МПС във връзка с постигнатото между Националните бюро на автомобилните застрахователи („Зелена карта“) споразумение.

Втората директива е от 1983 г. Тя касае въвеждането за първи път на минимални застрахователни суми на отговорност по застраховката „Гражданска отговорност“, разделени на материални и нематериални щети. Още тогава се установяват така наречените компенсаторни фондове за незастрахованите лица и неидентифицираните МПС. Засегнат е и проблемът за лицата, които пътуват заедно с шофьора на автомобила.

Следващата, Трета директива (1990 г.), урежда проблемите, свързани с покритията по застраховка „ГО на МПС“

при пътуване в чужбина. Уточнен е обхватът на покритието, който включва всички пътуващи в МПС с изключение на водача. Уреден е въпросът с обединяване на застрахователните премии по задължителната местна „ГО на МПС“ със задграничната „ГО на МПС“ на водача в една-единствена застрахователна премия.

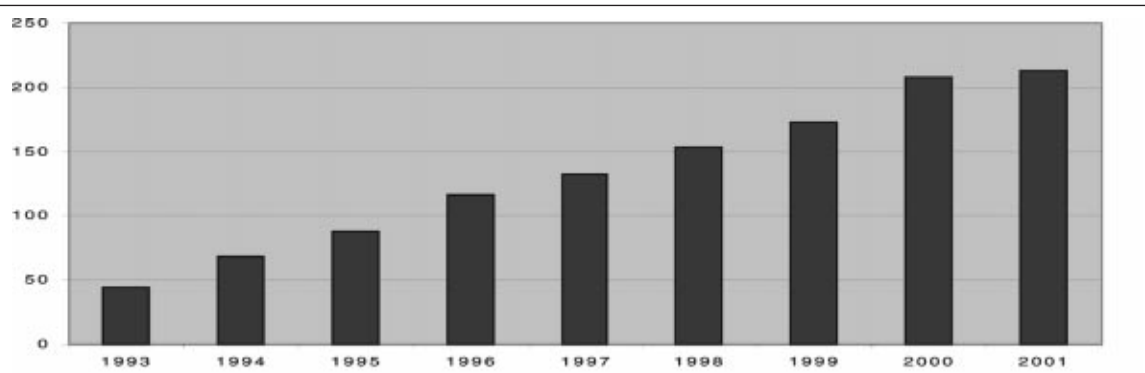
Четвъртата директива (2000 г.) се отнася до щетите, които възникват в чужбина, тяхното администриране и необходимостта от изграждане както на национални бюро за тяхната обработка, така и на модерни информационни центрове, където да се събира цялата информация по настъпилите събития.

Петата директива (2005 г.) по принцип актуализира втората, като повишава лимитите на отговорност - 1 млн.

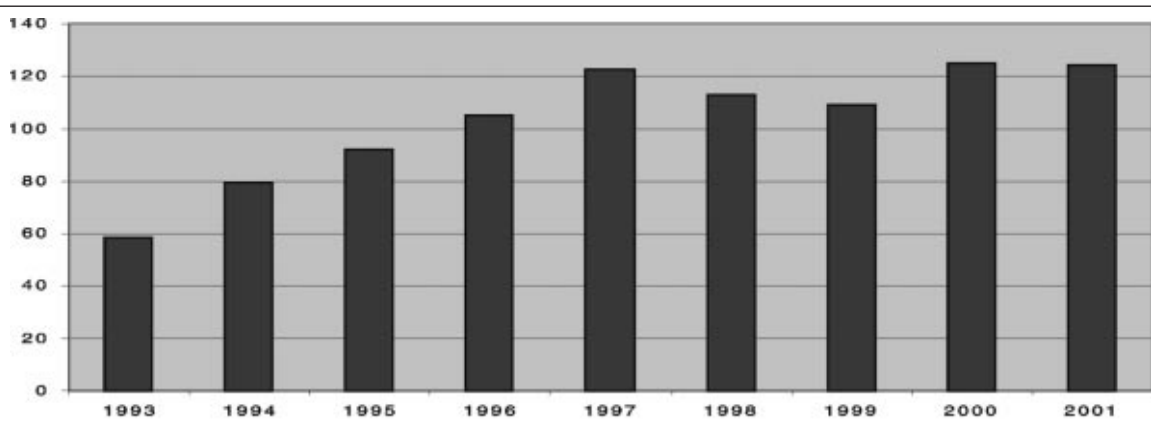
евро за телесни увреждания на едно пострадало лице и 5 млн. евро за всички пострадали лица от едно застрахователно събитие и по 1 млн. за материални щети за всяко събитие. Акцентът е върху компенсаторните органи и най-

мения бюджет на българина, и за Гаранционния фонд.

Становището на гостите бе следното: след като се констатира, че нивото на доходите у нас не може да позволи подобни суми, тогава да се вземе предвид процентът на



Фиг.1 Изменение на броя на искове в Гърция с размер над 150 хил.евро.



Фиг.2 Изменение на честотата на искове в Гърция с размер над 150 хил.евро (в %).

Друг пример от Гърция показва измененията на честотата на предявените искове за обезщетения, представляваща отношението между броя на тези искове към броя на полиците. През първите години на гръцкото членство в ЕС тук също е имало значителен ръст, след което настъпва по-трайно установяване на равнище, средно за Европа. Това се обяснява както с нормализиране на движението до нива, близки до средноевропейските, така и с изравняване на нормите на движение, подобряването на пътната сигнализация и т. н. Посочените изменения в честотата на искове се виждат нагледно от графиката на фиг. 2.