

## РАЗВИТИЕ НА ЗАСТРАХОВАНЕТО „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ“ В БЪЛГАРИЯ

Доц. д-р Румен Георгиев Ерусалимов, r.erusalimov@uni-svishtov.bg

Катедра „Застраховане и социално дело“

Стопанска академия „Димитър А. Ценов“

Докторант Николай Валериев Илиев, nikolay\_iliev80@abv.bg

Катедра „Застраховане и социално дело“

Стопанска академия „Димитър А. Ценов“

**Резюме:** Основна цел на изследването е да се оцени състоянието и перспективите за развитие на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в България.

В студията е проследена динамиката на реализирания от застрахователите премиен приход и извършените от тях застрахователни плащания за периода 2010-2021 г. С помощта на показателя „Нето квота на щетите“ е оценено състоянието на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в България.

Въз основа на направеното изследване се достигна до извода, че застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е печеливша и трайно заема лидерските позиции по пазарен дял след 2010 година, а тенденцията е това да остане непроменено в близкото бъдеще.

**Ключови думи:** застраховане, премиен приход, застрахователно обезщетение

**JEL:** G22

## DEVELOPMENT OF MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE IN BULGARIA

Assoc. Prof. Rumen Georgiev Erusalimov, PhD, r.erusalimov@uni-svishtov.bg

Department of Insurance and Social Security

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

PhD student Nikolay Valeriev Iliev, nikolay\_iliev80@abv.bg

Department of Insurance and Social Security

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

**Abstract:** The main objective of the study is to assess the current state and prospects for the development of the insurance "Motor Third Party Liability" in Bulgaria.

The dynamics of the realized gross written premium income generated by insurers and the insurance payments made by them during the period 2010-2021 are tracked in the study. The state of the insurance "Motor Third Party Liability" in Bulgaria has been evaluated using the indicator "Net Claims Ratio".

Based on the conducted research, it was concluded that the "Motor Third Party Liability" insurance product is profitable and has consistently held the leading positions in market share since 2010. The trend indicates that this is likely to remain unchanged in the near future.

**Keywords:** insurance, gross written premium income, insurance compensation

**JEL:** G22

## РАЗВИТИЕ НА ЗАСТРАХОВАНЕТО „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ“ В БЪЛГАРИЯ

Доц. д-р Румен Георгиев Ерусалимов, [r.erusalimov@uni-svishtov.bg](mailto:r.erusalimov@uni-svishtov.bg)

Катедра „Застраховане и социално дело“

Стопанска академия „Димитър А. Ценов“

Докторант Николай Валериев Илиев, [nikolay\\_iliev80@abv.bg](mailto:nikolay_iliev80@abv.bg)

Катедра „Застраховане и социално дело“

Стопанска академия „Димитър А. Ценов“

### Увод

От създаването на първата в света кола през 1769 година, която не се задвижва със животинска тяга, а със собствен двигател, до наши дни автомобилът съпътства живота на хората. Той дал свобода и удобство за придвижване. Постепенно станал удобен, красив, бърз и се превърнал в неизменна част от живота. Наред с това обаче, неговото масово използване довело до нови предизвикателства и рискове, свързани с ежедневната му употреба.

Застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се появява още през 1927 година на българския застрахователен пазар. През последните години обаче, тя се утвърди като безспорен лидер по отношение реализиран от застрахователите премиен приход. Нейната социална значимост и задължителен характер предопределят това да остане и в бъдеще.

Основната цел на настоящото изследване е да оцени състоянието на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, с оглед нейните перспективи за развитие на българския застрахователен пазар.

Постигането на целта изисква:

- разглеждане особеностите на обекта на застраховане;
- обосновка на значимостта на застраховката за българския застрахователен пазар;
- очертаване на основните фактори, които оказват влияние върху развитието на застраховката през годините;
- проследяване динамиката на развитие на двата основни показателя: премиен приход и застрахователни плащания;
- изчисляване на нето квота на щетите за относително дълъг период, което да даде възможност за определяне на застраховката като печеливша или губеща.

### 1. Особенности на автомобила от застрахователна гледна точка

Хиляди години придвижването на хора и товари зависело от животинската тяга. Цели народи са се преселвали с помощта на коне. С овладяване мощта на парата обаче, станало възможно да се потърсят и други по-удобни начини за това. Така през 1769 година френският офицер Никола Кюно изобретил и построил първата кола в света, задвижвана не с животинска тяга, а със собствен двигател. Парамобилът на Кюно се превърнал и в емблема на Съюза на автомобилните инженери във Франция.

В най-силно индустриализираната държава по онова време (Великобритания) парамобилът бил усъвършенстван и се превърнал в парен дилижанс, с помощта на който можело да се превозват до 15 души едновременно. Управлението на тези

превозни средства се извършвало от лице, което нарекли „шофьор“, в буквален превод от френски език „огняр“.

В своето развитие и усъвършенстване парамобилите се сблъскали с редица проблеми от законодателно естество. В Англия, например, било наложено ограничение на тяхната скорост. Необходимо било в градовете човек да се движи пеша пред парните дилижанси и да предупреждава населението за тяхното преминаване. Тези пречки, касаещи развитието на нововъзникналия транспорт били съществени, но не и основните. Недостатъците, произтичащи от големия размер, ниския коефициент на полезно действие и рискът от взрив на парния котел, в крайна сметка довели до намиране на ново решение.

Революционен скок по отношение развитието на автомобила, направил Николаус Отто, който през 1876 година успял да конструира съвършено нов тип двигател - двигателя с вътрешно горене. Благодарение на това, коефициентът на полезно действие, от 3-4% при парамобилите, се вдигнал на около 20%. Този двигател бил значително по-малък и по-лек от парната турбина и се задвижвал почти мигновено, а не след относително дългия период на загряване на водата и отделянето на пара. Не на последно място, предимство за новоизобретения двигател се оказало и по-ниските разходи за неговото производство.

Изобретяването на двигателя с вътрешно горене отворило пътя за появяването на съвременния автомобил. Думата „автомобил“ произлиза от *auto* („сам“ на старогръцки език) и *mobilis* („движещ се“ на латински език). Първи стъпки в това начинание направили немците Карл Бенц и Готлиб Даймлер. Те, независимо един от друг, създали свои прототипи на съвременния автомобил, задвижван от двигател с вътрешно горене. Както всичко ново, техните изобретения в началото будели подозрения и страхове сред немското население. Значителен принос за популяризирането на автомобила на своя съпруг има Берта Бенц. Тя, през 1888 година, без знанието на своя съпруг, направила пробег от приблизително 180 километра и освен че с това станала първата жена автомобилист, доказала на недоверчивите, че новото изобретение може да се управлява от всеки.

Първопроходците били последвани от други ентузиаста, но в началото автомобилът бил по-скоро за развлечение на богатите. Малко хора можели да си позволят ръчно изработените и често богато украсени машини за придвижване. Те се възприемали по-скоро като скъпа играчка за богати ексцентрици.

