



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ДО
Г-Н БОЙКО АТАНАСОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯ ЗА ФИНАНСОВ НАДЗОР

СТАНОВИЩЕ

Относно: Проект на Наредба за системата „бонус-малус“ по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН АТАНАСОВ,

В качеството си на омбудсман предоставям на вниманието Ви позицията си по повод общественото обсъждане на проекта на Наредба за системата „бонус-малус“ по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ /Проект/ във връзка със задължението за прилагане на единен за всички застрахователи корекционен коефициент, базиран на поведението и/или причинените от водача щети.

Гражданите очакват от компетентните институции модел на системата „бонус-малус“, който да въведе справедливо разпределение на застрахователните премии между лицата, които сключват застраховка „Гражданска отговорност“. Това означава, че водачите без нарушения трябва да бъдат стимулирани и обратно - нарушителите да поемат по-голяма отговорност.

Смятам, че и с този втори Проект, ако бъде приет, ще бъдат засегнати права и интереси на граждани по следните съображения:

Първо: Относно факторите, които отчита системата „бонус-малус“, и определянето на класа

Проектът не предвижда ясна диференциация между собственика и водача на моторно превозно средство/МПС/ при определяне на размера на премията.

За да се вземе предвид поведението на водача, се предлагат промени в Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, които предвиждат в застрахователната полица да се вписва всяко физическо лице, което ще управлява моторното превозно средство (водач на моторното превозно средство), включително собственика, когато е физическо лице и ще управлява моторното превозно средство.



Нарушава се принципът на лична отговорност, при който всеки носи отговорност за действията си. Оказва се, че собственикът на МПС отговаря за нарушения, извършени от други лица, вписани като водачи в полицата на автомобила, като малус точките на другите водачи се отразяват върху размера на премията му, без самият той да е допуснал нарушение.

На практика собственикът на МПС ще отговаря за чужди нарушения с най-висока малус точка.

Не е предвидена и възможност за отписване на водачи от полицата, както и какви ще са последиците от това за определяне размера на премията.

В този смисъл, разграничаването на класовете не води до справедливост при определяне на премията, тъй като:

- най-високият „бонус-малус“ клас, между определените на собственика и водачите, винаги е определящ при коригиране на размера на премията, което води до солидарна отговорност между вписаните лица;

- „бонус-малус“ класът на водачите при вписване в полицата, които не са собственици на конкретното моторно превозно средство, зависи от извършените нарушения или престъпления, независимо от моторното превозно средство. Това може да се отрази неблагоприятно на размера на премията на повече от едно моторно превозно средство.

Наред с това, Проектът допуска да се натрупват множество санкции за едно и също нарушение.

Факторите, които отчита системата „бонус-малус“, са обстоятелства, за които има влезли в сила наказателни постановления, фишове/електронни фишове за извършени административни нарушения на ЗДвП и влезли в сила присъди за извършени престъпления по НК.

При вече реализирана административнонаказателна и наказателна отговорност, допълнително при прилагане на системата „бонус –малус“, лицето се санкционира с малус точки за същите деяния, които водят до увеличаване на премията по задължителната застраховка, която се плаща от собственика на МПС-то.

Второ: Относно правилата за преход между класовете

Предложени са два варианта за броя бонус-малус класове и коригиращия коефициент в проценти (Приложение №2), съответно:

- с 15 класа, от които 1 неутрален, 5 бонус класа и 9 малус класа;
- с 20 класа, от които 1 неутрален, 7 бонус класа и 12 малус класа.

С всяка наказателна точка се преминава в по-горен малус клас.

Становището ми като омбудсман е, че правилата за преход между класовете не стимулират добросъвестните водачи. Липсва пропорционалност между санкционирането и поощрението на собствениците/водачите. Това не кореспондира и с една от обявените цели на Проекта – да стимулира изрядните водачи, тъй като размерът на застрахователната премия, която плащат, в крайна сметка не зависи само и единствено от тяхното поведение на пътя и причинените вреди.

В рамките на тези системи обаче, при определен коефициент от 100% за базовия клас, увеличението за малус клас е много рязко и достига до 400%.



