

НАСОКИ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА БОНУС-МАЛУС СИСТЕМАТА ПРИ ЗАСТРАХОВАНЕТО „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ

Николай Валериев Илиев

Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов
Катедра „Застраховане и социално дело“
e-mail: nikolay_iliev80@abv.bg

Резюме: През последните три години бяха направени два неуспешни опита от страна на държавните институции за намиране на приемливо решение по отношение въвеждането на единна система, с помощта на която да бъде направено справедливо разпределение на общата загуба чрез индивидуално определяне размера на застрахователните премии по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Проблемите са много и изглеждат нерешими. Основният от тях е свързан с определения в Кодекса за застраховането обект на застраховката.

В отговор на формулираната изследователска теза и поставената цел е потърсено решение на констатираните в хода на изследването проблеми и са дадени насоки за въвеждането на системата „Бонус-Малус“ у нас.

Ключови думи: застраховане, Бонус-Малус, Гражданска отговорност.

JEL: G22.

GUIDELINES FOR IMPLEMENTATION OF THE BONUS-MALUS SYSTEM IN THE MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE OF MOTOR VEHICLE OWNERS

Nikolay Valeriev Iliev

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov
Department of Insurance and Social Security
e-mail: nikolay_iliev80@abv.bg

Abstract: In the last three years, two unsuccessful attempts have been made by state institutions to find an acceptable solution regarding the implementation of a unified system, with the help of which a fair distribution of total loss should be made, by individual determining the amount of insurance premiums for motor third party liability insurance of motor vehicle owners. There are many problems in this regard and all of them seem unsolvable. The main issue is related to the object of insurance defined in the Insurance Code.

In response to the formulated research thesis and the set goal, a solution was sought to the problems identified in the course of the study and guidelines were given for the implementation of the Bonus-Malus System in Bulgaria.

Keywords: insurance, Bonus-Malus System, Motor Third Party Liability.

JEL: G22.

Въведение

България заедно с Беларус са единствените държави на европейския континент, в които все още няма действаща индивидуална система за оценка на риска при застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилите, позната още като „Бонус-Малус“. През последните три години бяха направени два опита от страна на държавните институции за намиране на приемливо решение по отношение въвеждането на единна система, с помощта на която да бъде направено справедливо разпределение на общата загуба чрез индивидуално определяне размера на застрахователните премии по въпросната застраховка. Предложените от Комисията за финансов надзор, Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията проекти обаче не се възприеха добре от обществото. В тях са налице твърде много проблеми, които не позволиха, системата „Бонус-Малус“ да заработи.

Обект на изследване в настоящата студия е задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите по отношение на възможните начини за нейното предлагане на българския застрахователен пазар.

Предмет на разработката е застрахователната система за определяне на индивидуално ниво на риска, респективно на застрахователната премия, известна като „Бонус-Малус“.

Основната цел на настоящото изследване е въз основа на констатирани проблеми да се дадат насоки за въвеждане и функциониране на системата „Бонус-Малус“ при застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите.

Изследователската теза гласи, че са необходими законодателни промени, свързани с обекта на застраховане по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите, с оглед преодоляване на проблемите при въвеждането на системата „Бонус-Малус“.

За постигането на целта и доказване на поставената теза са формулирани няколко **задачи**, а именно:

- очертаване на особеностите по сключването и поддържането на застрахователния договор по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите;
- изследване на прилаганите от застрахователите, работещи на българския застрахователен пазар, методи за оценка на риска при застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите;
- разглеждане на европейската практика за прилагане на системата „Бонус-Малус“ с оглед ползването на чуждия опит;
- обобщаване на проблемите, възникнали при опита, системата „Бонус-Малус“ да се въведе в нашата страна;

- предлагане на възможни решения и даване на конкретни насоки за преодоляване на проблемите по въвеждането на системата „Бонус-Малус“ в България.

В настоящата научна разработка са използвани традиционни научни методи като: кабинетно проучване на литературни източници и нормативна база, контент анализ на документи, описателен анализ и сравнителен анализ.

1. Същност и особености на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

1.1. Същност на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

Застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е задължителна в цял свят поради нейната социална значимост. В *Кодекса за застраховането (КЗ)*, чл. 461 като задължителни са посочени следните застраховки:

- „Гражданска отговорност“ на автомобилистите;
- „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз;
- други застраховки, установени със закон или с международен договор, ратифициран, обнародван и влязъл в сила за РБ.

На основание чл. 483, ал. 1 на Кодекса за застраховането договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е длъжно да сключи всяко лице, което притежава моторно превозно средство, което е регистрирано на територията на Република България и не е спряно от движение или управлява моторно превозно средство от трета държава при влизане на територията на Република България, когато няма валидна за територията на Република България застраховка (Кодекс за застраховането, в сила от 01.01.2016 г., посл. изм. ДВ. бр.64 от 18 Юли 2020 г., чл. 461 и 483, 2020).

Анализът на текстовото оформление на чл. 483, ал. 1/КЗ, ни дава право да направим извода, че длъжни да сключат застраховката са всички собственици на МПС, които имат регистрация на територията на Република България или влизат у нас с МПС, без да притежават валидна за страната застраховка. Реално от самия факт на притежаване на МПС непосредствено следва задължението за сключване на застраховката.

„Обект на застраховане по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е отговорността 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 отговарят съгласно българското законодателство или законодателството на държавата, в която е настъпила вредата.“ (Ерусалимов, 2015).

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите осигурява финансова защита на лицето, причинило пътно-транспортно произшествие (ПТП), тъй като не то, а неговият застраховател изплаща дължимото обезщетение по силата на сключения договор, тоест застраховката. На практика застрахователят е длъжен да покрие финансовите задължения на застрахования, произтичащи от причинени от него имуществени и неимуществени вреди на трети лица, в рамките на лимити на отговорност, посочени в договора.

Лимитите на отговорност или най-високото ниво на обезщетението са законово определени от държавата.

Таблица 1

Лимити на отговорност на застрахователя по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

<i>Вид на причинените вреди</i>	<i>2005 г.</i>	<i>2006 - 2009 г.</i>	<i>2010 - 2012 г.</i>	<i>2012- 2015 г.</i>	<i>2016- 2018 г.</i>	<i>От 01.01. 2019 г.</i>
<i>1. За неимуществени и имуществени вреди вследствие на телесно увреждане или смърт за:</i>						
<i>1.1. всяко събитие при едно пострадало лице</i>	400 000	700 000	1 000 000	2 000 000	10 000 000	10 420 000
<i>1.1. всяко събитие при две или повече пострадали лица</i>	480 000	1 000 000	5 000 000	10 000 000	10 000 000	10 420 000
<i>2. Вреди на имущество (вещи)</i>	140 000	200 000	1 000 000	2 000 000	2 000 000	2 100 000

Застрахователната услуга е възмездна, а застрахователните дружества сами определят размера на застрахователната премия. Тази практика е въведена през 2006 г. с акт, наречен „либерализация на застрахователната премия“. Тарифирането се извършва под контрола на Комисията за финансов надзор (КФН), като застрахователната премия трябва да е поносима за автомобилистите, но и да е достатъчна, за да осигури изпълнението на всички поети от застрахователя задължения. Определящи за размера на премията по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите са видът и категорията на МПС и декларираните от застрахования обстоятелства, които са от съществено значение за проявлението на риска. Те се посочват от застрахования и се отразяват в полицата под формата на отговори на поставени въпроси.