Истинска революция по отношение популяризирането на автомобила направил американският индустриалец Хенри Форд. С помощта на въведената от него поточна линия и създадената нова организация на работа, той успял да намали десетократно цената на неговия автомобил „Форд Модел Т“. Разбира се, за това допринесло и използването на евтини материали. Простата конструкция и евтините материали за производството на автомобила на Форд му донесли прозвището „Ламаринената Лизи“. Съблюдаването на максимата „целта оправдава средствата“ довело дотам, че не след дълго, през 1929 година, всеки четвърти жител на Ню Йорк притежавал собствен автомобил. Модел Т на Форд е произвеждан масово в периода 1908 – 1927 година, а от конвейера са излезли над 14 милиона броя. Този автомобил направил революция най-вече във възприятията на хората за съвременните средства за придвижване. Вече никой не бил в състояние да спре или да забави последвалото бурно развитие на автомобилостроенето.

Автомобилът дал свобода и удобство на придвижване на хората. С времето той се усъвършенствал. Станал по-удобен, по-красив и по-бърз. Наред с това обаче, неговото масово използване довело до нови предизвикателства и рискове, свързани с ежедневна му употреба. Първото пътнотранспортно произшествие (ПТП) било предизвикано още при употребата на парамобила на Кюно. Въпреки скоростта от само 4 km/h, двамата водачи не могли навреме да вземат завой и вследствие на сблъсък с ограда парният котел се взривил. За щастие не е имало пострадали хора, а само материални щети, но инцидентът показал, че навлизането на всяка нова технология неизменно води и до нови рискове.

В съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, които могат да се развият със съвременните автомобили, засиленият трафик по пътищата, поведението и опитът на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и т.н. са все фактори водещи до повишаване на техния брой. След 20-те години на миналия век, при масовото навлизане на автомобилите и чувствителното засилване на трафика произшествията на пътя стават все повече. Това е проблем както за богатите и развити общества, така и за развиващите се нации. По данни на пътна полиция в нашата страна само през 2021 г. са станали 30 536 пътнотранспортни произшествия. Те водят както до материални, така и до нематериални щети. Докато материалните щети могат да бъдат компенсирани и възстановени, за съжаление загиналите през 2021 г. граждани вследствие на ПТП са 561, а ранените са 7609. Немалка част от пострадалите остават инвалиди през целия си живот.

Застраховането, като един от основните начини за борба с риска, е призвано още при навлизането на автомобила да даде защита както на автомобилистите, така и на пострадалите вследствие на ПТП субекти. Още в самото начало редица застрахователни дружества влизат в крак с времето и започват да предоставят застрахователна защита на собствениците на автомобили. Първата автомобилна застраховка е сключена от американското застрахователно дружество Travelers Insurance Company, а застрахован е Труман Мартин – лекар по професия, който платил застрахователна вноска в размер на 12,25 долара, срещу което получил застрахователна защита на своя автомобил за сума от 500 долара. От днешна гледна точка размерът на застрахователната премия изглежда незначителен, но през 1898 година, когато застраховката е сключена, 12,25 долара е била сериозна сума. По това време в САЩ хората са се придвижвали с помощта на повече от 20 милиона коне, а автомобилите не надхвърляли 4 хиляди броя. Естествено е собственикът на новата машина за придвижване, която в началото се възприемала като лукс достъпен само за богатите, да потърси защита на своето имущество.

С масовото навлизане на автомобилите и намаляването на тяхната цена възникнал друг проблем. Броят на пътнотранспортните произшествия се увеличавал непрестанно, а собствениците и водачите на моторни превозни средства били отговорни за все повече щети. Постепенно обществото осъзнало, че е необходим механизъм, който да гарантира интересите на пострадалите вследствие на ПТП трети лица. Така се появила застраховка, която защитавала автомобилистите от претенции за причинени от тях щети. Днес тя е известна с наименованието „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

В началото на XX век в няколко европейски държави се приемат закони, които дават право на пострадалите вследствие на ПТП лица да предявят претенции за възмездяване към причинителите на вредите. Първа в това

отношение е Австро-Унгарската империя, където подобен закон е приет през 1908 година. Последвали я и други държави, вследствие на което се появила необходимостта от защита интересите на гражданите, защото законодателството все още не давало гаранция, че исковите на пострадалите ще бъдат удовлетворени. Отначало в Норвегия се възприело собствениците на моторни превозни средства да депозират определена парична сума, с която да се гарантират въпросните интереси. Тази практика не се наложила и била само временно решение. Повечето европейски държави последвали примера на Швейцария, където от 1914 година всеки собственик на МПС се задължавал да сключи застрахователен договор, с който поне частично да се гарантират интересите на невинно пострадалите.

*„Европейските държави първоначално не се придържали към задължителното застраховане. По-късно задължителното застраховане се наложило за определени автомобили - най-вече за тези, които се използвали за обществен превоз (Белгия, Германия, България и др.), за да се премине впоследствие към всеобщо задължително застраховане на гражданската отговорност на водачите и на собствениците на моторни превозни средства.“* (Илиев & Ерусалимов, 2007, стр. 65).

Правителството на Великобритания през 1930 година излиза със законодателна инициатива в това отношение и на острова е приет закон, според който всеки водач на моторно превозно средство е длъжен да сключи застраховка, с която да обезпечи вреди нанесени на трети лица, във връзка с използването на автомобила. Германия последвала този пример и през 1939 година застраховката, свързана с отговорността на водачите на моторни превозни средства, става задължителна за всички водачи на МПС. Постепенно този процес се разпространява и в останалите европейски страни.

В САЩ нещата стоят по подобен начин. През 1925 година американският щат Масачузетс задължава собствениците и водачи на моторни превозни средства да сключат застраховка „Гражданска отговорност“. Примерът, с малки изключения, е последван и в другите американски щати.

България не изостава по отношение на автомобилното застраховане и още през 1925 година застрахователно дружество „Звезда“ сключва застраховка, която днес бихме определили като „Каско на МПС“, а две години по-късно и първата застраховка, покриваща отговорността на водача. С развитието на автомобилния транспорт в страната се развива и автомобилното застраховане и през 1947 година в България застраховката „Гражданска отговорност“ става задължителна за всички собственици на моторни превозни средства. Всъщност, с национализацията на застрахователната дейност през 1948 година, автомобилното застраховане е било хибрид между застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Задължителното сключване, но за малки застрахователни суми, на тази застраховка доведе до погрешното възприятие на българските граждани, че тя е вид имуществен данък, който те дължат на държавата. След демократичните промени в страната, от началото на 90-те години на миналия век автомобилното застраховане в България се осъществява посредством две основни застраховки: „Застраховка на сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства“ (популярна като „Каско на МПС“) и „Застраховка гражданска отговорност на автомобилистите“. Последната ще бъде обект на по-нататъшните изследвания в настоящата разработка.

