



**ДО
Г-ЖА КАРИНА КАРАИВАНОВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯ ЗА ФИНАНСОВ
НАДЗОР**

СТАНОВИЩЕ

Относно: Проект на Наредба за единните изисквания за коригирането на застрахователната премия в зависимост от поведението на водача на моторното превозно средство, покрито от застрахователен договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите по чл. 490, ал. 5 от Кодекса за застраховането

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАИВАНОВА,

Като омбудсман, защитаващ правата и интересите на гражданите, се обръщам към Вас по повод общественото обсъждане на проекта на Наредба за единните изисквания за коригирането на застрахователната премия в зависимост от поведението на водача на моторното превозно средство, покрито от застрахователен договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите по чл. 490, ал. 5 от Кодекса за застраховането/Наредбата/.

Безспорно въвеждането на принципа бонус-малус е стъпка към по-справедливо разпределение на застрахователните премии между лицата, които сключват застраховка „Гражданска отговорност“.

Безспорно водачите без нарушения на пътя трябва да бъдат стимулирани.

Независимо че това се твърди и от Комисията за финансов надзор /КФН/, съществува голяма вероятност, ако Наредбата бъде приета в предложения вид, да се засегнат права и интереси на същите тези примерни водачи.



I. Определяне на клас бонус-малус на МПС

От КФН е дадено разяснение, че причина за определяне на клас на всяко МПС е, че застраховка „Гражданска отговорност“ се сключва за моторно превозно средство.

Съгласно Чл. 477 от Кодекса на застраховането:

„(1) **Обект на застраховане** по задължителната застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите е **гражданската отговорност на застрахованите физически и юридически лица за причинените от тях на трети лица имуществени и неимуществени вреди**, свързани с притежаването и/или използването на моторни превозни средства, за които застрахованите отговарят съгласно българското законодателство или законодателството на държавата, в която е настъпила вредата.

(2) По задължителната застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите **застраховани са собственикът, ползвателят и държателят на моторното превозно средство**, за което е налице валидно сключен застрахователен договор, както и всяко лице, което извършва фактически действия по управлението или ползването на моторното превозно средство на законно основание. Не е необходимо водачът да притежава изрично писмено пълномощно от лицата по изречение първо за управлението или ползването на моторното превозно средство.“

Тези разпоредби изключват автоматично МПС-тата, като обект на начисляване на клас бонус-малус.

Вината за нанесени вреди и съответно отговорността за тях може да се търси само и единствено от водача.

Не автомобилите са причина за високия брой на пътнотранспортни произшествия (ПТП) за 2016 и 2017 г.

Не автомобилите са причина за високия брой на установените нарушения при управлението им.

Причината е човешкият фактор.

Оттам нататък всички правила, свързани с определяне, прехвърляне на бонус-малус и т.н. на МПС са незаконосъобразни, необосновани и несправедливи.

Аргументът на КФН, че по този начин ще се избегнат злоупотреби от страна на недобросъвестни шофьори не почива на никаква житейска и правна логика.

Що за аргумент би било да погаваш права на изрядните купувачи на автомобили, само за да спреш неизряден водач да заобиколи системата.



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

От една страна, чрез намаляване на застрахователната премия се стимулират водачите, които през съответния период са спазвали правилата за движение и не са допуснали нарушения и/или ПТП. От друга страна, се допуска същите тези водачи да бъдат наказани за това, че купуват автомобил, с който е извършено нарушение или ПТП, за което те нямат вина и не носят отговорност.

Това е явно противоречие в аргументите на КФН.

Наредбата по чл.490, ал.5 от Кодекса на застраховането трябва да се изготви съвместно от КФН, министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като при изработването ѝ се взема предвид и становището на Гаранционния фонд.

Нима всички тези институции са безсилни да се справят по друг начин или просто този е най-удобен и лесен за изпълнение, независимо от цената.

Становището ми е, че въпросните разпоредби следва да бъдат отменени.

II. По-висок рисков бонус-малус за собственика на МПС, когато друг водач е отговорен за причиняване на инцидент с това МПС

Отново се наказва изрядният водач – собственик на автомобил, само защото с него е извършено нарушение от друго лице.

Предвидено е тежестта за едно и също нарушение да се поеме от двамата/изключвам МПС-то, поради изложеното по-горе/.

На какво правно основание без вина се наказва собственикът на автомобила?! Принцип без вина виновен?!

На практика се наказват и две лица за едно и също нарушение. А ако автомобилът е собственост на повече от едно лице?!

По този начин, без вина виновните има вероятност години да не могат да преминат в по-нисък клас за бонус.

Становището ми е, че нормата следва да бъде изменена, като отпадне по-високият рисков бонус-малус за собственика на МПС.

III. Право на обезщетение по общия ред за причинени вреди във връзка с определяне на класа за бонус-малус

Предвидено е, че оспорването на класа бонус-малус не освобождава лицето от задължението за сключване/подновяване на застраховката „Гражданска отговорност“. Т.е., в хипотезата, когато се окаже, че е начислен неправилно по-висок клас, лицето има само една възможност да претендира за обезщетение – по общия ред.



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Становището ми е, че в случай на материални вреди/по-висока премия/ е необходимо да бъде предвиден механизъм, по който неправомерно взетите суми да бъдат възстановени веднага или в кратък/определен/ срок от застрахователя.

Ако се възприеме защита по общия ред за вреди, причинени при определяне на класа, съдебните разходи биха надхвърлили в пъти обезщетението за материалните вреди. Това е възможно да откаже гражданите да търсят правата си и като резултат - неоснователно платеното остава в застрахователя.

IV. Коефициенти за коригиране на застрахователна премия - Приложение № 1.

Базов клас е № 8 – коефициент 100%, от който стартират всички задължени лица по застраховката.