Според българското законодателство „Срокът на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е една година. Сключването на застраховката за по-кратък срок, но за не по-малко от 30 дни, се допуска в случай на:

- застраховане на МПС с временна регистрация;

- застраховка на самоходни машини;
- застраховка на бавно движещи се МПС. (Ерусалимов & Василев, Въведение в застраховането, 2015).

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите предоставя застрахователна защита на територията на България и на още 32 държави. Това са всички страни – членки на Европейския съюз, както и Андора, Исландия, Швейцария, Норвегия и Сърбия. Разширяването на застрахователното покритие към страни като: Албания, Босна и Херцеговина, Северна Македония, Черна гора, Русия, Молдова, Украйна, Беларус, Мароко, Тунис, Израел, Иран и Турция става посредством издаване от застрахователя на така наречената „Зелена карта“. Тя е международен сертификат за застраховка, който се издава на базата на действаща застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите (Иванов, 2016).



Фигура 1. Зелена карта

Право за получаване на сертификата имат всички сключили застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Чрез единната система „Зелена карта“ се избягва необходимостта, автомобилистите да доказват наличието на валидна застраховка на границата на всяка държава, която посещават и която членува в системата. По този начин става възможно, пострадалите при пътно-транспортно произшествие, с участието на водач с чуждестранна регистрация на автомобила, да бъдат възмездени за причинените им имуществени и неимуществени вреди. Освен това значително се облекчават трафикът и работата на граничните контролно-пропускателни пунктове.

Зелената карта е валидна за срок, съответстващ на срока, за който е валидна и застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, но не по-малко от 15 дни. Ако премията е платена изцяло, застрахователят е задължен да издаде сертификат за целия срок на договора (Иванов В., Зелена карта на автомобилистите, 2016).

Задължителният характер на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите предопределя задължението и на всички, които навлизат на територията на страната с автомобил и нямат валидно застрахователно покритие, респективно сертификат „Зелена карта“, да сключат така наречената „Гранична застраховка“. Според нашето законодателство „Лице, което при влизане на територията на Република България управлява МПС, което обичайно се намира на територията на трета държава и няма застраховка, покриваща отговорността за причинените от него на трети лица имуществени и неимуществени вреди, свързани с притежаването и/или използването на моторното превозно средство, валидна за територията на Република България, е длъжно да сключи застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на граничния КПП“ (НАРЕДБА 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по чл. 249, т. 1 и 2 от Кодекса за застраховането и за методиката за уреждане на претенции за обезщетение на вреди, причинени на моторни превозни средства, 2015).

Гранична застраховка е длъжен да сключи и водач, който управлява МПС и който през повечето време се намира в друга страна при влизане на територията на Република България с валидна застраховка, чийто срок изтича, преди лицето да е напуснало територията на страната, освен когато тази застраховка е била продължена или подновена.

Според разпоредбите на Кодекса за застраховането, граничната застраховка може да осигури застрахователно покритие за срок от 180 дни, в рамките на една календарна година, след което моторното превозно средство или трябва да се регистрира в България, като собственикът му сключи застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, или да напусне пределите на страната.

Контролът по сключването и поддържането на застрахователните договори по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се осъществява от Министерството на вътрешните работи (МВР) със съдействието на Гаранционния фонд. Между тях е налице и действа система за обмен на информация по отношение на регистрираните на територията на България моторни превозни средства (МПС).

В България със Закона за застраховането от 1997 година е създаден и функционира гаранционен фонд. Той е юридическо лице с предмет на дейност плащане на обезщетения по задължителните застраховки: „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в обществения транспорт. Основната разлика между него и застрахователните дружества е свързана с предназначението му, а именно да гарантира възмездването на пострадалите трети лица в случай, че виновният водач няма валидна застраховка. Гаранционният фонд финансира своята дейност за сметка на задължителни вноски, които застрахователните дружества, предлагащи на пазара застраховките „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука на пътниците в обществения транспорт“, правят в него.

1.2. Особенности при организацията на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

Всеки вид застраховане има своите особености при неговото организиране и прилагане. Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите не прави изключение. Най-съществената особеност произтича от нейната същност – чрез застраховката се защитават интересите не на застрахования, а на пострадалите вследствие на негово виновно действие трети лица. При нея особености могат да се търсят и по отношение на:

- обекта и субекта на застраховката;
- срока на застрахователния договор и отговорността на застрахователя;
- законовите изисквания и териториалния ѝ обхват.

„Задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се сключва по образец на застрахователя след представяне на свидетелство за регистрация на МПС. Застрахователят снабдява застрахования със стикер, издаден от Гаранционния фонд. Знакът съдържа запазената марка на Гаранционния фонд, уникален номер и датата, на която изтича срокът на застраховката. При разсрочване на застрахователната премия, знакът удостоверява и срока, за който е платена застрахователната премия.“ (Ерусалимов & Василев, Въведение в застраховането, 2015).

Кодексът за застраховането позволява освен собственика на МПС и всяко друго лице да сключва застраховката. Това може да създаде проблеми както по установяването на застрахователния интерес, така и по отношение въвеждането на единна система за оценка големината на риска по този вид застраховане.

Преддоговорната информация е възлов момент при сключването на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. На практика той, до голяма степен, предопределя качеството на застрахователната услуга, което се оценява от застрахования само при настъпването на застрахователен случай. Продажбата на застраховка е продажба на обещание, че застрахователят ще обезщети пострадалите трети лица вместо застрахования, който виновно им е причинил вреди. Затова е наложително, кандидатите за застраховане да направят преценка на финансовата стабилност на застрахователното дружество. Гаранционният фонд, който ще заплати обезщетение, в случай на невъзможно плащане от застрахователя поради изпадане в неплатежоспособност, ще получи регресни права срещу причинителя на щетите.

Цената на застрахователната услуга на българския пазар варира и се определя от застрахователните дружества в зависимост от различни критерии като:

- място, където обичайно пребивава МПС;

- възраст на водача;
- рискова история на водача;
- целите, за които се използва МПС.