## **2. Значимост на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за българския застрахователен пазар**

Застраховането възниква в древността и се развива през вековете като непрекъснато търпи промени, но винаги се е основавало на идеята за взаимопомощ. С изобретяването на автомобила се появява и автомобилното застраховане, което макар и един от сравнително най-новите клонове заема водещо място. Както по-горе вече беше отбелязано, в България този клон застраховане навлиза още през 1925 година, а застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ през 1927 година. В началото частни застрахователни дружества се занимават с този вид застраховане. Впоследствие, с национализиране на застрахователната дейност през 1948 година, само държавата в лицето на застрахователното дружество ДЗИ, а от 1961 година и на Булстрад, има право да предлага застрахователна защита.

Последвалата трансформация от политически и икономически характер след 1989 година в България засяга и застраховането. Премахва се монополът на държавата в застрахователната дейност, а новообразувани частни застрахователни дружества намират своето място на застрахователния пазар. Последва навлизането и на утвърдени на международния застрахователен пазар дружества, които създават свои подразделения в нашата страна или закупуват български застрахователи. *„Застрахователното законодателство изостава значително. В началото на прехода то не е адекватно на настъпилите промени, в резултат на което се получи стихийно развитие на застраховането, без необходимата регламентация от страна на държавата. Натрупалите се в годините проблеми доведоха до приемане на Закон за застраховането през 1997 година (8 години след началото на прехода), с който се поставиха основите на нормативната регламентация на отрасъла в посткомунистическото ни общество.“* (Ерусалимов, Застрахователният пазар в България – проблеми и перспективи, 2016, стр. 146).

Стремежът на България към пълноправно членство в Европейския съюз беше предпоставка за по-обстойно регламентиране на застрахователната дейност. Приетият в края на 2005 година Кодекс за застраховането ясно очерта полето на действие на застрахователните дружества, продуктите, които те предлагат, и надзорната функция на държавата. След световната финансова и икономическа криза от 2007 година настъпиха сериозни промени по отношение законовата регламентация, свързана с платежоспособността на застрахователните дружества. Беше приета европейска директива известна като „Платежоспособност II“, която трябваше да бъде имплементирана в местните законодателства на страните-членки на Европейския съюз. Така, в края на 2015 година беше приет сега действащият Кодекс за застраховането, който влезе в сила от 01.01.2016 година. Според неговите разпоредби застрахователната дейност в България се разделя в два основни раздела:

- Раздел I – Животозастраховане
- Раздел II – Общо застраховане.

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ попада, заедно с още 16 вида застраховане, в Раздел II – Общо застраховане. Промените, настъпили в нашата страна след 1989 година, доведоха до коренна промяна в ценностната система на гражданите. Това се отрази и на нагласите на населението

по отношение на застраховането. Така животозастраховането значително намали своя дял за сметка на общото застраховане.

Таблица 1.

Пазарен дял на основните раздели в застраховането за периода 2010-2021 година

| Година | Дял на общото застраховане | Дял на животозастраховането |
|--------|----------------------------|-----------------------------|
|        | %                          | %                           |
| 2010   | 84,68                      | 15,32                       |
| 2011   | 84,40                      | 15,60                       |
| 2012   | 83,29                      | 16,71                       |
| 2013   | 82,31                      | 17,69                       |
| 2014   | 80,81                      | 19,19                       |
| 2015   | 80,08                      | 19,92                       |
| 2016   | 79,09                      | 20,91                       |
| 2017   | 80,31                      | 19,69                       |
| 2018   | 82,41                      | 17,59                       |
| 2019   | 82,87                      | 17,13                       |
| 2020   | 84,67                      | 15,33                       |
| 2021   | 81,36                      | 18,64                       |

Източник: Комисия за финансов надзор

През целия период показан в Таблица 1 пазарният дял на застрахователите работещи по Общо застраховане значително надвишава този, реализиран от животозастрахователите. В развитите страни е нормално точно обратното – превес на дела на животозастраховането над този на общото застраховане. Причините за това са много и комплексни, но те не са предмет на настоящото изследване. Данните показани в Таблица 1 ни служат единствено за аргумент в полза на целта на разработката.

Освен към автомобилното застраховане, застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ попада и в застрахователния клон „Отговорности“. Този сравнително нов клон на застраховането търпи бурно развитие, а основната причина за неговото появяване се крие в правното задължение причинителите на вреди да компенсират потърпевшите. За разлика от имущественото застраховане, където се застрахова определен материален обект, при застраховането „Отговорности“ обектът е личната отговорност на застрахования за неговите действия, чрез които той може да причини виновно вреда на други, трети лица. При застраховането „Отговорности“ основание за претенция по отношение на застрахователното плащане е предявяването на иск от страна на потърпевщото трето лице. Искът, отправен към застрахования за причинените от него вреди на трети лица, финансово се компенсира от застрахователя.

Понастоящем застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е задължителна не само у нас, но и в целия свят. Тя осигурява финансова защита на лицето, причинило пътно транспортно произшествие. Застрахователят е длъжен да покрие финансовите задължения на застрахования, произтичащи от

причинени от него имуществени и неимуществени вреди на трети лица. Нейният задължителен характер предопределя и значимостта ѝ за застрахователния пазар в България.

Таблица 2.

Пазарен дял на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“ за периода 2010-2021 година

| Година | Премиен приход, реализиран в общото застраховане | Дял на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите“ |
|--------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|        | лв.                                              | %                                                           |
| 2010   | 1 374 768 758                                    | 35,08                                                       |
| 2011   | 1 362 056 138                                    | 38,57                                                       |
| 2012   | 1 336 061 605                                    | 39,14                                                       |
| 2013   | 1 423 472 145                                    | 40,71                                                       |
| 2014   | 1 434 333 080                                    | 38,35                                                       |
| 2015   | 1 573 050 981                                    | 37,52                                                       |
| 2016   | 1 619 653 994                                    | 38,35                                                       |
| 2017   | 1 748 778 218                                    | 37,70                                                       |
| 2018   | 2 082 822 176                                    | 44,92                                                       |
| 2019   | 2 413 209 562                                    | 45,16                                                       |
| 2020   | 2 438 730 350                                    | 44,28                                                       |
| 2021   | 2 651 282 123                                    | 44,08                                                       |

Източник: Комисия за финансов надзор и изчисления на автора

Числата в Таблица 2 красноречиво говорят за значимостта на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“ за българския застрахователен пазар. За разглеждания 12-годишен период нейният пазарен дял значително се повишава, и от 35,08% през 2010, когато застраховката е на второ място по премиен приход, достига нива надхвърлящи 44%, след 2017 година, когато тя е безспорен лидер на застрахователния пазар.

### 3. Фактори, влияещи върху развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилите“ в България

Два са основните показателя, с които се установява състоянието и развитието на даден вид или клон застраховане:

- реализираният от застрахователите премиен приход;
- изплатените от застрахователите застрахователни обезщетения.

Тези показатели зависят от редица фактори, по-важните от които ще бъдат разгледани в следващото изложение. Условно те ще бъдат разделени на:

- фактори, свързани с обекта и субекта на застраховане;
- фактори, свързани със законодателството.



