

Системата „Бонус-малус“ в застраховането и нейното приложение

Цветелина Андреева*

Резюме: В статията се изследват същността и особените характеристики на системата „Бонус-Малус“ в съвременни условия; начините на приложение на системата с избор и аргументиране на актуален вариант за нашия застрахователен пазар; извеждат се и се коментират нейните цели, предимства, слабости, технически въпроси и съображения с цел актуалната ѝ обществена значимост и потребност; извежда се и обобщено отчита положителният опит в не малко европейски страни. Обособени са конкретни постановки за реално приспособяване с практически ефект от приложението на системата като цяло в застраховането и конкретно в нашето автомобилно застраховане на примера на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Характеризирани са начини за нейното приложение с обосновка на предложение на реален вариант.

Ключови думи: бонус-малус система, гражданска отговорност, стартова премия, бонус-малус стъпала или коефициенти, рискови фактори или обстоятелства.

JEL: D81.

* Цветелина Андреева е доктор по икономика, хоноруван асистент в УНСС във Финансово-счетоводен факултет, катедра „Финанси“ и Бизнес факултет, катедра „Индустриален бизнес“, e-mail: tzvetelina.andreeva@gmail.com

Въведение

Няколко са предизвикателствата за написването на настоящата публикация на тема системата „Бонус-Малус“ в застраховането. Първо, трактовката на нейната същност с акцент съвременни характеристики и актуална практическа потребност. Второ, изказани съображения и аргументи относно внедряване на системата за приложение при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите у нас, която застраховка е с проблемен характер. Трето, отбелязване на юбилейната 100-годишнина от внедряването на системата в застраховането. Ще бъдат изведени и допълнителни съображения по нейното конкретно прилагане, както в по-общ, така и конкретен план на нашия застрахователен пазар. Отчетен е и положителния опитна Европейския застрахователен пазар.

Системата „Бонус-Малус“ е техника (способ, средство, модел, схема, метод) за „отстъпки и добавки“ при определени условия, която отдавна е известна в различни области на нашия живот. Този термин има латински произход и означава „добро-лошо“. Целта на системата е да стимулира „добрите“ и да „наказва лошите“ с цел справедливост. Например тази система се прилага за участие на работници в печалбата на своите работодатели (в Индия този случай е уреден със закон от 1965 година). Друг пример е честото използване на системата в много търговски договори, в които се залагат клаузи (условия) за възнаграждение

Икономика на отраслите

чрез бонуси и наказание чрез малуси. Има немалко и други такива или подобни случаи на приложение.

Тази система може да се прилага в застраховането чрез отстъпка (бонус) или надбавка (малус) към т.нар. базова (стартова) застрахователна премия при подновяване на застраховката. Чрез нея се постига диференциране на застрахователната тарифа между отделните застраховани. Препоръча се да не се работи с прекалени размери на бонуси, защото такъв подход може да доведе до нарушение на премиения баланс, т.е. до неочакван финансов проблем за застрахователя – нарушаване на неговата платежоспособност. Не трябва да са прекалени и размерите на малусите, защото това ще отблъсква клиентите, ще води и до честта смяна на застрахователя от страна на застрахования, а и до нарушаване на „принципа за взаимопомощ“¹ в застраховането, където не може да се преследва абсолютен еквивалент. Преследваната чрез системата „справедливост при плащането на застрахователната премия (цена)“ трябва да бъде умерена.

Тезата на автора е да се оцени и защити възможността за приложението на системата в конкретни застрахователни условия в нашата страна.

Целта на работата е да се изследва и изведе позиция за системата на съвременния застрахователен пазар, и в частност да се потърси и обоснове възможността за нейното конкретно приложение на нашия автомобилен застрахователен пазар. За реализирането на целта са поставени следните задачи:

- изясняване на нейната същностна характеристика, особености и основни проблеми при приложение;

¹ Застраховането е взаимопомощ или сбор от съвкупности (общества) за взаимопомощ между техните участници (членове), т.е. за финансово подпомагане само на онези от тях, които са претърпели случайни щети, повреди, искове от трети лица, вреди.

- посочване на добри практики в европейското застрахователно пространство;
- обособяване за оценка на конкретни рискови фактори;
- разработване на съответни схеми и открояване на възможности и начини за нейното приложение на нашия автомобилен застрахователен пазар;
- коментар на възможни начини за приложение и най-оптималният от тях;
- извеждане и оценка на резултатите от нейното полезно за обществото приложение у нас.

В застраховането, и в частност в автомобилното застраховане, системата „Бонус-Малус“ може да се определи като начин за калкулиране на премията по гадена полица на база история на щетите, които виновно са причинени от застрахования водач. *„Дълго време възрастта и видът на транспортното средство бяха фактори от решителна важност в автомобилното застраховане. С увеличаващата се либерализация на пазарите, обаче, сега по-голямо внимание се обръща на водача“* (Jose-Antonio Sobrino Reineke, 2014, p. 7), т.е. на субективния фактор. Тази система преследва и се квалифицира като средство за определяне на т.нар. „заслужена премия“ от застрахования. Чрез нея се индивидуализира премията според историята на виновно нанесените щети на управлявания автомобил и/или причинените с него вреди на трети лица от застрахования в гадена съвкупност. Тя преследва справедливо сегментиране на приходите по гаден застрахователен портфейл (застраховка).