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

В същото време изрядните водачи не са стимулирани в достатъчна степен, защото максимално предвиденото намаление на застрахователната премия при двата варианта е съответно 23% и 25%, което в най-добрия случай може да бъде постигнато след 5, съответно след 7 години.

Наблюдава се твърде рязка поляризация на стойностите за бонус и малус класовете, което при липса на опит от прилагането на подобен тип системи в нашата среда, може да доведе до непредвидими отклонения при определяне на размера на премиите.

Не на последно място, възможно е собственикът на автомобила изобщо да не може да ползва предвидените отстъпки, заради малус класовете на водачите, вписани в полицата на МПС-то му.

Регламентирана по този начин, системата бонус-малус може да подтикне собствениците на автомобили да заобикалят закона и да не вписват водачи в полицата на застраховката, като поемат риска за това.

Създават се и предпоставки за прилагане на недобросъвестни практики при осъществяване на контрол на движението по пътищата, с цел избягване на евентуални санкции.

Трето: Относно правото на възражение срещу изчислението на „бонус-малус“ класа

В Проекта е предвидена възможност за възражение срещу определения личен „бонус-малус“ клас. Оспорването не освобождава гражданина от задължението да сключи задължителната застраховка и да плати определената му сума преди произнасяне на ГФ.

В същото време, при неправилно изчисляване на премиата, която лицето е длъжно незабавно да плати, не е предвиден механизъм, при който веднага или в определен кратък срок застрахователят да възстанови надвнесените суми.

Становището на омбудсмана е, че е необходимо да бъде предвиден такъв механизъм за случаите на заплащане на по-висока от дължимата застрахователна премия.

В противен случай, при защита по общия ред за вреди, причинени при определяне на класа, съдебните разноси биха могли да надхвърлят подлежащата за връщане сума. По този начин гражданите няма да имат интерес да търсят правата си по съдебен ред и като резултат - недължимо платеното ще остава за застрахователя.

В заключение, системата „бонус-малус“ се предлага като важен инструмент за влияние върху поведението на застрахованите по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“, чрез стимули и санкции, посредством което да се постигне намаляване на пътнотранспортните произшествия и на произтичащите от тях вреди за трети лица. Затова тя трябва да бъде обмислена внимателно при зачитане на правата и интересите на физическите лица, в качеството им на собственици и водачи на МПС.

Намирам че предложеният Проект на Наредба не създава условия за справедливо определяне на индивидуалната застрахователна премия по задължителната



ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, като дава превес на интересите на застрахователите пред тези на гражданите.

За постигане на справедливост, важно значение има и прилагането на принципа на прозрачност при разработване на проекта и обсъждане на предложенията за неговото усъвършенстване.

От мотивите към Проекта става ясно, че той е резултат от дейността на работна група, включваща представители на Комисията за финансов надзор, Министерство на вътрешните работи, Министерство на информационните технологии и съобщенията и други заинтересовани организации, които обаче не са посочени изрично. От мотивите не става ясно и изразено ли е становище от Гаранционния фонд и взето ли е то предвид, съгласно чл. 490, ал. 5 от КЗ.

Наред с това е важно да бъдат огласени и надлежно обсъдени предложенията, препоръките и становищата, постъпили в хода на общественото обсъждане, което приключва на 19 декември 2019 г.

Този процес изисква време, което не е предвидено с оглед влизането в сила на Наредбата на 1 януари 2020 г. (с изключение на чл. 6,7,8,13,15,19,20 и 21, които ще се прилагат от 01.01.2021 г.) т. е за обсъждане и евентуално приемане на постъпилите предложения са предвидени само дванадесет дни, седем от които са неработни.

При този формален подход ще се окаже, че независимо от проведеното обществено обсъждане реално няма да има време за съобразяване с постъпилите предложения и внасяне на изменения в така предложената концепция.

Предвид гореизложеното предлагам да се предвиди допълнително време за вземане предвид на постъпилите в рамките на общественото обсъждане предложения и тяхното реално обсъждане с оглед отстраняване на дефицитите и усъвършенстване на концепцията по този обществено значим въпрос.

С уважение,

ДОЦ. Д-Р ДИАНА КОВАЧЕВА
ОМБУДСМАН НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