### 3.1. Фактори, свързани с обекта на застраховане

Въпреки че застраховката, обект на настоящото изследване, се нарича „Гражданска отговорност на автомобилистите“, според Кодекса за застраховането тя трябва да бъде сключена за всеки автомобил, а не от всеки автомобилист. Това прави броя на регистрираните моторни превозни средства основен фактор, от който зависят състоянието и развитието на този вид застраховане. Той от своя страна зависи от броя на населението и неговите нагласи и финансови възможности по отношение притежаването и ползването на личен автомобил.

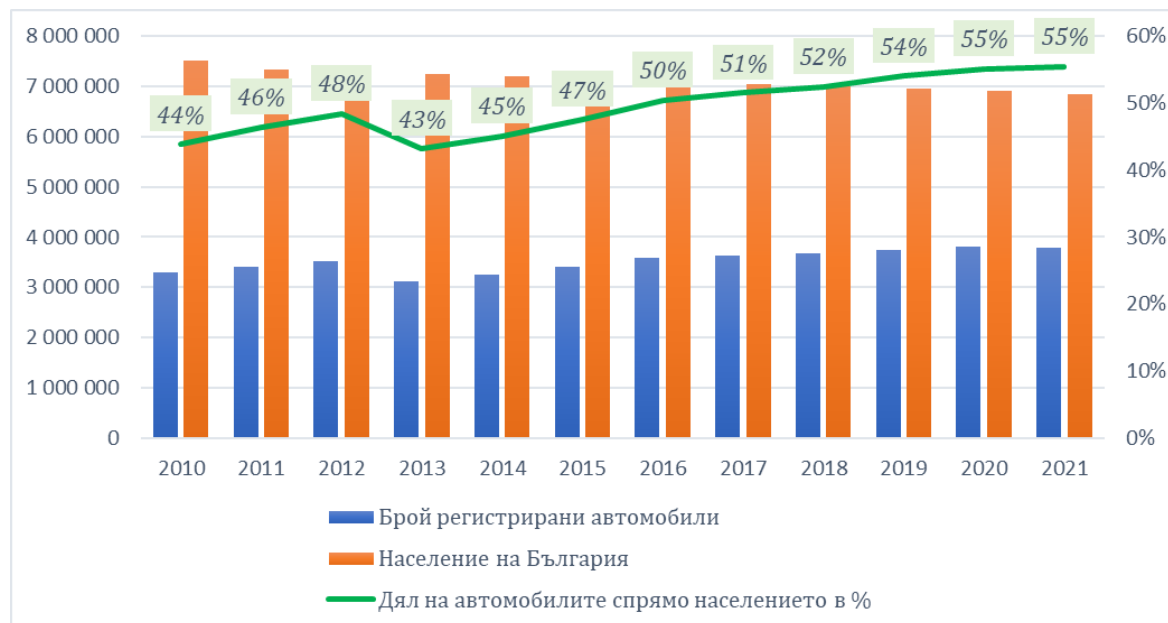
Таблица 3.

Дял на автомобилите спрямо населението на страната за периода 2010 – 2021 година

| Година | Регистрирани автомобили | Население на България | Дял на автомобилите спрямо населението |
|--------|-------------------------|-----------------------|----------------------------------------|
|        | бр.                     | бр.                   | %                                      |
| 2010   | 3 287 072               | 7 504 868             | 43,80                                  |
| 2011   | 3 401 611               | 7 327 224             | 46,42                                  |
| 2012   | 3 521 027               | 7 284 552             | 48,33                                  |
| 2013   | 3 125 672               | 7 245 677             | 43,14                                  |
| 2014   | 3 244 690               | 7 202 198             | 45,05                                  |
| 2015   | 3 397 665               | 7 153 784             | 47,49                                  |
| 2016   | 3 576 743               | 7 101 859             | 50,36                                  |
| 2017   | 3 628 720               | 7 050 034             | 51,47                                  |
| 2018   | 3 664 621               | 7 000 039             | 52,35                                  |
| 2019   | 3 752 626               | 6 951 482             | 53,98                                  |
| 2020   | 3 810 700               | 6 916 548             | 55,10                                  |
| 2021   | 3 786 935               | 6 838 937             | 55,37                                  |

Източник: МВР, НСИ и изчисления на автора

Данните в таблицата показват, че през разглеждания период броят на регистрираните в страната моторни превозни средства, с малки изключения в отделни години, расте и към 31.12.2021 г. е 3 786 935. Трябва да се има предвид и фактът, че МВР не предоставя информация към Гаранционния фонд за автомобилите, собственост на определени държавни институции, което би направило техния брой още по-голям. Нарастването за периода спрямо базовата 2010 година е с 15,21%. Това контрастира на непрекъснато намаляващото население на страната, като намалението спрямо базовата 2010 година е с 8,87%.



Фигура 1. Дял на автомобилите спрямо населението на страната за периода 2010 – 2021 година

Източник: МВР, НСИ и изчисления на автора

Фигура 1 нагледно показва нарастването на дела на автомобилите в страната. То е значително, като през разглеждания период стойностите отбелязват ръст от 26,42%. Това се дължи както на нарасналия брой на автомобилите, така и на продължаващото намаляване на населението. Очевидно автомобилът придобива все по-голямо значение за българските граждани и докато в миналото обичайно домакинствата притежаваха по едно МПС, то все повече семейства придобиват два или повече автомобили.

Дотук установихме, че населението на страната с всяка изминала година притежава повече автомобили, което е основен фактор за развитието на автомобилното застраховане. Друг важен фактор са нагласите на хората по отношение необходимостта от сключване на автомобилна застраховка. Докато застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е задължителна, то застраховката „Каско на МПС“ е доброволна и сключването ѝ до голяма степен зависи от застрахователната култура на гражданите.

Освен броя на регистрираните МПС и сключените застрахователни договори, фактор по отношение нагласите на населението за сключване на автомобилна застраховка са и броят на пътно транспортните произшествия. От техния брой зависи и другият основен показател, свързан с развитието на даден клон застраховане, а именно застрахователните плащания.

В таблица 4 са обобщени данните за настъпилите ПТП през периода на нашето наблюдение. Забелязва се тенденция, с изключение на 2015 година, към намаляване броя на настъпилите пътнотранспортни произшествия. Най-малко ПТП са настъпили през 2020 година (28103), а най-голям брой произшествия са станали в началото на периода през 2010 г. (55639). За съжаление, констатираната тенденция се дължи в по-голяма степен на така наречените леки пътнотранспортни произшествия, където намалението за периода е с 48,82%. Тежките ПТП, при които има пострадали хора, отбелязват намаление само с

8,02%. Затова и данните за загиналите и ранените вследствие на ПТП не показват сериозно намаление.

Таблица 4.