Под различни форми тази система за ценообразуване масово се прилага при автомобилното застраховане в цял свят – най-вече при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, както и при доброволната застраховка „Автомобилно каско“ и други застраховки. Расте броят на автомобилите,

Икономика на отраслите

както и броят на злополуките по пътищата. Автомобилните злополуки все още са основна причина за много смъртни случаи и наранявания. На автомобилните злополуки обаче трябва всячески и непрекъснато да се противопоставяме, предвид тежките последици – човешки жертви и наранявания. „В много развити страни премиумният обем днес е като преди 20 години, макар че има значително повече автомобили на пътя. Понастоящем има почти 100 застрахователи на германския пазар, но само малцина от тях в действителност правят пари“ (Schulz, 2014, p. 10). Това наистина обуславя ефективното управление на риска при автомобилното застраховане като бранш.

У нас статистически данни² показват, че класацията по най-голям брой вреди се води от ПТП (пътни злополуки, пътни транспортни произшествия), които според причините се класират както следва:

Таблица 1. *Относителен дял на броя вреди по причини за ПТП*

Причина за ПТП	Брой вреди (%)
Несъобразена скорост с пътните условия	21
Неспазване на дистанция	16
Отнемане на предимство на ППС на кръстовище	11
Неправилно движение назад	7
Отнемане предимство на ППС при завиване	5

С по-незначителен дял на броя щети по причини за ПТП са: несъобразена скорост с други условия, отнемане на предимство на ППС при преминаване в съседна пътна лента, отнемане на друго предимство, навлизане в насрещното движение, употреба на алкохол (1,5 %), неправилно завиване на ляво и т.н.

Съществени фактори за оценка в случая

² По обработени и обобщени от автора статистически данни на МВР за пътни транспортни произшествия (ПТП) с нарушение на водача за 2013 г. – за по-подробна информация виж <http://dokkpbdp.mvr.bg>.

Системата „Бонус-Малус“ в застраховането

са и загиналите и ранените на пътя по причини (Вж. таблица 2 и таблица 3).

Таблица 2. *Относителен дял на загиналите на пътя по причини*

Причини за загибване	Загинали на пътя (%)
Несъобразена скорост с пътните условия	40,0
Навлизане в насрещното движение	11,0
Несъобразена скорост с други условия	7,0
Отнемане на предимство на ППС на кръстовище	5,0
Отнемане предимство на пешеходец	5,0
Употреба на алкохол	2,5
Неспазване дистанция	2,5
Внезапна промяна посоката на движение	2,2

С най-незначителен дял за загибване на пътя са: отнемане предимство на ППС при разминаване, несъобразена скорост при намалена видимост и други.

Таблица 3. *Относителен дял на ранените на пътя по причини*

Причини за раняване	Ранени на пътя (%)
Несъобразена скорост с пътните условия	31,0
Отнемане предимство на пешеходец	12,0
Отнемане предимство на ППС на кръстовище	9,0
Несъобразена скорост с други условия	6,0
Навлизане в насрещното движение	5,0
Отнемане на предимство на ППС при завиване	4,5
Неспазване дистанция	4,0
Употреба на алкохол	3,5

Горните данни показват насоки, по които трябва да се концентрират усилията за по-малко злополуки по пътищата, в т.ч.

Икономика на отраслите

насоки за управление на риска в случая от застрахователя, вкл. и чрез системата „Бонус-Малус“. Тя ще оказва двустранно влияние чрез: добре работещата схема „бъркане в джоба“ на лошите водачи на МПС посредством плащане на увеличена застрахователна премия и чрез стимулиране на добрите водачи на МПС с намалена застрахователна премия, вкл. по съществените признаци причини и дял на броя ПТП, загиналите и ранените на пътя и други. Този подход означава наличие и някакъв задължителен елемент на нейното приложение. Доказано е в цял свят, че задължителният начин на организация в застраховането, когато е продиктувано от интереса на обществото, се регламентира нормативно.

За целите на системата водачите на автомобили се разделят на различни класове или стъпала, чрез които те биват облекчавани или обременявани при плащането на застрахователната премия. По същество това е модификация на премията според историята на щетите при управление на автомобила от застрахования водач. Приложението на системата е перманентно актуално, защото застрахователните пазари стават все по-развити, а застрахованите по-взискателни.

Експанзия в приложението на системата се наблюдава в средата на 60-те години на XX век, но това не е началото на нейното въвеждане. След това тя се характеризира с масово приложение.

През настоящата 2014 г. системата „Бонус-Малус“ в застраховането навършва 100 години от нейното въвеждане. Системата „Бонус-Малус“ започва да се прилага от 1914 г. във Великобритания (The Post Magazine and Insurance Monitor, 1979), в Швейцария тази система като задължителна се въвежда от 1929 г., в Германия „бонус“ се въвежда през 1954 г. и „малус“ през 1969 г., в Белгия и Франция системата се въвежда през 1971 г., а в Австрия през

1977 година. Разбира се, тя се прилага и в много други европейски страни като Холандия, Испания, Португалия, Швеция и други. У нас тя доброволно се прилага частично като някакъв хибрид, т.е. в повечето случаи само „бонус“, а от някои застрахователни гружества и като „малус“ без строги критерии и с компромиси предвид конкуренцията на пазара. Приложението на бонус не е винаги достатъчно обосновано, тъй като може да е свързано само с декларирано или невинаги аргументирано доказателство за отсъствие или наличие на щети през предходна застрахователна година или години. Този компромисен подход, както се изтъкна, най-силно е повлиян от високата конкуренция на автомобилния застрахователен пазар в условията на развиващия се у нас пазарен застрахователен пазар. Нашият пазар по принцип е автомобилен пазар, защото в много висока степен е основен източник на приходи за застрахователите в България. Неговият премиен дял от пазара по данни на Комисията за финансов надзор (КФН) е около 70 %.