За някои застрахователни дружества най-важният рисков признак е поведението на водача на МПС през последните три години и наличието или отсъствието на причинени от него вреди на трети лица. Други, при диференциацията на тарифите, отчитат с приоритет възрастта на водача. Като допълнителен фактор за калкулиране на премията при застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се ползва и т.нар. „обичаен регион за управление на автомобила“. За региони като: София, София област, Пловдив, Варна, Бургас и Русе, които са с интензивно автомобилно движение, застрахователите калкулират добавки към застрахователната вноска. Това в някои случаи се оказва несправедливо, поради факта, че застрахователите черпят информация за региона на обичайно управление от регистрационната табела на МПС. В много случаи служебни автомобили, собственост на юридически лица, преднамерено се регистрират в различни региони, а упражняват своята дейност и респективно управляват автомобилите си в описаните по-горе градове. Така, освен по-ниските данъчни ставки за автомобилите, определяни на общинско ниво, те се възползват и от преференциални стойности на застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. От друга страна, лизинговите автомобили с регистрация, обикновено в големите български градове, може обичайно да се управляват в по-малки населени места с по-нисък интензитет на автомобилния трафик. Така техните водачи несправедливо биват „наказвани“ със завишена по критерия „регион на управление“ застрахователна премия.

Застрахователната премия може да бъде заплатена еднократно, в момента на сключване на застрахователния договор или разсрочена на 2 или повече вноски. Броят и размерът на вноските следва да се уговорят със застрахователя. В случай че не бъде платена в срок поредната дължима вноска, застрахователят има право да прекрати действието на застраховката. Законодателят допуска, това да стане минимум 15 дни, след като е уведомил писмено застрахования. Последниците за последния се изразяват във възможността, при прекратено действие на застраховката и причинено от него ПТП да трябва сам да заплати обезщетение на пострадалите трети лица. От друга страна, водачът на МПС, за който е прекратено застрахователното покритие, подлежи и на административно наказание. Кодексът за застраховането определя парична санкция в размер от 2000 лв. до 5000 лв. за подобно нарушение.

Всички застрахователни дружества завишават размера на застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, когато МПС се използва за таксиметрови услуги. Това е нормално с оглед повишения риск при този вид превози.

Процедурата по сключване на застраховката изисква да се представи на застрахователя регистрационният талон на съответното МПС и да се отговори на зададените въпроси в съответните полета на застрахователната полица. При сключване на застраховката не се получава квитанция или разписка за платените застрахователни вноски, а полицата служи като доказателство, че това е направено, тъй като е отпечатана под контрола на Министерството на финансите. Възможно е, определен кандидат за застраховане да притежава повече моторни превозни средства. В този случай някои застрахователи предлагат специфични условия по застрахователния договор. Възможно е към него да бъде приложен опис на въпросните автомобили. При поискване от страна на застрахования застрахователят е длъжен да издаде сертификата за застрахователно покритие за всяко МПС от приложения списък. Застрахователното дружество следва да предаде на застрахования издаваните от гаранционния фонд стикер и талон. Стикерът следва да се залепи в долната лява част на предното стъкло на МПС, а талонът е необходимо да се носи винаги от водача за удостоверяване валидността на полицата при евентуална проверка от контролните органи.

Датата на сключване на застраховката може да се различава от датата, обявена за начало на застрахователното покритие. Няма никаква пречка застраховката да се сключи на една дата, а срокът на покритие да започне да тече след един или повече дни. Отговорността на застрахователя отново е за една година, но нейното начало ще бъде от изрично посочена дата в застрахователната полица.

Особености при организацията на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите съществуват и по отношение възможното прехвърляне правото на собственост върху застрахованото МПС по време срока на договора. В този случай застрахователното покритие автоматично се прехвърля върху новия собственик на автомобила. Тази, а и разгледаните по-горе особености създават проблеми при въвеждане на единна система за оценка на риска при застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, които ще бъдат разгледани в следващото изложение.

2. Същност и особености при оценката на риска в застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

2.1. Методи за оценка на риска в застраховането

В застрахователната теория и практика са познати три основни метода за оценка на риска в застраховането:

- метод на средния риск;
- класификация и оценка на риска на база изградени рискови групи;
- метод на индивидуалния риск.

Най-лесен за извършване на оценката, от техническа гледна точка, е методът на средния риск. Неговата изходна позиция е голяма застрахователна съвкупност без оглед на вида и особеностите на застрахованите обекти в нея. Въз основа действието на „Закона за големите числа“ и позовавайки се на „Нормалното разпределение“, застрахователите могат да предвидят очакваната обща загуба и да я разпределят поравно под формата на застрахователни премии между всички застраховани. Неотчитането на индивидуалните рискови признаци обаче прави метода несправедлив, а неговото приложение невъзможно при доброволните застраховки. Не така стоят нещата при задължителните застраховки и особено по отношение застраховането „Отговорности“, където не може, предварително да се определи възможната най-голяма щета, поради факта, че застрахователната защита се простира не върху застрахования, а върху пострадалите, вследствие на негово виновно действие, трети лица.

В голяма степен уравниловката при определяне големината на риска и респективно размера на застрахователната премия се използваше доскоро от застрахователите, които предлагат застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на българския застрахователен пазар. Единственият рисков признак, по който се правеше някаква диференциация беше мощността и кубатурата на моторното превозно средство. През последните години обаче се забелязва стремеж на застрахователните дружества към посправедливо разпределение на загубите. Това става посредством оценката на риска, чрез създаване на отделни рискови групи, в които попадат обекти, приблизително еднакво застрашени от действието на риска. Познатата от теорията класификация на риска се извършва на база съществените за съответния обект рискови признаци. *„При нея не бива да се прекалява с броя на рисковите признаци, според които отделните застраховани обекти ще попадат в една или друга рискова група. В противен случай застрахователите рискуват да раздробят своята съвкупност на твърде малки части и да затруднят действието на Закона за големите числа“* (Ерусалимов & Василев, Икономика на застраховането, 2018, стр. 52 - 53).

„Класификацията позволява на застрахователите да изградят отделни рискови групи, съставени от приблизително еднакво застрашени от действието на риска обекти, и така да оценят неговата големина. Оценката отново ще бъде направена на база средна величина, но тя ще се изчислява отделно за всяка от рисковите групи“ (Ерусалимов & Василев, Икономика на застраховането, 2018, стр. 52 - 53).

Както вече беше споменато, застрахователните дружества, опериращи на българския застрахователен пазар, диференцират застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, като изграждат съответни рискови групи въз основа на: мощността на автомобила; обичайния регион на управлението му; възрастта на водача и др.

Третият от посочените методи за оценка на риска се прилага изключително рядко, когато е невъзможно да се изгради голяма застрахователна съвкупност, а още по-малко отделни рискови групи в нея. „Тук става въпрос за обекти, определени като уникални. Те по презумпция са малко на брой, но, от друга страна, често се търси застрахователна защита за тях. Например известното „Тракийско златно съкровище“ е уникално по своята същност и постоянно бива излагано в музеите по цял свят. По този начин то е изложено на редица рискове и е логично да се потърси застрахователна защита“ (Ерусалимов & Василев, Икономика на застраховането, 2018, стр. 52 - 53).