Пътнотранспортни произшествия в страната  
за периода 2010 – 2021 година

| Година | Тежки ПТП | Леки ПТП | Общ брой ПТП | Загинали вследствие на ПТП | Ранени вследствие на ПТП |
|--------|-----------|----------|--------------|----------------------------|--------------------------|
|        | бр.       | бр.      | бр.          | бр.                        | бр.                      |
| 2010   | 6610      | 49029    | 55639        | 775                        | 8080                     |
| 2011   | 6640      | 41837    | 48477        | 658                        | 8301                     |
| 2012   | 6717      | 40125    | 46842        | 601                        | 8193                     |
| 2013   | 7012      | 40627    | 47639        | 601                        | 8770                     |
| 2014   | 7015      | 42251    | 49266        | 660                        | 8635                     |
| 2015   | 7225      | 42927    | 50152        | 708                        | 8971                     |
| 2016   | 7404      | 44479    | 51883        | 708                        | 9374                     |
| 2017   | 6888      | 35527    | 42415        | 682                        | 8680                     |
| 2018   | 6684      | 31445    | 38129        | 611                        | 8466                     |
| 2019   | 6730      | 28401    | 35131        | 628                        | 8499                     |
| 2020   | 5710      | 22393    | 28103        | 463                        | 7121                     |
| 2021   | 6080      | 25094    | 31174        | 561                        | 7609                     |

Източник: МВР

Отново през 2020 година броят на пострадалите е най-малък. Това се дължи най-вече на ограничителните мерки, предприети в България по повод разпространението на Ковид-19.

Въпреки отчетеното намаление както при броя на ПТП, така и при броя на пострадалите граждани, все още числата са твърде големи. Докато в скандинавски страни като Швеция, 10 загинали вследствие на ПТП за една година се смятат за неприемливо голям брой, то в нашата страна, въпреки коментираното намаление, 463 загинали през 2020 година не трябва да успокоява никого. Нещо повече, след облекчаване на мерките, във връзка с разпространението на Ковид-19, тенденцията отново се обърна и през 2021 година отбелязваме ръст както при загиналите, така и при ранените вследствие на ПТП.

Големият брой на пътнотранспортните произшествия и последствията от тях са фактор, който влияе върху развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“. През последните няколко години усилено се говори и се правят опити за въвеждане на системата Бонус-Малус. Тази система наред с чисто застрахователните задачи може да допринесе и за намаляване броя на ПТП, а оттам и на пострадалите граждани.

### 3.2. Фактори, свързани със законодателството

Социалнозначимият характер на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ я прави задължителна в почти всички държави. Нашата страна не прави изключение и на основание 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.“<sup>1</sup> Освен това, Кодексът за застраховането позволява застраховката да се сключва и от всяко друго лице, различно от собственика на моторното превозно средство. В тези случаи обаче, като застраховано лице отново се записва собственикът на моторното превозно средство, а противоречивата фигура на „застраховащ“ при този вид застраховане отсъства.

Застраховката е свързана с личната отговорност на автомобилиста. Това подсказва, че всеки автомобилист (а не всеки автомобил) трябва да има застраховка „Гражданска отговорност“. На практика обаче, това не е така. Според Кодекса за застраховане, „длъжни да сключат застраховката са всички собственици на моторни превозни средства (МПС), които имат регистрация на територията на Република България или влизат у нас с МПС, без да притежават валидна за страната застраховка“.<sup>2</sup> От самия факт на притежаване на МПС непосредствено следва задължението за сключване на застраховката, тоест в крайна сметка се получава, че не за всеки автомобилист, а за всяко МПС трябва да има сключена застраховка „Гражданска отговорност“.

Гарантирането на интересите на невинно пострадалите вследствие на ПТП трети лица, когато причинителят е чуждестранен водач на моторно превозно средство е частично решен със създаването на международната застрахователна система „Зелена карта“. Нашата страна членува в тази система и към настоящия момент 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, Великобритания, 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“. Това наименование идва от зеления цвят на картата, която удостоверява наличието на застраховката.

Въпросът с покритието на причинените вреди на трети лица вследствие на ПТП, когато чуждестранният водач на МПС не е от държава-членка на Европейския съюз и няма сертификат „Зелена карта“ е решен с въвеждането на 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.“<sup>3</sup>

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

<sup>1</sup> Кодекс за застраховането, чл. 483; ал. 1, в сила от 01.01.2016 г.

<sup>2</sup> Кодекс за застраховането, чл. 483, в сила от 01.01.2016 г.

<sup>3</sup> Кодекс за застраховането, чл. 483; ал. 1; т. 2 и ал. 2, в сила от 01.01.2016 г.

преди лицето да е напуснало територията на страната, освен когато тази застраховка е била продължена или подновена.<sup>4</sup>

От всичко изложено дотук следва, че обхватът на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ трябва да клони към 100%. За разглеждания период обаче се забелязва, че това твърдение не отговаря на истината. Въпреки че застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ има задължителен характер, от данните в таблица 5 се вижда, че не всички собственици и водачи на автомобили притежават валидна застрахователна полица.

Таблица 5.

Обхват на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010–2021 година

| Година | Регистрирани автомобили | Сключени застраховки | Обхват на застраховката |
|--------|-------------------------|----------------------|-------------------------|
|        | бр.                     | бр.                  | %                       |
| 2010   | 3 287 072               | 2 439 079            | 74,20                   |
| 2011   | 3 401 611               | 2 482 467            | 72,98                   |
| 2012   | 3 521 027               | 2 499 060            | 70,98                   |
| 2013   | 3 125 672               | 2 550 315            | 81,59                   |
| 2014   | 3 244 690               | 2 657 334            | 81,90                   |
| 2015   | 3 397 665               | 2 738 710            | 80,61                   |
| 2016   | 3 576 743               | 2 832 300            | 79,19                   |
| 2017   | 3 628 720               | 3 223 694            | 88,84                   |
| 2018   | 3 664 621               | 3 581 375            | 97,72                   |
| 2019   | 3 752 626               | 3 792 365            | 101,05                  |
| 2020   | 3 810 700               | 4 001 817            | 105,01                  |
| 2021   | 3 786 935               | 4 278 440            | 112,98                  |

Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

Обхватът на застраховката до 2016 година е твърде малък. Причините за ниските нива в началото на разглеждания период са свързани с икономическото развитие на страната. Последната световна финансова и икономическата криза се отрази на цялата икономика, в частност и на благосъстоянието на населението. През този период доходите на населението на страната растат, но с по-бавни темпове от нивото на издръжка за едно лице. В същото време цената на застрахователната услуга се увеличава поради възможността за безпрепятствено преминаване на границите на всички държави от европейската общност, което доведе до разширяване на покритите рискове. Въпреки че през 2011 г. и 2012 г. броят на регистрираните МПС се увеличава с 114 539 и съответно с 119 461, броят на застрахованите водачи нараства само с 43 388 и съответно с 16 593. През следващите години отбелязвахме относително стабилни стойности на обхвата в рамките на 81-82%, което е далеч от средното за европейския пазар. Тенденцията се запазва до 2016 година, когато обхватът на застраховката спада до 79,19%.

<sup>4</sup> Кодекс за застраховането, чл. 483; ал. 2, в сила от 01.01.2016 г.

Този спад можеше да доведе до връщане на граничния контрол, касаещ наличието на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.