В случая въпросът за намаляването или увеличаването на застрахователните премии по дадена застраховка трябва да се прави в зависимост от историята на виновно причинените щети от застрахования през отминал период, но не и за автомобила. Само при това условие може да се говори за реално приложение на системата „Бонус-Малус“, предвид отчитането на субективния фактор. Виновен за автомобилната злополука е водачът, а не автомобилът. Неслучайно специалист от най-голямата презастрахователна компания в света съветва: „Дръжте едно око на риска водач“ и задава въпроса и отговаря „Кой е зад волана? Това е фундаментален въпрос за застрахователите в автомобилното застраховане“ (Jose-Antonio Sobrino Reineke, 2014, p. 7).

1. Същност, особености и характеристики на системата при застраховането

В застраховането системата „Бонус-Малус“ регламентира плащането на премията при сключване и най-вече при подновяване на полицата на застрахованя в зависимост от непричинени и виновно причинени от него щети през изминал застрахователен период. Може да се каже, че тя е система на автомобилното застраховане, въпреки че отстъпки и добавки се правят и при други браншове застраховане, като имуществено застраховане и други. При тези други браншове калкулирането на премията не е така тясно обвързано с историята на причинените щети на застрахованя. При много от тях основните щети не са така пряко свързани със субективния риск.

При прилагане на системата застрахованият стартира с „базова премия“ и след това в зависимост от отсъствието или наличието на виновно причинени от него щети, тяхната честота и/или размер и други се прави съответният „бонус“ (намаление) или „малус“ (увеличение) на годишната застрахователна премията за следващ период.

Бонус-Малус системата „стимулира добрите“ водачи и „наказва лошите“ водачи на автомобили. Тя е система за по-голяма справедливост при плащане на застрахователната премия според качествата на застрахованя с даден автомобил, но не и качествата на автомобила. Въпросът за плащане на справедлива премия е принципен въпрос в застраховането. Един от начините за постигането на тази справедливост е приложението на системата „Бонус-Малус“, а друг и по-незаразяващ начин е силното сегментиране (усложняване на структурата) на застрахователната тарифа. Известно е, че поради тази справедливост в застраховането съществува т.нар. „еквивалентен принцип“ (макар и от-

носително плащанията на застрахователя трябва да са еквивалент на плащанията на застрахованите).

Същественото при тази система е, че след като се определи премията за дадената съвкупност (колективна премия, обща премия, базова премия, стартова премия), след това тази премия се намалява чрез определен размер на бонус или се увеличава чрез определен размер малус, като се отчитат „непричинени“ или „виновно причинени“ щети или вреди от водача на даден автомобил, т.е. отчитат се неговите индивидуални качества на водач. Така на практика се получава, че застрахованият водач получава справедлива отстъпка от годишната премия (бонус) за това, че например не е причинил щети по автокаска на управлявания от него автомобил, или малус, че виновно му е нанесъл щети през застрахователната година. Същият принцип важи и при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, т.е., че виновно не са нанесени или са нанесени щети или вреди на трети лица. Тази система еднакво успешно може да се прилага както при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, така и при доброволната застраховка „Автомобилно каско“.

Целта на системата е преди всичко да влияе положително върху „лошите“ водачи на автомобили, за да се намали риска при управлението на автомобил, т.е. да се намали честотата и тежестта на щетите при пътно-транспортните произшествия. От друга страна, се преследва въобще превантивност, но и да стимулира „добрите“ водачи, което също влияе на по-благоприятното развитие на риска. Целесъобразен е акцентът към добрите водачи, които да бъдат прицел за намаление лошите водачи. Така ще се намали персоналният риск чрез отчитане на индивидуалното поведение и навици на водачите на автомобили.

Размерите на бонусите и малусите са

Икономика на отраслите

предварително известни на водачите на автомобили, което е пряк стимул и за "добрите" и за "лошите" водачи, т.е. условията за честна премия чрез „прекласификация“ при подновяването на застрахователната полица предварително са известни на застрахованите.

По принцип не е задължително по една и съща застраховка едновременно да се прилагат "бонус" и "малус". Най-добро обаче е едновременното приложение на двете възможности, каквато е същността на системата и което е по-справедливо. Чрез системата трябва да се води борба за привличане на добрите водачи (по-ниско рискът), за да се намаляват по-високо рискът. Може да се допълни, че завръщането в предходно по-скъпо стъпало при бонуса е също „наказание“ за водача.

Годишните етапи на придвижване са известни под наименованието "стъпала", „премийни коефициенти“, „класификационни индекси“, „рейтингови индекси“ или „индекс за класиране“ (Index of ranking).

В различните държави в Европа се прилагат различни на брой и по размери бонуси, малуси и условия за застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Например в Австрия системата се въвежда през 1977 г. първоначално за лични автомобили, рент-а-кар и таксата, с 18 стъпала (бонус до 50 % и малус до 200 %), с възможност при лека злополука да се остане в същото стъпало.

В Германия се прилагат 22 стъпала, с франшиза за водачите до 25-годишна възраст, ако виновният водач си поеме щета до 500 евро, остава в същото стъпало.

В Швейцария са също 22 стъпала (една от най-сложните системи, подобна много сложна е и системата във Франция).

Във Великобритания е доброволна с избор на скала от застрахования, но срещу неговата история на щетите или т.нар. рисков профил. Допустимо е доплащане на премия (например 10 %, 20 % и т.н.), при кое-

то се остава в същото стъпало.