Оценката на риска по индивидуалния метод е субективна и изцяло се осланя на опита на застрахователя. При нея е необходимо да се вземат предвид колкото е възможно повече рискови признаци на застрахования обект.

През последните няколко години у нас отчетливо се забелязва стремеж към индивидуализация на оценката на риска и респективно при определянето размера на застрахователната премия по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Това, до голяма степен, би било възможно при въвеждане на единен метод за оценка на риска и определяне на застрахователната премия съобразно познатата в практиката на много страни система „Бонус-Малус“.

2.2. Европейска практика за прилагане на системата „Бонус-Малус“

Системата „Бонус-Малус“ е застрахователна методика за отстъпки и добавки към застрахователната премия при определени условия. Този термин има латински произход и означава „добро –лошо“. С помощта на системата, до голяма степен, може да се отчете индивидуалният риск на застрахования водач на моторно превозно средство.

Основната цел на „Бонус-Малус“ е да се намалят щетите в резултат на рисково управление на автомобил. От друга страна, системата действа и като стимул за превенция на „добрите“ водачи. Чрез нея застрахователната премия се индивидуализира според данните за виновно нанесени щети на трети лица от застрахования.

Такъв тип системи са въведени в почти всички европейски страни, като в някои от тях се използват повече от 100 години. За пръв път „Бонус-Малус“ започва да се прилага във Великобритания през 1914 година, а постепенно тя се разпространява в Швейцария (1929 г.), Германия (1954 г.), Белгия и Франция (1971 г.). Понастоящем системата съществува във всички европейски страни, с изключение на две. Последно тя беше въведена в Албания през 2019 г. Така България и Беларус останаха единствените държави в Европа без функционираща система за стимулиране на доброто пътно поведение и избягване на щетите.

Богатият в това отношение европейски опит показва различни начини на прилагането на „Бонус-Малус“. Затова в следващото изложение ще бъде представен опита на някои страни, по отношение прилагането на системата.

В Швейцария системата „Бонус-Малус“ се прилага само по отношение на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Тя не се контролира на централно ниво, а всяко застрахователно дружество определя самостоятелно своята тарифна политика. В зависимост от застрахователя бонус в размер от 5% до 10% получава всеки водач на МПС, който през текущата година не е регистрирал щети. Всяко дружество само определя максималния размер на бонуса, като той може да достигне до 70% от стандартната застрахователна премия. В случай на обявяване на щети, причинени от застрахования, малусът може да достигне до 270% от стандартната премия. Швейцарските застрахователи не се интересуват от пътните нарушения на техните застраховани, а само от причинените от тях щети. Това е характерно и за всички известни досега и използвани на европейския континент системи „Бонус-Малус“.

В Португалия също няма централно регулирана система на отстъпки и надбавки на застрахователната премия. Португалските застрахователи сами определят своята тарифна политика, като отстъпките достигат до 45% при водачи, които не са регистрирали щети през три последователни години. Поведението на водачите се контролира от държавата и по никакъв начин не влияе върху тарифите на застрахователите.

В Германия системата „Бонус-Малус“ се използва както при застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, така и при „Каско“ застраховането на МПС. В тази държава съществува централизирана система и в случай, че за даден водач не са регистрирани щети през 10 последователни години, той получава SF-клас (Schadenfreiheitsklasse) и през следващата година отстъпката от застрахователната му премия по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е 75%, тоест цената на застрахователната услуга, която ще заплати е само 25% от стандартната застрахователна премия на съответния застраховател. Отстъпката по „Каско“ застраховката е 65%, което е логично с оглед на по-широкото застрахователно покритие. Максималното ниво на малусът (надбавката над стандартната застрахователна премия) в Германия възлиза на 170% при застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и съответно 190 % при „Каско“ застраховката на МПС.

Интересна по отношение на организацията е системата „Бонус-Малус“ в Австрия. При нея всеки притежател на свидетелство за управление на моторно превозно средство попада в базовото ниво на системата и в случай, че сключи застрахователен договор, ще заплати стандартната застрахователна премия. В рамките на наблюдение от една календарна година всеки водач може да премине в по-горно или по-долно ниво на австрийската скала за

отстъпки и надбавки. При липса на регистрирани щети нивото на водача пада с един клас надолу, а при регистрирана щета се вдига с три класа нагоре.

Таблица 2
Австрийска скала „Бонус-Малус“

Ниво	0/1	2/3	4/5	6/7	8/9	10/11	12/13	14/15	16/17
Процент	50%	60%	70%	80%	100%	120%	140%	170%	200%

От показаната на таблицата скала се вижда, че базовото ниво е определено като 8/9. Най-голяма отстъпка в размер на 50% водачът получава при ниво 0/1, което отговаря на 4 последователни години без регистрирани щети. Най-високата надбавка в размер на 200% от стандартната застрахователна премия се достига при 2 последователни години с регистрирани щети.

Както и при системите на другите разгледани държави, австрийските застрахователи не отчитат нарушенията на Закона за движение по пътищата, както и наложените на водачите наказания, ако те не са довели до плащане от тяхна страна за щети, причинени виновно от застрахованите. Всеки, който е със статут на постоянно пребиваващ в Австрия, трябва да регистрира превозното си средство най-късно един месец след влизането в страната. Гражданите от трети страни, извън Европейския съюз и системата „Зелена карта“, трябва да сключат застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите при местен застраховател, за да получат регистрация. Застрахователите не са задължени да признават историята на претенциите на гражданите от друга държава от ЕС и да одобряват съответното ниво на „Бонус-Малус“, но на практика го правят.

3. Възможности за въвеждане на системата „Бонус-Малус“ в застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите в България

3.1. Постановка на проблема

Системата „Бонус-Малус“ е свързана с тарифиране за всеки обект на застраховката в зависимост от неговите индивидуални рискови признаци. Те се определят на база статистически данни за избран период, които идентифицират риска и дават неговите основни характеристики.

В основата на прогнозирането на бъдещите плащания на застрахователя и съответно заделянето на необходимите резерви, съществено влияние оказва рискът, който той поема при сключването на застраховката. Всеки застраховател се стреми да изгради съвкупност с ниво на риск, по-ниско от

средното за пазара. Селекцията се извършва въз основа анализ на исторически данни за проявлението на риска при всеки обект.

Това може да стане чрез:

- въпросник предложение (анкета);
- собствена база данни на застрахователя;
- единна база данни за регистрираните щети, причинени от водачите на моторни превозни средства.

В настоящата практика застрахователите използват първите два начина и предлагат бонус на своите „добри“ клиенти. Същевременно те заобикалят разпоредбите на Кодекса за застраховането, според които не могат да откажат сключването на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, чрез налагането на малус в прекомерно високи нива, на кандидати за застраховане, за които имат информация за твърде завишено ниво на риска. Винаги обаче, остава въпросът: възможно ли е застрахователите, предлагащи застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, да разполагат с подробна информация относно причинените в миналото щети от евентуалните кандидати за застраховане?