Фигура 2. Обхват на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010–2021 година

Източник: МВР, КФН и изчисления на автора

Възникналата опасност допринесе за предприемането на редица мерки. Държавата, в лицето на пътна полиция, съвместно с Гаранционния фонд започнаха предупредителна процедура срещу лицата, които притежават автомобили и в същото време нямат сключена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Основният способ, използван от институциите тогава се състоеше в определянето на срок, в който собствениците и водачите на МПС да представят валидна застраховка. В противен случай моторното превозно средство подлежеше на дерегистрация.

От друга страна, въвеждането на електронна полица даде възможност да се ограничи разпространението на фалшиви застраховки. До голяма степен бяха пресечени опитите за злоупотреби и от страна на нелоялни посредници, които не отчитаха своевременно към застрахователните компании сключените от тях застраховки. Постоянните пътни проверки и осъществяването на връзка между информационния център на Гаранционния фонд и КАТ спомогнаха обхватът по застраховката да се повиши значително, за да достигне и дори да надмине нивото от 100%. Надминаването на 100% на пръв поглед противоречи на логиката. Невъзможно е да бъдат застраховани повече автомобили от регистрираните в КАТ. Това обаче има своето обяснение. След промените в Закона за движението по пътищата през 2016 година и засилените мерки за повишаване обхвата на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, Кодексът за застраховането вмени на Гаранционния фонд задължението да информира водачите на МПС за случаи на обстоятелства, които са довели до липсата на валидна застраховка за съответния автомобил: „Информационният център (на Гаранционния фонд) уведомява собствениците на моторни превозни средства,

*за които не е сключен договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите или сключеният застрахователен договор е бил прекратен и не е подновен, и им дава срок 14 дни от датата на изпращане на уведомлението да представят доказателства за наличие на сключен и действащ застрахователен договор за тази застраховка“<sup>5</sup>.*

В случай че собственикът на въпросното МПС не се съобрази с предоставения период от 14 дни и не сключи застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“, той получава второ писмо от ОД на МВР сектор „Пътна полиция“, с което бива уведомен, че: *„в сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР на основание чл. 18б, ал.1, т.8 от Наредба I-45/24.03.2000 и чл. 143, ал. 10 от ЗДвП служебно се прекратява регистрацията на посоченото в уведомлението МПС“<sup>6</sup>.*

В повечето от случаите, водачите с прекратена по различни причини застраховка (най-често поради неплащане на съответната част от разсрочената застрахователна премия) сключват нова застраховка и така на практика се получава, че за едно и също МПС за период от една година може да има две и дори повече застраховки „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Последното се засили като тенденция по време на мерките възприемани по повод пандемията Ковид-19, когато много от хората нямаха възможност да управляват автомобилите си за дълго време и съответно не считаха за необходимо да плащат съответните части на разсрочената във времето застрахователна вноска, което автоматично е довело до прекратяване отговорността на застрахователя и служебна дерегистрация на автомобилите. Впоследствие, много от гражданите сключиха нови застрахователни договори, което доведе до обхват на застраховката за 2020 и 2021 година от 105,01% и съответно от 112,98%.

От изнесените данни за обхвата на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ ясно се вижда, че възприетите от държавата законодателни мерки оказаха своето положително влияние върху нейното развитието. Тя стабилно заема позицията на лидер по отношение на другите видове застраховане.

#### **4. Динамика в развитието на премийния приход по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“**

Съблюдавайки логиката на настоящото изследване ще продължим с разглеждане и анализ на основния показател, с който се характеризира даден вид застраховане – реализираният от застрахователите премиен приход.

Както по-горе беше отбелязано, застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ заема все по-голям пазарен дял. Особено голяма динамика се наблюдава след пълноправното членство на страната в Европейския съюз. Тогава цените на застраховката бяха освободени. Това, от една страна, даде възможност за постигане на коректна пазарна цена по застраховката и естествено саморегулиране на пазара, но от друга страна, се допусна възможността за провеждане на политика на нелоялна конкуренция, дъмпингови цени и проява на неадекватно пазарно поведение. Много важна в този момент се оказа ролята на регулаторния орган – Комисия за финансов надзор (КФН), която чрез

<sup>5</sup> Кодекс за застраховането, чл. 574, ал. 10.

<sup>6</sup> Цитиран е откъс от съдържанието на получено от собственик на МПС с невалидна застраховка писмо.

предприетите мерки успя да запази стабилността на застрахователните дружества и доверието в застрахователния пазар.

Таблица 6.

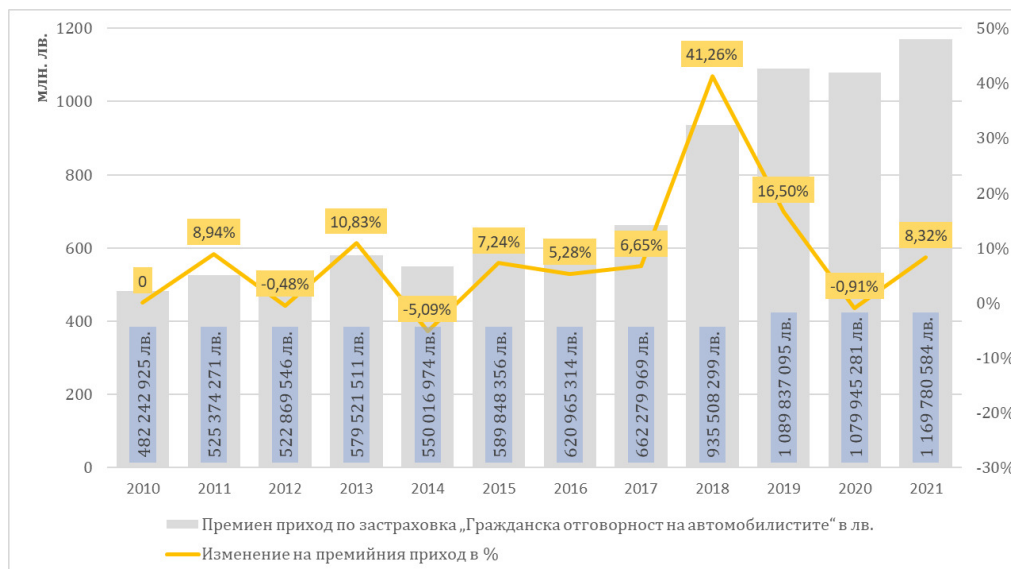
Премиен приход по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите“ за периода 2010 – 2021 година

| Година | Премиен приход | Изменение на премиения приход |
|--------|----------------|-------------------------------|
|        | лв.            | %                             |
| 2010   | 482242925      | -                             |
| 2011   | 525374271      | 8,94                          |
| 2012   | 522869546      | -0,48                         |
| 2013   | 579521511      | 10,83                         |
| 2014   | 550016974      | -5,09                         |
| 2015   | 589848356      | 7,24                          |
| 2016   | 620965314      | 5,28                          |
| 2017   | 662279969      | 6,65                          |
| 2018   | 935508299      | 41,26                         |
| 2019   | 1089837095     | 16,50                         |
| 2020   | 1079945281     | -0,91                         |
| 2021   | 1169780584     | 8,32                          |

Източник: КФН и изчисления на автора

Данните показват, че през разглеждания период се наблюдава повишение на премиения приход по застраховката с близо 690 милиона лева, тоест ръст с над 142%, което представлява средно годишен ръст от близо 12%. Само през три години (2012, 2014 и 2020 г.) премиеният приход намалява спрямо предходната година, като намалението е относително малко. Една от причините за констатираното нарастване е увеличеният брой на регистрираните моторни превозни средства. За разглеждания период, както вече беше отбелязано, този ръст е с 15,21%. Освен това броят на сключените застрахователни договори също расте, като за периода в предходния параграф беше изчислен ръст от 35,79%.