В Румъния са 22 (B14/M8) стъпалата и системата е подобна на белгийския модел.

В Белгия се прилагат 23 стъпала, акцентира се на факторите „водач“ (възраст и опит на водача, район на управление, вид и модел на автомобила). Скалата и базовата премия са нормативно регламентирани, отделна група за младите водачи в гъсто населените селища, отделна базова премия за големи и малки селища и други.

В Италия системата е с 18 стъпала с акцент на бонуса. Този философски подход може да го обясним с даване и толериране на добрия пример, за да се намалят лоши последици“.

В Холандия е доброволна с акцент възраст на водача (до 24, 25-30, 31-45 и над 45 години), три региона на управление, домуване и пробег на автомобила.

В Кения са 7 стъпала, Португалия са 6 стъпала, Испания са 5 стъпала (една от най-опростените системи) и т.н.

Обхващането на много голям брой рискови фактори и стъпала не води до по-голям ефект, напротив може да намали експанзивния ефект на системата. Големият брой стъпала забавя движението по стъпалата, по-трудно се постига изгодния за водача максимум, прави тромава система. При тази система трябва да стимули, например при три години без щета може да следва завръщане на базова премия, стимулираща разлика между коефициентите на отделните стъпала, по-малкото на брой стъпала са по-ефективни, възможна е допълнителна надбавка при щета с употреба на алкохол над допустимата норма, може да се изключват т.нар. недоказуеми щети (пукнато стъкло, нарязана гума и други) и регресни щети. Възможно е приложението на облекчени стъпала при вариант на приложение на системата само за имуществени или само за неимуществени щети с оглед целта на конкретна насоченост

Икономика на отраслите

чрез системата, както е при *частичната франшиза*³.

У нас за по-ефективно се препоръча по-ограничен брой на стъпалата както за бонус, така и за малус – например около 10 на брой, **тъй като размерът на премиите у нас при застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите е значително по-нисък в сравнение с този в страните с голям брой на стъпалата. За леки и товарни автомобили до 3,5 т. средният размер на премията у нас е около 300 лв. или 150 евро. Ето защо големият брой стъпала би намалил разликите между премиите на отделните стъпала, което би намалило интереса към системата, т.е. ще се „размие“ влиянието върху водачите с незначителните разлики в премиите между отделните стъпала, т.е. няма да се вижда осезаем интерес за преместване от едно в друго стъпало, системата няма да гържи „буден“ водача на автомобила. По-различно е при товарните автомобили с товарносимост над 3,5 т и автобусите около 40 места, при които премията е по-висока близо 10 пъти в сравнение на тази при леките автомобили. *Разбира се, че размерът на премиите кореспондира с изплащаните обезщетения и суми. Необходимо е да се поддържа такъв баланс между премиите на бонусите и малусите, за да се осигурява финансова стабилност на съвкупността, което е актюерска задача.***

При застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилите и автомобилно каско у нас например се предлага да се стартира с няколко базови стъпала (стартови) премии за новонавлизащи в съответните съвкупности от застраховани и с по около 5 (пет) стъпала за отстъпка и увеличаване на премията. Считаме, че повече трябва да са допълнителните привличащи условия.

³ Частична франшиза – франшиза, която се прилага само по отношение на отделен риск или част от рисковете от покритието по застрахователната полица, например само по отношение на причинено ПТП.

Системата „Бонус-Малус“ в застраховането

При скалата за “бонус” например се предлага базовата (стартовата) премия да се намалява по следната схема и размери (проценти):

- без щета през първата година – бонус за втората година – 10 %;
- без щета и втората година – бонус за третата година – 20 %;
- без щета и третата година – бонус за четвъртата година – 30 %;
- без щета и четвъртата година – бонус за петата – 35 %;
- без щета петата и следващи години – бонус до 40 %.

В световната практика по принцип скалата на малуса е по-стръмна (по-тежка) в сравнение със скалата на бонуса, поради по-активното справедливо влияние върху „лошите“ (наказваните) водачи. Обикновено тази скала в Швейцария достига 350 %, а във Франция 180 %.

Да приведем един пример с предложение за възможна скала за “малус”, т.е. с увеличаване (утежняване) на стартовата премия за виновно причинени щети от водача:

- за щета през първата година – малус за втората година – 25 %;
- за щета и през втората година – малус за третата година – 50 %;
- за щета и през третата година – малус за четвъртата година – 100 %;
- за щета и през четвъртата година – малус за петата година – 200 %.
- за щета и през петата и следващи години – малус - 300 %.

Логиката на горните примери е отсъствието на щети през дадена застрахователна година да премества застрахования с едно по-благоприятно стъпало за следващата застрахователна година. Ако след година или години без щета се претърпи щета, да се преминава в базовото стъпало, а при две и повече щети да връща застрахования в първо или друго стъпало на малуса. В малуса с щета или без щета преминаването може да става с едно стъ-

Икономика на отраслите

пало или повече стъпала в зависимост от размера на щетата. При пребиваване в малуса две поредни години без щети се предлага да следва завръщане на застрахования в базовото стъпало.

Предлага се при горния модел за малуси (25, 50, 100, 200 и 300 %) всички те да се коригират, като се увеличават например с 20 %, ако виновно нанесените щети или вреди от водача са причинени: поради „употреба на алкохол и други упойващи вещества (психостимуланти)“, „превишена скорост с 50 км/ч“, от „водач до 24-годишна възраст“ или „злополуката има за последица тежка телесна повреда или фатален случай“. Целта е правомерно и възпитателно да се въздействуват върху водачите на автомобили, предвид тези рискови феномени. Тук допълнително може да се отчитат и фактори като: опит, възраст, обичаен регион на управление на автомобила, семеен статус, професия, а в някои страни по света и „пол“, ползване от индивид, семейство или фамилия; от фирма (за бизнес), за пробег до 25 000 км. годишно и други.