В България през последните години се наблюдава желание от страна както на регулатора КФН, така и на застрахователите за създаването на единна система за оценка на риска. За прилагането ѝ е необходимо изготвянето на ясна методология. Проблемите, които трябва да бъдат преодолявани, са много и произтичат от специфичните особености на застраховката, разгледани по-горе в изложението.

3.2. Основни проблеми при въвеждането на „Бонус-Малус“ системата в България

През последните три години, в изпълнение на изискванията на чл. 490, ал. 5 на Кодекса за застраховането, бяха направени два опита за въвеждане на подобна единна система, която да е задължителна за всички застрахователи, които работят на българския застрахователен пазар. Първоначално беше нает консултант с международен опит в оценката на риска и актюерството („Ърнст и Янг Бизнес Адвайзори Сълушънс“, Гърция), който въз основа на предоставените му от Комисията за финансов надзор, Министерството на вътрешните работи и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) параметри разработи система за индивидуална оценка на риска по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Предложението в края на 2018 година модел обаче срещна множество критики както от професионалните среди, така и от обществото като цяло. Определянето на рисков клас не за водача, а за автомобила беше определено от специалистите като основен недостатък на системата. *„Предложението за запазване на класа за “Бонус-Малус” при прех-*

върляне на собствеността върху МПС не е предвидено в системите за “Бонус-Малус” на нито една от държавите в ЕС.” (КФН, 2019). По този начин се възлага тежест на лица, които не са причинили вреди и не са допуснали нарушения на Закона за движението по пътищата. Освен това предложената система не обхващаше автомобилите, които са общинска или държавна собственост.

В резултат на основателните критики през юли 2019 година КФН, МВР и МТИТС предложиха нов проект за наредба за организиране на единна система „Бонус-Малус“ по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. В предложението се съдържаха таблица с рискове класове и съответстващите им коефициенти, с които се коригира застрахователната премия.

Таблица 3

„Бонус-Малус“ класове и съответстващите им коефициенти

Наименование на класа	Номер на класа	Корекционен коефициент (%)
Бонус клас	1	77%
Бонус клас	2	80%
Бонус клас	3	82%
Бонус клас	4	85%
Бонус клас	5	88%
Базов „неутрален“ клас	6	100%
Малус клас	7	125%
Малус клас	8	150%
Малус клас	9	175%
Малус клас	10	200%
Малус клас	11	240%
Малус клас	12	280%
Малус клас	13	320%
Малус клас	14	360%
Малус клас	15	400%

Източник: КФН

Стойностите в публикуваната на официалната интернет страница на КФН таблица показват, че предложението по същество е, всеки водач да стартира на базовото шесто ниво. В случай че съответният водач не е санкциониран от органите на МВР с административни наказания за нарушения на Закона за движение по пътищата и същевременно няма влезли присъди за извършени престъпления според гл. 10 и 11 на раздел втори от Наказателния кодекс, през следващите 5 години той ще попадне в първо ниво на скалата и ще заплаща 77% от стандартната за застрахователите премия. Най-високо в предложената скала е петнадесето ниво, което определя заплащане на 400% от стандартната застрахователна премия.

Моделът, заложен в проекта за наредба, е по-добър в сравнение с този от 2018 година и в по-голяма степен следва утвърдените европейски практики. В него е направен опит да се замени автомобилът като носител на рисковия клас

с водача на МПС, като последният се вписва в полицата като носител на риска и така участва при формирането на коригиращия коефициент. Това ново положение е масов за системите „Бонус-Малус“ по света подход, който също изисква добра комуникация за общественото налагане, но е далеч по-разбираем и не влияе отрицателно на пазара на автомобилното застраховане. Наредбата обаче не предвижда експлицитно задължение за изчерпателно обявяване и вписване в застрахователната полица на всички възможни водачи на конкретното МПС, което води след себе си твърде много въпроси и неясноти:

➤ За автомобили, собственост на юридически лица, не съществува идентификатор на управляващия МПС и лицето, което евентуално е извършило нарушението. Виновният водач може да бъде санкциониран от работодателя, собственик на автомобила и/или дори да му бъде прекратено трудовото правоотношение, но регистрираното нарушение ще се води на автомобила.

➤ Съществуващата възможност за регистрация на автомобили на лица без свидетелства за управление на МПС обезсмисля фактора за оценка на риска, свързан с изрядното поведение на пътя като водач.

➤ При отдаване на МПС на лизинг не е известно по какъв начин ще се идентифицира лизингополучателят и кое лице ще бъде взето при оценката на риска – лизингодателят, лизингополучателят или обичайният водач. Проблемът се задълбочава при лизингополучател юридическо лице.

➤ Нерешим изглежда и проблемът с възможността за пререгистриране на МПС, независимо дали е налице договор за покупко-продажба. Според българското законодателство всеки собственик има право да пререгистрира своя автомобил, като поиска издаването на нов регистрационен номер. В този случай се извършва фиктивна промяна в обекта на застраховката, защото той има нов талон за собственост, нов регистрационен номер, а понякога и нов собственик.

Другата основна концептуална особеност, породила множество критики и при проекта от 2018 г., е налагането на пътните нарушения като основни и единствени фактори, които са от значение за оценката на риска и определяне на класа „Бонус-Малус“. *„Преди всичко, многократно и упорито, но абсолютно неправилно и морално некоректно се втъпява, че прилагането на „Бонус-Малус“ и коригирането на индивидуалната премия трябва да се базира на поведението на водачите по пътищата и административните нарушения и престъпления, т.е. допуснати нарушения по Закона за движение по пътищата (ЗДвП) и Наказателния кодекс (НК). Това е посочено изрично и още по-конкретно (което е учудващо и абсолютно несъстоятелно), в чл. 3. (1) на проекта: „...застрахователната премия при застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите ще се определя от два фактора, а именно: „...дали шофьорът има влезли в сила наказателни постановления, фишове/електронни фишове за извършени административни нарушения на ЗДвП“ и дали водачът има влезли в сила присъди за извършени престъпления според гл. 10 и 11 на раздел втори от НК.*

На тази база, конкретните административни нарушения и престъпления вече са групирани и представени в 7 категории като „фактори за оценката на риска“. Там, от първа до пета категории са пряко заимствани и изредени само административни нарушения по ЗДвП и някои по НК. Нещо повече, за по-голяма „яснота“ в скоби са цитирани и конкретните членове и алинеи на съответните закони. В шеста и седма „категории“ са изредени административни нарушения и престъпления, заимствани от НК. Както се вижда, от целия предложен текст в първите пет „категории“ изобщо не се споменава нито вина за настъпили щети, нито за изплатени от застрахователя компенсации (обезщетения). Само в шеста категория еднократно тихо се споменава понятието „значителни материални вреди“, какъвто всъщност е предметът при системата „Бонус-Малус“. Никъде не се споменава за изплатени застрахователни обезщетения“ (Габровски, 2019).