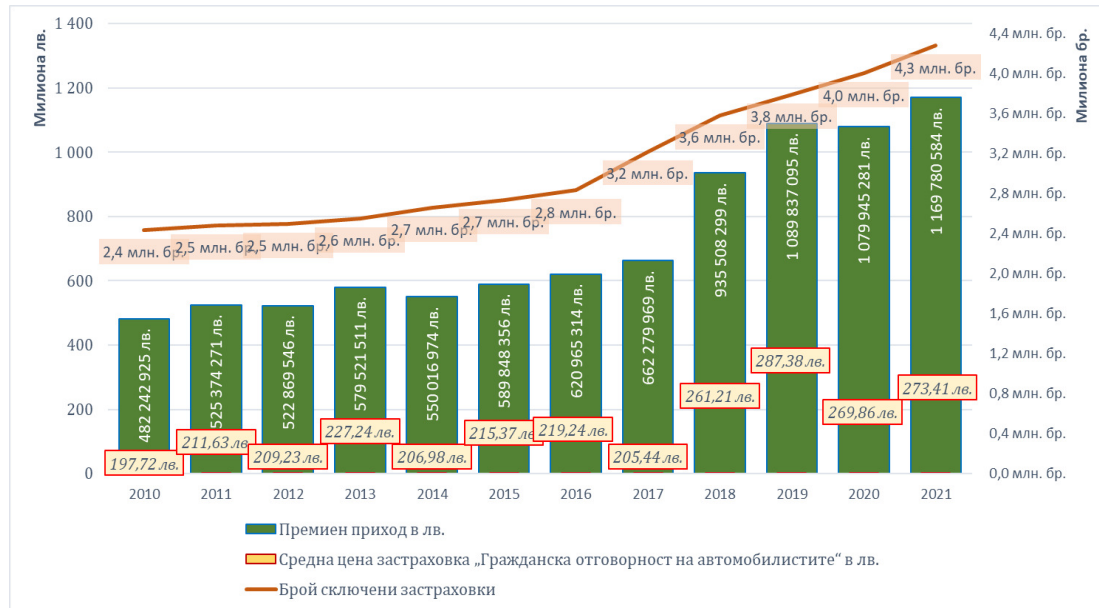


Фигура 3. Премиен приход по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите“ за периода 2010 – 2021 година  
Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 3 нагледно показва, че след 2016 година, когато държавата възприе редица мерки за повишаване обхвата на застраховката, премиеният приход значително нарасна, което с особена сила важи за 2018 година, когато се отчита ръст от 41,26%. Това е годината, в която обхватът на застраховката достигна почти 100%. С изключение на 2020 година, когато е регистриран малък спад с 0,91%, тенденцията на нарастване на премиения приход остава и през 2019 и 2021 година, когато изчисленият по-горе обхват дори надхвърля 100%.<sup>7</sup>

Освен от броя на обектите и обхвата на застраховката, коментирани по-горе, премиеният приход зависи и от размера на застрахователната вноска. Данните показват, че през 2010 година цената на застрахователната услуга е най-ниска за разглеждания период като средната премия не надхвърля границата от 200 лева (197,72 лева), след което започва плавно, но непостоянно увеличение. Причините за това могат да се търсят във все по-успешното интегриране на България като пълноправен член на Европейския съюз, свързано и със свободното движение на хора и услуги. Пред българските граждани се откри възможността безпрепятствено да преминават границите на всички държави от европейската общност, от която те все повече се възползват. Това доведе до значително разширяване на териториалния обхват на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“, което повиши и стойността на покритите от застрахователите рискове.

<sup>7</sup> Причините за обхват по-голям от 100% бяха обяснени по-горе и са свързани със служебната deregистрация на автомобили и последващо сключване на нова застраховка през текущата година.



Фигура 4. Средна цена на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите“ за периода 2010 – 2021 година  
Източник: КФН и изчисления на автора

Прогнозите на специалистите бяха за чувствително по-голям размер на застрахователната премия, но цената на застрахователната услуга остана далеч от тези, по които застраховката се продава в останалите страни от Европейския съюз. Затова, а и поради повишения риск за застрахователите, през 2011 година средната застрахователна вноска се повишава. Нарастването е с около 14 лева (7,07%), като средната цена на застраховката за пръв път в най-новата ни история преминава границата от 200 лева. Може да се каже, че това е годината, през която застрахователните премии се ориентираха спрямо нивата, адекватни на покритието, което се предоставя за територията на Европейския съюз. Това е и годината, в която застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“ зае първото място по пазарен дял, което продължи и през следващите години.

На фона на икономическата криза и намаляването броя на сключените доброволни застраховки, през 2012 г. застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“ беше предложена на пазара от много застрахователни дружества. Това се свързва и с прелицензирането на съществуващите дотогава здравноосигурителни дружества в застрахователни. Много от тях също включиха в своя портфейл застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“. Засиленият конкурентен натиск доведе до лек спад в цената на застрахователната услуга в рамките на около 2%, въпреки повишаващата се във времето отговорност на застрахователите. От Фигура 4 се вижда, че през следващата (2013 г.) се забелязва покачване на средната цена с 8,61%, след което средната премия отново заема предишните си нива и се стабилизира на нива 205-219 лева. Може да се предположи, че това се дължи на засилената конкуренция между застрахователите и нежеланието на нито едно дружество да увеличи цената на своята услуга, като рискува да загуби част от завоювания пазарен дял.

Въвеждането на европейските изисквания за платежоспособност и измененията в Кодекса за застраховане са основната причина след 2017 г. средната застрахователна вноска отново да се увеличи. Най-висока е средната цена през 2019 г. (287,38 лв.), което представлява увеличение спрямо предходната

година с 10%, а спрямо базовата 2010 година с над 45%. Последвалото намаление през 2020 година се дължи най-вече на въведените в страната ограничения във връзка с разпространението на Ковид-19. Коментираният по-горе намален брой на пънотранспортните произшествия през тази година се отрази и върху цената на застрахователната услуга.