Има и по-сложно представяне на рисковете фактори. Например в Германия от световния презастрахователен лидер Мюнхен Рунд се резюмират така: „риск на водача (възраст, равнище на отстъпката за отсъствие на щети, професия и други фактори; застрахователно покритие (застрахователна сума, самоучастие, вид продукт и други фактори); регионални фактори (държава, регион, град, пощенски код и други фактори); риск, свързан с автомобила (мощност на двигателя, възраст на автомобила, вид гориво, рисков клас, аксесоари като аларма и ABS и т.н.); режим на употреба (брой пътувания, вид на използваните пътища, продължителност на употреба, относителна скорост и други фактори); разни (канал за продажби, регионален офис, лична или бизнес употреба)“ (Jose-Antonio Sobrino Reineke, 2014, p. 9).

Двете скали (бонус и малус) могат да

се разработят с обвързване и с факторите брой и/или размер на виновно причинените щети; вид, клас и предназначение на автомобила (лек, товарен, кубатура, такси, мотоциклети, линейки и други).

Възможно и подходящо е някои фактори да се ползват за корекции чрез съответни коефициенти. Правилно е да се изведат и използват онези от тях, които имат значимо влияние при развитието на риска, т.е. най-съществените, което е принцип в застраховането. Данни и становища в световен мащаб дават основание да обобщим, че за оценката на качествата на автомобилния водач (шофьор) по принцип следва да се използват следните негови основни рискови фактори:

- честота на щетите или вредите (брой, а може и размер – тежина) през изминал застрахователен период, т.е. по-малко на брой щети или вреди характеризират по-нискорисков водач, а затова, че се отчитат щети или вреди през изминал период или периоди системата е известна като „постериорна система“⁴, т.е. система, последваща опита;
- период, през който водачът е без виновно нанесени щети на управлявания от него автомобил или без нанесени щети или вреди на трети лица;
- водачи по възраст и професионален опит (тийнейджъри и млади водачи до 25 години се характеризират като по-високорискови водачи);
- район или деклариран район на управление на автомобила – в по-големи селища водачите се считат за по-високорискови;
- други фактори може да са: дневен пробег (ежедневно управляващи автомо-

⁴ Система, при която застрахователните тарифи се определят според честотата на застрахователните случаи през минал период, т.е. от историята на виновно причинените щети или вреди.

била, но на къси разстояния са по-нискорискови водачи, брой пътувания).

Тези фактори следва конкретно да се оценят и степенуват във всяка отделна страна.

Когато се говори за фактори за оценка на риска, не може да не се споменат някои специфични случаи. Тук може да се коментира факторът „пол“ на водача. По принцип жените са с по-малко на брой и по-леки катастрофи. Факторът „пол“ обаче не може да се прилага от застрахователите в Европейския съюз, тъй като Съдът на европейските общности (The European Court of Justice – ECJ)⁵ постанови, че от месец декември 2012 г. е незаконно да се отчита признака „пол“ при изчисляване на застрахователни премиумни цени, т.е. според т.нар. „Директива Пол“ на Съюза. Счита се, че при това ограничение не става въпрос за избягване на дискриминация по отношение на пола, а по-скоро за лишаване от възможност за справедливост при плащане на адекватна застрахователна премия, която справедливост по принцип се преследва в застраховането, като се започне с еквивалентния принцип в застраховането, образуването на рискови групи и подгрупи при изграждането на застрахователните тарифи, системата „Бонус-Малус“, прилагането на рисковия фактор „пол“ в САЩ и други страни. В случая става въпрос просто за рискови обстоятелства⁶. За фактора „пол“ трябва да се каже още, че независимо от забраната на директивата на ЕС, този фактор реално се отчита в застрахователната практика на всяка страна по един много естествен начин, предвид прилаганите бонуси и/или малуси. Например, ако един автомобил се управлява изключително

⁵ Отчитането на фактора „пол“ е забранен чрез General Equal Treatment Act.

⁶ Рисковите обстоятелства включват фактори, признаци или елементи, които характеризират обекта и обстановката на застраховане или т.нар. „рискова ситуация“.

или в повечето случаи от водач от женски пол, то естествено е, че ще е са налице по-малко на брой и тежина щети и следователно застрахованият ще е в по-благоприятно положение, предвид системата „Бонус-Малус“. Следователно факторът „пол“ независимо от забраната от директивата естествено и безспорно работи. Тук ще се добави и фактът, че не автомобилът, а водачът е много по-значим рисков фактор.

За внедряването на системата много важно е предварителното изграждане и ползване на „единна информационна база данни“, например поне за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Ето защо въвеждането на системата „Бонус-Малус“ трябва да се преходжа от един предварителен период за набиране на необходимите истински статистически данни, да речем за две или три години, за да има реален ефект още от началото на внедряването на системата. Информационната система не трябва да позволява фалшифициране на данни. Набраната информация трябва да е съобразена с възприетия модел или по-скоро модели на системата. Така актюерът ще може да конструира структура на тарифата, чрез която да се постига по-справедливо разпределение на премията между застрахованите на база на историята на щетите. Затова следва да се полагат усилия за спазване и на принципа за хомогенност⁷ на обектите в застраховането.