Видно е, че предвиденото намаление на премията е несъразмерно на увеличението ѝ – необходими са 7 год. да няма никакви нарушения, за да се приложи коефициент – 75%, или намаление от 25%.

При увеличението всеки клас за малус се повишава с 10% до клас 11 включително, след което с по 30%, докато при намалението, класът за бонус се намалява с 10% до 6 клас включително, след което само с 1% до 1-ви клас.

Къде е стимулът за изрядните водачи?!

Като добавим към това и принципа без вина виновен, изрядните водачи могат години наред да бъдат несправедливо ощетени, попадайки в по-горен клас.

V. Класификация на инцидентите и произтичащите от тях промени в класа бонус-малус - Приложение № 2

Не става ясно как са определени по тежест нарушенията, при които се повишават наказателните точки, влияещи на малуса на лицето, предвид една от целите на Наредбата – да се създадат условия за намаляване на ПТП и особено на тежките от тях.

Например, в по-висока категория 5 попада хулиганско поведение при управление на МПС, докато в по-ниската категория 4 попадат инцидентите - превишаване ограничението на скоростта в населено място с 31-50 км/ч и извън населено място с над 50 км/ч, както и превишаване на ограничението на скоростта с 31 км/ч **или повече** за моторни превозни средства за обществен транспорт и опасни товари.



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

За моторните превозни средства за обществен транспорт и опасни товари е посочен чл.182, ал.3, т.4-6 от ЗДвП, съгласно които превишаването на скоростта е разграничено и съответно наказанието е различно(от 31 до 40 km/h - глоба 500 лв; от 41 до 50 km/h - глоба 800 лв.; над 50 km/h - глоба 1000 лв. и три месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство, като за всеки следващи 5 km/h превишаване над 50 km/h глобата се увеличава с 50 лв.)

В този смисъл, липсата на горна граница за посочения инцидент е необосновано и неправилно.

В още по-ниска категория 2 попада превишаване на скоростта извън населено място с 31-50 км/ч.

В кои от тези случаи вероятността за ПТП е по-голяма?

Не става ясно и как е определена границата от 300 лв. за имуществени вреди в категория 3(3 наказателни точки за нанесени вреди в размер до 300 лв.) и в категория 5(7 наказателни точки за нанесени вреди над 300 лв.)

За инцидента - **нанесени вреди** на имущество, причинени по непредпазливост, в размер над 300 лв.(категория 5), е посочен чл.343, ал.1, б.“а“ от НК, съгласно който: когато с деяния по предходния член по непредпазливост са причинени **значителни имуществени вреди**, наказанието е лишаване от свобода до една година или пробация.

В тази връзка е необходимо да Ви информирам за Решение № 312 от 27.06.2008 г. по н. д. № 273/2008 г., н. к., III н. о. на ВКС, който е възприел в мотивите си следното:

„Според настоящия съдебен състав на ВКС, след като става дума за парична оценка, подходът следва да бъде сходен, аналогичен на възприетия по т. 1 на Тълкувателно решение № 1/1998 г. на ОСНК на ВКС. следователно, по принцип, като измерител пак трябва да се използва размерът на установената минимална работна заплата за страната към момента на извършване на деянието.

Следващият естествен въпрос е колко броя минимални работни заплати са съответни на минималната парична равностойност на понятието, визирано в чл. 343, ал. 1, б. "а" НК. Макар и да е възприел нов измерител, съставът на общото събрание на наказателната колегия на ВКС, постановил Тълкувателно решение № 1/98 г., изрично се е придържал към старото съотношение 1:2 между "големи размери" и "особено големи размери", установено в съдебната практика отпреди 1990 г. От тази гледна точка логично е да не се допуска отклонение и от предишните пропорции между от една страна - минималните размери, съответни на горепосочените две понятия, и от друга - минималния размер, съответен на понятието "значителни имуществени вреди". При такъв тълкувателен



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

подход, след съобразяване на обвързващите предписания по т. 1 на Тълкувателно решение № 1/98 г. на ОСНК на ВКС, на вредите по смисъла на обективния признак по чл. 343, ал. 1, б. "а" НК би отговаряла равностойността на 1/5 от 70, респ. 1/10 от 140 минимални работни заплати, или **обобщено - 14 минимални работни заплати към момента на извършване на деянието.**“

Ето защо е необходимо да се коригира размерът на вредата, тъй като посоченият/над 300лв./, за което се прилагат 7 наказателни точки, не кореспондира с установената съдебна практика.

В заключение, становището ми е, че проектът на Наредбата нарушава правата и интересите на гражданите.

В предложения вид Наредбата оставя впечатление, че интересите на застрахователите са изведени на преден план.

Намаляването на застрахователната премия на съвестните водачи не зависи само от липсата на ПТП и пътни нарушения през съответния референтен период, както се твърди в Мотивите към Наредбата. С нормативния акт се създават различни предпоставки, които извън волята и действията им ще ги класифицират като рискови водачи.

Двете групи трябва да бъдат ясно разграничени и всеки да се ползва от облекченията, съответно да понесе по-голяма финансова тежест, според поведението си на пътя. Размиването на отговорност, вменяването на чужда вина, с което се приравняват изрядните водачи с нарушителите, не е начинът за създаване на условия за намаляване на ПТП.

Предлагам КФН, министърът на вътрешните работи и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да направят задълбочена оценка на последиците, които биха могли да произведат разпоредбите на Наредбата.

Уверена съм, че ще се намерят справедливи механизми за прилагане на системата бонус-малус, които действително да стимулират водачите на МПС, които не са допуснали нарушение и/или ПТП, и съответно да се санкционират правилно само тези, които са допуснали нарушения/ПТП.

С уважение,

МАЯ МАНОЛОВА
ОМБУДСМАН НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