В резултат на проведеното обществено обсъждане и разразилите се дискусии проблемите на предложения през юли 2019 г. модел, свързани с позоваването единствено на нарушенията на пътя, могат да бъдат обобщени по следния начин:

- В предложения проект застрахователните плащания на обезщетения, във връзка с настъпили застрахователни събития, въобще не се вземат предвид при формирането на рисковия „Бонус-Малус“ клас.
- Съмненията, изказани в процеса на обсъждането, са, че с този модел ще се наложат противозаконни практики за повторно налагане на санкции, предвидени в Закона за движението по пътищата и Наказателния кодекс.
- Изключени от процеса на оценката на риска са нарушения, правени от водачите на МПС в чужбина.
- Вменяването на съвиновност, при вписване на повече лица в полицата, както и определянето на най-високия рисков клас на вписан в полицата възможен водач, като рисков клас, който ще важи и за всички останали.

В обществените дискусии бяха отправени критики и по отношение на направено в проекта на наредба предложение за съществени изменения във функциите на Гаранционния фонд. Предложението за намеса на Гаранционния фонд в тарифната политика на застрахователните дружества не е добре обосновано и предизвиква в застрахователните дружества подозрения за възможна нелоялна конкуренция.

3.3. Възможности за въвеждане на „Бонус-Малус“ системата в България

Извършването на финансова и актюерска оценка на ефекта от въвеждането на предложената от КФН, МВР и МТИТС система „Бонус-Малус“ изисква да се разработи и тества модел, включващ информацията за административните нарушения и престъпления, тяхната честота и динамика. Без

такъв модел предложената скала и коригиращите коефициенти са немотивирани и рисковани за прилагане в практиката. Но липсата на аналог на тази система „Бонус-Малус“ (заради базирането на пътните нарушения, а не на платените щети) предполага поведение, различаващо се кардинално от това на познатите и тествани от десетилетия „Бонус-Малус“ системи.

Въпреки че според някои специалисти предложеният модел през юли 2019 г. превъзхожда модела от 2018 г., се налага мнението, че все още предстои много работа и отговор на редица логически, правни, морални и технологични въпроси, преди системата „Бонус-Малус“ реално да заработи.

Системата „Бонус-Малус“ по своята същност е застрахователна. На нея не бива да се придават несвойствени за застраховането функции. Тя е призвана да внесе по-голяма справедливост при разпределението на общата за застрахователната съвкупност загуба, посредством индивидуално определяне на цената на застрахователната услуга. Само и единствено като допълнение към това се очаква, броят и размерът на щетите да намалеят. При въвеждане на нова система е необходимо, нейните постановки да бъдат прости и ясни за всички заинтересовани лица. Не бива да се очаква от една застрахователна по своята същност система да реши наболели в обществото проблеми, свързани с увеличаващия се брой нарушения на Закона за движението по пътищата. Тези проблеми не отговарят на основната функция на застраховането – да възмездява щети, вследствие на случайни събития.

Историята на щетите е основен измерител на риска в застраховането, а е напълно изключена и от двата предложени проекта за наредба при формирането на рисковата корекция на премията. Така тези модели представляват експеримент, неизползван и непознат в световната практика. Никой не може да определи как би работила една такава система, която излиза от нормалното поле на функциониране на дейността застраховане.

Дискутираните по-горе проблеми на предложените, през 2018 и 2019 година, проекти на системата „Бонус-Малус“ при задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите са съществени и засега възпрепятстват нейното въвеждане. Всички те обаче произтичат от обекта на застраховката. В България, според Кодекса за застраховането, това е моторното превозно средство, въпреки че застраховката се нарича „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Констатираните по-горе проблеми и слабости в системата „Бонус-Малус“ биха били избегнати, ако ясно и категорично за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление. Освен всичко останало личната отговорност на водача е допълнителен стимулиращ фактор по повод сключването на застрахователен договор.

В огромна част от настъпилите ПТП водеща роля се отдава на водача, управлявал МПС, а не на неговата техническа изправност. Тази теза се подкрепя от рисковата статистика, която показва, че близо 90 % от застрахователните събития са настъпили в резултат на човешка грешка. В тази връзка

ефективното прилагане на системата „Бонус-Малус“ би било успешно единствено при промяна на разпоредбите на КЗ и определянето на обичайния водач като обект на застраховката (Димитров, 2018).

Решение на основния проблем за въвеждането на справедлива за всички система „Бонус-Малус“ е свързано с промени в Кодекса за застраховането. Необходимо е всички, притежаващи валидно свидетелство за управление на МПС, да бъдат задължени да сключат застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Възможно е лицата, които не го направят, да губят временно своята правоспособност на водач и това да стане автоматично, както в момента автоматично се сменя регистрацията на автомобил, за който няма сключена подобна застраховка. При заявление от страна на лице с временно отнета правоспособност, че желае, тя да бъде възстановена, ще е необходимо да се представи и редовно сключена застрахователна полица. Така личната отговорност на водача, а не на автомобила ще бъдат водещи при определянето на цената на застрахователната услуга. По този начин ще бъде напълно възможно да се проследи рисковата история на всеки водач и да му се определи съответния клас в „Бонус-Малус“ системата. Така няма да е необходимо, в случай че лице притежава повече от едно МПС да сключва допълнителни застраховки, за да гарантира своята отговорност на водач. Обратното, необходимо е всяко лице, което управлява даден автомобил, да има собствена застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Аргументите, че някои управляват само инцидентно своите автомобили и че не е необходимо да има повече от една застраховка за хора, които управляват един и същи автомобил, не са състоятелни. Неопитните водачи с малко практика, които само в отделни случаи управляват МПС, е напълно възможно, с техните действия да предизвикат сериозни пътнотранспортни произшествия, от което да произтекат големи по размер плащания на застрахователя.

Заклучение

Особеностите на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите налагат нейното задължително прилагане. Тя защитава интересите на пострадалите трети лица, вследствие на виновно действие на застрахования. Това налага засилен контрол върху застрахователите, които предлагат застраховката с оглед на нейната социална значимост.

През последните няколко години особен интерес в обществото предизвика намерението на Комисията за финансов надзор да въведе система, с която да се потърси по-голяма справедливост по отношение плащаната цена на застрахователната услуга от различните водачи на МПС. Оказа се обаче, че наетият консултант с международен опит при оценката на риска не успя да предложи адекватна на нашата действителност система, която да

удовлетвори очакванията на по-голямата част от заинтересованите лица. Дискутираните месеци наред проблеми на предложения модел не можаха да бъдат преодолени, въпреки направените корекции и предлагането на нова система.