Като допълнение сериозен фактор за щети е и „мястото на паркиране“, поради условните и проблемни щети на „паркирани автомобили“. Практиката показва, че при паркираните коли в „открити обществени паркинг места“ щетите са с около 60 % по-малко на брой, отколкото при колите, които се паркират в гаражи. Други фактори, които също заслужават внимание при проуч-

⁷ Групиране на застрахованите обекти по степен на еднаквост на изложението на риск. Изграждане на егнородни застрахователни съвкупности.

Икономика на отраслите

ването, са: “купени автомобили на старо”, които се отличават с повече произшествия от “купените коли на ново” и респективно участие в злополука “с вина” или “без вина”.

По принцип системата „Бонус-Малус” има и свои проблеми. Някои съображения в това отношение са:

- Съществен момент при определянето на бонусите е, че трябва да се ползва актуален и задоволителен статистически материал. Например от необосновани размери на бонуса може да се реализира загуба от застраховката като цяло, защото по принцип пострадалиите обекти (с бонус) на застраховките са много по-голям брой от броя на пострадалиите такива (с малус). Ето защо препоръчителни са умерено стръмни стъпала на бонусите, т.е. да са под 50 %.
- Съществува опасност застрахователят изкуствено да определя по-висока от реалната премийна ставка с цел предлагане на по-високи проценти като бонуси от реалните, което е психологически момент, но има временен ефект, защото дори и малко по-късно се разбира от клиента, вкл. и чрез неговия брокер.
- Друг важен момент е определянето на необосновано високи стъпала на малуса и ако конкуренцията не е разумно прецизирана, ще се създават условия за честа смяна на застрахователя от застрахованите с цел избягване на по-високи малуси.
- Предвид значимия риск фактор “опит” на водача системата „Бонус-Малус” е желателно да се прилага, вкл. и по отношение на начинаещи водачи до една година, водачи с опит от една до три години, отделно за водачи с опит от три до пет години и за водачи с опит над пет години, за водачи във високите възрасти.

- Рисквите групи трябва да включват и възраст на водача – например водачи до 24-25-годишна възраст, водачи на възраст от 25 до 30 години и над 30 години и други.
- Отчитане на тенденции при имуществени и неимуществени щети.

Системата „Бонус-Малус” най-вече играе съществена роля при автомобилното застраховане, но с акцент при “Гражданска отговорност” на автомобилистите и след това при „Автомобилно каско“. Това е така защото:

- при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите субективният фактор е изключителен, защото ако водачът не е виновен, той не носи законна отговорност, поради което тук тази система има по-голяма тежест. Водачът причинява щетите, повредите и исковите от трети лица. Затова е необходимо да се води централен регистър на водачите.
- при доброволната застраховка „Автомобилно каско“ има не малко видове щети, които не зависят от субективния фактор – водача, който чрез системата искаме заслужено да стимулираме или наказваме. Например, при автокаска немалко видове щети не трябва да се отчитат при системата. Такива са щетите и повредите от природни рискове като градушка, буря, наводнение, цунами, земетресение, свличане и срутване на земни и скални маси, повреди от камъчета при пътуване и други. Не са малко обаче и субективните рискове при автокаска, като злонамерени действия на трети лица, кражба, грабеж, палеж и други, за които също не може да виним и наказваме водача.

За внедряването на тази рейтингова система в съвременни застрахователни

Икономика на отраслите

условия трябва да се коментират и немало въпроси, които фокусират върху отговора на въпроса „до какво ще доведе нейното приложение“. Важно е конкретно да се коментира въпросът, ще се постигне ли наистина справедливо плащане на премията от отделните застраховани. Нали това е целта на тази система и затова отговорът е положителен. Във връзка с приложението на системата ни вълнуват още немало и други въпроси. Нека да ги обобщим:

- Много съществено условие за реално и ефективно внедряване на системата е наличието на „единна база данни“ на национално и корпоративно (застрахователно дружество) ниво за виновно причинени щети от водачите, която на национално ниво да е достъпна за всички автомобилни застрахователи у нас, вкл. и предвид преместването на застрахованите от един при груг застраховател, в чужбина. Възможно е да се започне с изграждането на някакъв независим център за тази цел. Може в по-големите градове да се изградят общи професионални, независими центрове за огледи на щети на автомобилите на всички застрахователи с оглед намаляване на разноските по тяхната ликвидация.
- У нас набираната информация при сключването на автомобилните застраховки за наличие на щети за изминали периоди категорично не е актуална. Трябва да се започне от начало както по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, а също и по застраховка „Автокаска“.
- Съществен въпрос е и обслужването на онези клиенти, които многократно и продължително време пребивават с автомобила си в чужбина – например на територията на Европейския съюз, на чужденците водачи, които са застраховани у нас. Кой и как ще им издава документ за историята за виновно

Системата „Бонус-Малус“ в застраховането

причинените от тях щети. Тук е много вероятен проблемът с представянето на фалшиви или подправени сертификати, каквито случаи има вече в Европа.

- Ключова е ролята на актюерската работа. За нейните успехи са необходими съответна статистическа информация, изследване на щетите по видове застраховки, по брой, размер и т.н.
- Днес въвеждането на системата трябва да се оценява и в контекста на съвременното „многофакторно калкулиране“ (значимо сегментиране, структуриране на тарифите) на застрахователната премия, т.е. прилагането на по-голям брой рискови групи и подгрупи и в тях по видове автомобили, подвидове и модификации, година на производство и други. Това структуриране е сериозен момент при вземането на решение за въвеждането на системата, което е огромна работа.