В резултат на настоящото изследване се установи, че решението на възникналите проблеми и въвеждането на системата „Бонус-Малус“ у нас е възможно само при законодателни промени по отношение обекта на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Необходимо е, застраховката да стане задължителна за водачите, а не за автомобилите, които управляват.

След преодоляване на основния проблем трябва да се пристъпи към изграждането на опростена „Бонус-Малус“ скала, която да е разбираема от всички и която да се базира на застрахователните плащания, а не на нарушенията на водачите на Закона за движението по пътищата. На нея не бива да се придават несвойствени за застраховането функции. Тя е призвана да внесе по-голяма справедливост при разпределението на общата за застрахователната съвкупност загуба посредством индивидуално определяне на цената на застрахователната услуга. Само и единствено като допълнение към това може да се очаква броят и тежестта на пътните нарушения да намалее.

Използвани източници

Андреев, Я. (10 10 2010 г.). Дилемата необходимост от застраховане. *Интернет*.

Габровски, Р. (05 12 2019 г.). Недъзите на новия проект за "Бонус-Малус". *Уебсайт "Actualno.com"*, стр. 30.

Димитров, П. (12 2 2018 г.). Възможности за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска Отговорност на Автомобилиците“. *Електронно списание "Диалог"*, стр. 59 - 62.

Ерусалимов, Р., & Василев, В. (2015). *Въведение в застраховането*. Велико Търново: Фабер.

Ерусалимов, Р., & Василев, В. (2018, стр 52 - 53). *Икономика на застраховането*. Свищов: Д. А. Ценов.

Иванов, В. (6 6 2016 г.). Зелена карта за автомобилистите. *Интернет*.

Кодекс за застраховането, в сила от 01.01.2016 г., посл. изм. ДВ, бр.64 от 18 юли 2020 г., чл. 461 и 483. (2020). София: Държавен вестник, бр. 64, от 18 юли 2020 г.

- КФН. (19 11 2019 г.). Предложението за новата система "Бонус-Малус" е публично достъпно на сайта на КФН. *Комисия за финансов надзор*, стр. 1.
- Михаил, М. (27 11 2017 г.). Какво трябва да знаем за "Бонус-Малус" системата по Застраховка "Гражданска отговорност". *Easy-ins.bg - Търговски сайт на Мусала инишурънс брокер*, стр. 1.
- Министерство на правосъдието. (13 10 2020 г.). Наказателен кодекс, в сила от 01.05.1968 г., посл. доп. ДВ, бр. 88 от 13.10.2020 г. *Държавен вестник*, стр. 1.
- НАРЕДБА 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по чл. 249, т. 1 и 2 от Кодекса за застраховането и за методиката за уреждане на претенции за обезщетение на вреди, причинени на моторни превозни средства. (2015).*
- Свалено от <http://www.azbb.bg/uploads/files/filepa>
- Поддържащ уебсайта. (16 10 2020 г.). Кога ни трябва? *Уебсайт "Zastrahovamse.com"*, стр. 1.
- Проданов, С. (19 10 2020 г.). Експерименти със застрахователната система "Бонус-Малус" могат да изкриват пазара". *Вестник "Труд"*, стр. 1.
- Съюз на българските автомобилисти. (15 10 2020 г.). Как работи системата "Бонус-Малус" в Европа? *Уебсайт на СБА*, стр. 5.

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЦОВ

НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ

ГОДИШЕН

АЛМАНАХ НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ДОКТОРАНТИ



Том XIII, 2020

Книга 16

Том XIII, 2020 г.
Книга 16

Академично издателство
„ЦЕНОВ“ - Свищов

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р Стефан Симеонов – главен редактор
Доц. д-р Марина Николова – зам. главен редактор
Доц. д-р Красимира Славева – организационен секретар
Доц. д-р Николай Нинов
Доц. д-р Христо Сирашки
Доц. д-р Ваня Григорова
Доц. д-р Петранка Мидова

Екип за техническо обслужване:

Анка Танева – стилев редактор
Ст. преп. Иванка Борисова – превод и редакция
на английски език
Янислава Александрова – технически секретар

ISSN 1313-6542

СЪДЪРЖАНИЕ

Студии

Владимир Христов Сиркаров

ЕВОЛЮЦИЯ НА ПАРИЧНИТЕ СИСТЕМИ И ИЗОСТАВЯНЕТО
НА ЗЛАТНИЯ СТАНДАРТ КАТО ФАКТОР ЗА ФИНАНСОВИТЕ КРИЗИ 5

Юлиян Сашков Бенов

СРАВНИТЕЛНА КОНСОЛИДАЦИОННА АТРАКТИВНОСТ
НА БАНКОВИЯ СЕКТОР НА СТРАНИТЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ 25

Беатрис Венциславова Любенова

МОДЕЛИ ЗА ОЦЕНКА НА РИСКА ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ
НА СТРЕС ТЕСТОВЕ В БАНКОВИЯ СЕКТОР 54

Светла Михайлова Боянова

ПРОБЛЕМИ НА ВЪТРЕШНИЯ БАНКОВ КОНТРОЛ В БЪЛГАРИЯ 75

Ралица Емилова Христова – Маринова

ИЗСЛЕДВАНЕ ПРАКТИКИТЕ ЗА ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ
НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ КАТО ФАКТОР ЗА ИЗГРАЖДАНЕ
НА МЕЖДУНАРОДНА БИЗНЕС МРЕЖА (ПО ПРИМЕРА
НА БЪЛГАРСКИ ФИЛИАЛИ В РУМЪНИЯ) 98

Николай Валериев Илиев

НАСОКИ ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА БОНУС-МАЛУС СИСТЕМАТА
ПРИ ЗАСТРАХОВАНЕТО „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“
НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ 124

Жанета Емилова Ангелова

ПОДХОДИ И ПРАКТИКА ПРИ ОПРЕДЕЛЯНЕ РАЗМЕРИТЕ
НА ОСИГУРИТЕЛНИТЕ ПЛАЩАНИЯ ПРИ СТАРОСТ 145

Dimitar Georgiev Trichkov

CUSTOMER DEMOGRAPHIC SEGMENTATION BASED
ON TELECOM BEHAVIORAL DATA 167

Мариана Монева Дауо

МАКРОПРУДЕНЦИАЛНАТА ПОЛИТИКА И МЕРКИТЕ, ИЗПОЛЗВАНИ
ОТ ДЪРЖАВИТЕ – ЧЛЕНКИ НА ЕС ЗА ПОДПОМАГАНЕ
НА ИКОНОМИКИТЕ В УСЛОВИЯТА НА COVID-19 187

Димитрина Любенова Проданова

СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ
НА СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ В БЪЛГАРИЯ В КОНТЕКСТА
НА ПОДХОДА “ЛИДЕР“ 211