2. Начини на приложение на системата

Начините на приложение на системата са задължително и/или доброволно.

Напоследък се изказват противоречиви становища за приложението на системата „Бонус-Малус“ на нашия автомобилен застрахователен пазар.

Едното от твърденията е, че по отношение на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите системата може да се въведе задължително. Това е становището, че „Ако до средата на следващата година (бел. авт., 2014 г.) промените в Кодекса за застраховането бъдат внесени за обсъждане в Народното събрание, до края на 2014 г. у нас може да заработи системата „Бонус-Малус“ при формиране на премията по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.“⁸ Сро-

⁸ <http://www.zastrahovatel.com>. Изявлението е направено

Икономика на отраслите

към е спорен, макар и условен. Важно е безусловното твърдение, че “може да заработи системата „Бонус-Малус“ при формирането на премията ...”. Споделяме, че системата може да заработи, *но не и за задължителното формиране на премията*, предвид нормативната уредба на Европейския съюз и у нас. Може, но не безусловно, а при определени условия.

Другото становище е, че „КФН няма право да налага бонус-малус на застрахователите“ (insurancse.profit.bg). Становището е вярно и коректно, защото е съобразено с нормативните изисквания, но има и друга възможност или вариант.

Считаме обаче, че решението на този национален въпрос може да се изведе от орбитата на еднозначните отговори. Възможен е и друг отговор, който изисква отчитане на определени допълнителни обстоятелства и условности, а именно:

Първо, задължителният начин на приложение на системата „Бонус-Малус“ по отношение на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите е много възможен. На пръв поглед това би означавало вмешателство от страна на държавата. В случая държавата може да се намеси, но само като *регламентира задължителен начин* на приложение на системата по тази застраховка и само при условие, че изведе някои общи организационни постановки, например изиска от застрахователите обявяване на базовите премии и индексните коефициенти (само за малуса или за малуса и бонуса), включително упражняване на допълнителен държавен надзор от Комисията за финансов надзор и други. Счита се, че у нас това е възможен и полезен начин или вариант за всеобхватно, но полезно ограничено внедряване на системата, т.е. при споделените по-горе условности за частично регулиране на сис-

но на организираната конференция от „Инсмаркет“ на тема „Шофирането е и отговорност“, състояла се на 01.11.2013 г. в София.

темата при тази задължителна застраховка. Този подход има социална значимост, полезен е за обществото – изискване за справедливост при плащане на застрахователната премия и поради това, че тя е задължителна застраховка. Въвеждането на системата по този начин е едно частично допълнително регулиране на организационен въпрос, допълване на практиката при тази застраховка, предвид социалната значимост и справедливост при нея.

Ограничението е прогиктувано от факта, че въпроси като калкулиране на премията, промени на премията, в случая брой стъпала, условия за преминаване от едно стъпало в друго и други подобни, е принципно ограничение в застраховането както от Европейския съюз, така и чрез нашата нормативна уредба, т.е., че държавата не може нормативно да се намесва и да монополизира ценови и някои други въпроси в застраховането. Затова в Кодекса за застраховането, чл. 3, т. 2 се казва „Застраховането е дейност по, включително по определяне на застрахователната премия“, т.е. премията се определя от застрахователя. В тази насока са и разпоредбите на Кодекса чрез чл. 63, т. 1 и чл. 97, ал. 1, т. 1 във връзка с чл. 96, ал. 1, т. 2. Счита се, че не може да се правят законодателни промени в това отношение най-малко по следните причини: защита на потребителите и конкуренцията в пазарни условия и поради това, че в застраховането цената на застрахователния продукт трябва да се определя от този, който носи отговорността пред застрахованите, а това единствено е застрахователят.

Задължителното внедряване на тази система има по света, например в Швейцария *чрез сложен модел и други. У нас въпросът е за задължително внедряване.*

Второ, доброволният начин на приложение на системата е добре известен. Всеки застраховател, който желае, може да предлага и дори да налага като условие прило-

Икономика на отраслите

жение на тази системата и нейни модификации, стига да се постига консенсус със застрахования. Такава е сега практиката има у нас, но с приложение на повече или по-често бонуси и рядко малуси с цел привличане на повече клиенти без напълно да се акцентира на по-справедливото плащане на застрахователната премия, което изкривява целта на системата. Доброволният начин на приложение на системата е много по-приемлив за доброволните застраховки.

В допълнение ще се отбележи, че тук обаче стои големият и конкретен въпрос, до какво конкретно би допринесло внедряването на системата (плюсове и минуси) или какви са аргументите за това внедряване? С цел обосновка на становищата си авторът приема, че внедряването на системата ще:

- доведе до по-справедливо плащане на премиите от отделния водач;
- въздейства върху добрите, но още повече върху лошите водачи за намаление на злополуките по пътищата и съответно на фаталните случаи и нараняванията, които са голям наш проблем според факторите „висока и несъобразена скорост“, „млади водачи“ и т.н.;
- подпомогне и сържавните органи в борбата им за туширане на т.нар. „война по пътищата“;
- очакваме и евентуално намаление на застрахователните измами, които са значим криминален проблем;
- преследва по-висок обхват по застраховката (по-малко водачи без застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите) поради вероятно обвързване на системата с обхвата, който освен наша също е грижа и изискване на Европейския съюз;
- внесе по-голяма прозрачност в модела на премиите, което да допринесе и до по-своевременен и акуратно плащане на обезщетенията.

Системата „Бонус-Малус“ в застраховането

Тук може да поставим и някои уточняващи въпроси, като:

- до каква степен приложението на системата ще обремени застрахованите с разноски по изграждане, поддържане и управление на системата, т.е. колко ще струва тя на застрахованите? Един от факторите за по-ниска цена е кооперирането между застрахователите;
- при обособяване на информацията в кои стъпала на бонуса и в кои стъпала на малуса се очаква акумулация на застраховани, предвид съобразяване с финансовата стабилност на отделните съвкупности;
- целесъобразно ли е малус евентуално да се прилага независимо от това, кой е управлявал автомобила и е виновен за злополуката;
- може ли да има различни бонуси и малуси за лични и бизнес автомобили;
- възможно ли е прилагане на преминаване с една по-благоприятна позиция бонус за еднократно платена премия, предвид обхвата на застраховката. Една от причините за незадоволителния обхват е, че застрахованите не плащат всички разсрочени вноски по застраховката. „Има проучвания, показващи, че клиенти, които плащат премиите на разсрочени вноски, са с по-лошо протичане на риска, отколкото онези, които плащат еднократно“ (Jose-Antonio Sobrino Reineke, 2014, p. 8);
- възможно ли е определянето на различен малус според вида на щетите или вредите – например различен за имуществени щети и за неимуществени вреди;
- прилагане на малуса трябва ли да е независимо или в зависимост от стойността на щетата;
- изясняване на приложението на системата при лизинговите, таксиметровите, маршрутните и рент-а-кар автомобили, където по принцип авто-

мобилът не се управлява от неговия собственик;

- наложително е обвързване на обхвата и редовността на плащането на премията със системата, т.е. при неподновена в срок застраховка или неплатена вноска от която и да е завоювана позиция в бонуса да се преминат на базова премия, а при малуса да се преминат в по-високо или най-високото (най-скъпото) стъпало;
- ще работи ли системата ефективно, когато основните въпроси са в ръцете на застрахователите. Считаме, че отговорът е положителен, защото държавата ще предопредели условие за справедливо плащане на премията, а конкуренцията между тях ще обуслови останали въпроси. Заради малуса някои застраховани ще искат да се местят при други застрахователи. Това е така, но кой застраховател иска при него да го държат като застраховани лошите водачи. Държавата и тук може да помогне като вземе задължението за преместването при нов застраховател да се издава задължителен документ за историята на щетите при последния или последните застрахователи. Това е задължително регулиране само като начин за преместване, без да нарушава недопустимото от закона.

Всички тези по-горе обособени въпроси, констатации и предложения винаги трябва да се наблюдават и да им се търси максимално ефективно решение от голям и разнообразен кръг от застрахователни и други специалисти, т.е. от мултипрограмен тим – държава, застрахователи, застраховани, посредници и общественост.

Заключение

Темата за прилагане на тази система наистина е сложна. Застраховането се слави като консервативна материя, но същевременно неговата вътрешна организация е динамична и комплексна работа. Въвеждането на системата у нас е възможно и целесъобразно, удачно е публично да се отчитат резултатите от внедряването на системата по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите. Основни критерии за отчитане на резултатите от внедряването на системата „Бонус-Малус“ от застрахователите пред обществото трябва да се оценяват следните фактори:

- развитие на размера на средната щета по основни видове щети, повреди и искове;
- честота и тежест на съществените или проблемните щети и вреди;
- промени в равнището на премията, тенденции и други.

Необходимо е време за въвеждане, а след това и за отразяване на корекции на системата. Това не може да стане в кратки срокове.

Не допускаме, че системата у нас няма да изиграе своята социално значима роля за справедливо и възпитателно плащане на застрахователната премия, чието определяне е прерогатив на застрахователите.

Системата „Бонус-Малус“ *може или не може* да се въведе като задължителна при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите в зависимост от това какво точно е (ще е) задължително и какво не е (няма да е) задължително при тази система, на които

Икономика на отраслите

Въпроси в изложението са дадени конкретни отговори, с което се защитава и тезата на автора. При тази застраховка системата по-скоро може и трябва да се впише в нашата практика предвид интересите на обществото.

Цитирани източници:

Андреев, Я., 2006. Общо застраховане – принципи и практика, София.

(Andreev, Ya., 2006. Obshto zastrahovane – printsipi I praktika, Sofia)

Гаранционен фонд – www.guaranteefund.org

(Garantsionen fond – www.guaranteefund.org)

Кодекс за застраховането.

(Kodeks za zastrahovaneto)

Комисия за финансов надзор – www.fsc.bg

(Komisia za finansov nadzor – www.fsc.bg)

Calvin H. Brainard, 1961. Automobile insurance, Irwin.

Системата „Бонус-Малус“ в застраховането

Jean Lemaire, 1995, Bonus-Malus Systems in Automobile Insurance, Kluwer Academic Publishers, Boston/Dordrecht/London.

Automobile Insurance & Road Safety, New Drivers, Risks, Insurance Fraud and ..., 1999, Centre for Research on Transportation, Universite de Montreal.

Jose-Antonio Sobrino Reineke, 2014. TOPICS MAGAZINE, *The magazine for insurers - Facts, markets, positions*, Issue 1, Munich Re, Munich, p. 7-9.

Schulz, St., 2014. TOPICS MAGAZINE, *The magazine for insurers - Facts, markets, positions*, Issue 1, Munich Re, Munich, p. 10.

The Post Magazine and Insurance Monitor, 29/1979, Brentford, London.

<http://www.zastrahovatel.com>

<http://www.insurance.bg>

<http://www.insurance.profit.bg>