Магдалена Славе Андоновска

ТРАДИЦИОННИ И ОНЛАЙН МЕДИИ И ОТНОШЕНИЕ
НА АУДИТОРИЯТА КЪМ ТЯХ 235

Статии

- Юлиан Христов Войнов**
ЕФЕКТИ ОТ ЗАМЯНАТА НА ПРОПОРЦИОНАЛНО
С ПРОГРЕСИВНО ДАНЪЧНО ОБЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ 255
- Димитър Пламенов Попов**
ТЕХНОЛОГИЧНИ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОПТИМИЗАЦИ
НА ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР НА ДЪРЖАВНИ ДЪЛГОВИ ИНСТРУМЕНТИ
В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ 267
- Рая Бисерова Драгоева**
КРИЗИТЕ В БАНКОВИЯ СЕКТОР – СЪЩНОСТ,
ФАКТОРИ И ЕМПИРИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ 281
- Русалин Антонов Русалинов**
ФИНАНСОВА СИГУРНОСТ: ФИРМЕНИ И БАНКОВИ ПРОЦЕДУР
И ПРАКТИКИ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ СРЕЩУ „ПРАНЕТО“ НА ПАРИ 301
- Марина Иванова Милинова**
ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД ФИНАНСИРАНЕТО НА ФИНТЕХ
КОМПАНИИТЕ ЧРЕЗ АЛТЕРНАТИВНИ СПОСОБИ 313
- Кармен Димитров Вранчев**
ВЛИЯНИЕ И ЕФЕКТИ ОТ ПРЕКИТЕ ЧУЖДЕСТРАННИ
ИНВЕСТИЦИИ ВЪРХУ ИКОНОМИЧЕСКИЯ РАСТЕЖ 328
- Вахан Ахаси Бохосян**
ПРЕЗАСТРАХОВАНЕТО КАТО СТРАТЕГИЧЕСКИ
УПРАВЛЕНСКИ КАПИТАЛОВ МЕТОД 343
- Румяна Цветанова Витнъова**
ПОДОБРЯВАНЕ НА БИЗНЕС СРЕДАТА В СТРАНИТ
ОТ ЮГОИЗТОЧНА ЕВРОПА ЧРЕЗ ИНТЕРВЕНЦИИ
ЗА ПОВИШАВАНЕ НА ФИНАНСОВАТА ГРАМОТНОСТ 355
- Муса Мустафа Сръкъов**
ФИНАНСОВО СТИМУЛИРАНЕ ЗА ИНОВАТИВНИ
ПОСТИЖЕНИЯ НА УЧЕНИЦИТЕ 371
- Симеон Венциславов Симеонов**
ВЛИЯНИЕ НА ФАКТОРИТЕ НА МИКРО- И МАКРОСРЕДАТА
ВЪРХУ КУЛИНАРНИЯ ТУРИЗЪМ 381
- Гент Арбнор Беголи**
УПРАВЛЕНСКИ АСПЕКТИ В РАЗВИТИЕТО
НА КУЛТУРНИТЕ ИНСТИТУЦИИ 399

Боряна Великова Симеонова ВЪПРОСИ НА СИНТЕТИЧНОТО И АНАЛИТИЧНОТО ОТЧИТАНЕ И ДОКУМЕНТИРАНЕТО НА ТЕКУЩИТЕ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ В ПРЕДПРИЯТИЯТА С ТЪРГОВСКА ДЕЙНОСТ	412
Станислав Иванов Шишманов ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ НА ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ КАТО ОБЕКТ НА ОТЧИТАНЕ В БНБ И ТЪРГОВСКИТЕ БАНКИ	426
Иванка Стефанова Янкова КОНЦЕПЦИЯТА ЗА СОЦИАЛНАТА УСТОЙЧИВОСТ В КОНТЕКСТА НА СТАТИСТИЧЕСКОТО ИЗСЛЕДВАНЕ	441
Ана Борисова Иванова ФИНАНСИРАНЕ НА СИСТЕМАТА НА ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ В Р БЪЛГАРИЯ – СЪСТОЯНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ, ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ	455
Биляна Диянова Дамянова ЛИЗИНГОВИЯТ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ	476
Айтен Байрям Сабри ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗМЕРВАНЕ НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ НА ИНДУСТРИАЛНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ	488
Борислав Бойчев Боев АЛТЕРНАТИВНО ИЗПОЛЗВАНЕ НА ПЛОЩАДКА „БЕЛЕНЕ“ ЧРЕЗ ИЗГРАЖДАНЕ НА МАЛКИ МОДУЛНИ РЕАКТОРИ	498
Елена Димитрова Ташкова ДИГИТАЛНИТЕ ТЕХНОЛОГИИ – ТЕОРЕТИЧНИ ПОСТАНОВКИ И ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПРИЛОЖЕНИЕ В АГРАРНИЯ СЕКТОР	513
Росен Костадинов Коцев ИЗПЪЛНЕНИЕ И ЕФЕКТИ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ В БЪЛГАРИЯ (2014 – 2020)	523
Иво Цветанов Балевски ВЛИЯНИЕ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ ВЪРХУ ТУРИСТИЧЕСКИЯ БИЗНЕС В ОБЛАСТ ГАБРОВО ЗА ПЕРИОДА 2007 – 2013 ГОДИНА	535
Ивелина Маркова Йорданова КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИЯТ ТУРИЗЪМ В ДЕСТИНАЦИЯ ВЕЛИКО ТЪРНОВО В КОНТЕКСТА НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ	547
Иван Стефанов Иванов ИЗМЕНЕНИЯТА НА ПАЗАРА НА ТРУДА В УСЛОВИЯТА НА ПАНДЕМИЧНА КРИЗА И ВЛИЯНИЕТО ИМ ВЪРХУ СИСТЕМАТА НА ЗДРАВЕОПАЗВАНЕТО В БЪЛГАРИЯ	563

Emre Zafer Güney WORKFORCE EFFICIENCY INCREASE FOR THE ONLINE SALES IN-STORE PICKING OPERATION	575
Александра Георгиева Ангелова ЕВРОПЕЙСКАТА ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА В ПОДКРЕПА НА РАЗВИВАЩИТЕ СЕ ИКОНОМИКИ	587
Пенчо Малинов Малинов КОНЦЕПТУАЛНО ЗНАЧЕНИЕ НА ИНОВАЦИЯТА И СПЕЦИФИКА НА ИНОВАЦИОННИТЕ СТРАТЕГИИ	599
Емил Христов Александров ФИНАНСОВИЯТ КОНТРОЛИНГ В УСЛОВИЯТА НА КРИЗА	615
Боян Димитров Вранчев УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТНИ ЕКИПИ – ВЪЗМОЖНОСТИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА	624

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ДОКТОРАНТИ
Студии и статии
Том XIII – 2020, книга 16

Даден за печат на 31.08.2021 г., излязъл от печат 09.09.2021 г.
Поръчка № 18780; формат 16/70/100; тираж 65

ISSN 1313-6542

Издателство и печат: Академично издателство „Ценов“
Свищов, ул. „Цанко Церковски“ 11А