Повишеният обхват на застраховката през последните години и засилената конкуренция на пазара са фактори, които все още държат цената на застрахователната услуга ниска. Въпреки констатираното нарастване на средната застрахователна премия за наблюдавания период, някои решения на българския съд, касаещи възможността на широк кръг от хора да претендират за обезщетение за неимуществени вреди, правят така, че редица специалисти от практиката да считат, че тя все още не е достигнала необходимия размер. Освен това, в повечето страни от Европейския съюз средната цена на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ надвишава многократно достигната у нас средна застрахователна премия.

### **5. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“**

Следвайки логиката на изследването ще разгледаме и другия основен показател, посредством който се определя развитието на даден вид застраховане, а именно застрахователните плащания.

*Таблица 7.*

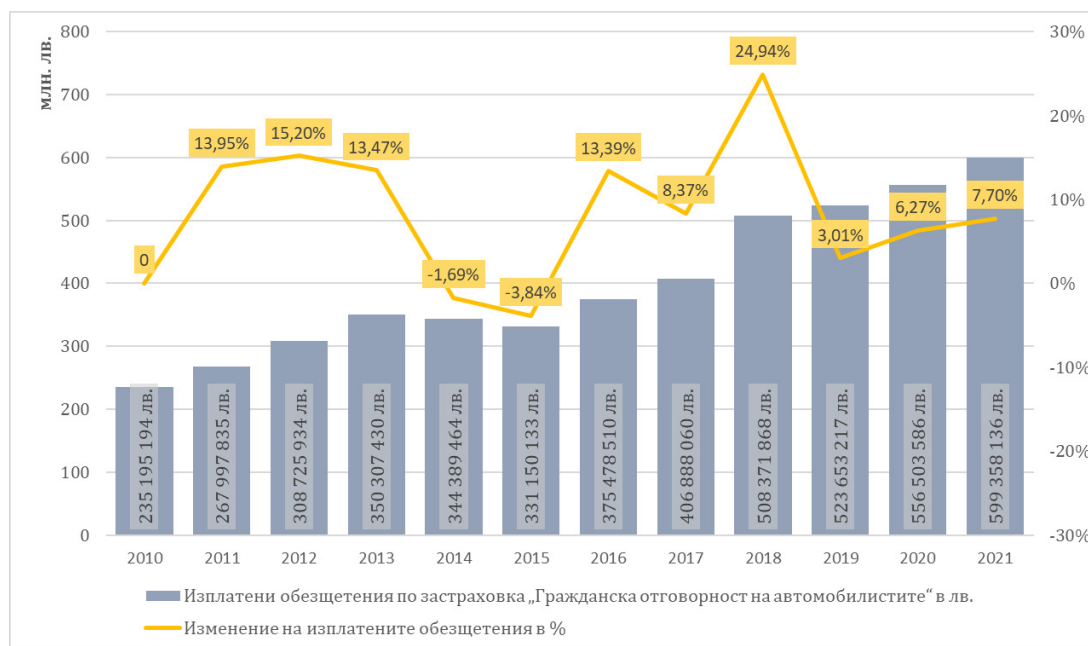
*Изплатени обезщетения по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година*

| Година | Изплатени обезщетения | Изменение на изплатените обезщетения |
|--------|-----------------------|--------------------------------------|
|        | лв.                   | %                                    |
| 2010   | 235195194             | -                                    |
| 2011   | 267997835             | 13,95                                |
| 2012   | 308725934             | 15,20                                |
| 2013   | 350307430             | 13,47                                |
| 2014   | 344389464             | -1,69                                |
| 2015   | 331150133             | -3,84                                |
| 2016   | 375478510             | 13,39                                |
| 2017   | 406888060             | 8,37                                 |
| 2018   | 508371868             | 24,94                                |
| 2019   | 523653217             | 3,01                                 |
| 2020   | 556503586             | 6,27                                 |
| 2021   | 599358136             | 7,70                                 |

*Източник: КФН и изчисления на автора*

Числата в Таблица 7 показват значително нарастване размера на платените от застрахователните дружества обезщетения по застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. За разглеждания период нарастването е с повече от 364 милиона лева, което представлява ръст от почти 155%. Все по-

високият пазарен дял и увеличеният премиен приход са основните предпоставки за този резултат.



Фигура 5. Изплатени обезщетения по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите“ за периода 2010 – 2021 година  
Източник: КФН и изчисления на автора

Фигура 5 нагледно показва тенденцията на нарастване на изплатените обезщетения. С изключение на 2014 и 2015 година, когато се регистрира малък спад, през останалите години от периода на наблюдение числата показват ръст. Най-голям (почти 25%) той е през 2018 г., което кореспондира с коментирания вече нараснал обхват на застраховката след приетите от държавата законодателни мерки.

Освен броя на сключените застрахователни договори, който по презумпция трябва да кореспондира с броя на регистрираните моторни превозни средства, поради задължителния характер на застраховката, влияние върху размера на изплатените обезщетения оказва и броят на предявените пред застрахователите претенции за плащане. За съжаление за него липсва официална информация преди 2017 година и затова в следващата таблица периодът на наблюдение е сведен до последните пет години (2017-2021 г.).

Резултатите, изнесени в Таблица 8, показват относително постоянно ниво на честотата на предявените пред застрахователите претенции за плащане. Показателят е най-висок през 2019 г. (3,98%), а най-нисък през 2018 година (3,44%). Тези малки разлики говорят за постигнато добро изравняване на риска, поради на практика 100% обхват на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилите“. Последното обстоятелство позволява нормалното действие на Закона за големите числа и равномерното проявление на риска във времето.

Таблица 8.

Честота на предявените претенции по застраховка „Каско на МПС“ за периода 2017 – 2021 година

| Година | Сключени застраховки | Предявени претенции | Честота на предявените претенции |
|--------|----------------------|---------------------|----------------------------------|
|        | бр.                  | бр.                 | %                                |
| 2017   | 3 223 694            | 124 504             | 3,86                             |
| 2018   | 3 581 375            | 123 082             | 3,44                             |
| 2019   | 3 792 365            | 151 033             | 3,98                             |
| 2020   | 4 001 817            | 142 395             | 3,56                             |
| 2021   | 4 278 440            | 159 693             | 3,73                             |

Източник: КФН и изчисления на автора

Възможни са и отклонения, но те не са големи. Например, през 2020 година се отчита спад при броя на предявените претенции, въпреки увеличения брой на застрахованите. Това най-вероятно се дължи на коментираните вече ограничения, които държавата наложи във връзка с разпространението на Ковид-19 и намаления брой на пътнотранспортните произшествия.

За да оценим качеството на застрахователната работа и състоянието на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“, ще изчислим показателя квота на щетите. Този показател може да се разглежда в две основни разновидности:

- бруто квота на щетите;
- нето квота на щетите.

Бруто квотата на щетите представлява отношение между изплатените застрахователни обезщетения и реализирания премиен приход от застрахователите по даден вид застраховане. Чрез този показател се дава една обща представа за състоянието на конкретния вид застраховане, без обаче да се отчитат направените разноски за издръжка на застрахователната дейност. В случая не се прави диференциация на застрахователната премия по нейните съставни части. Известно е, че плащанията на застрахователя може да се обособят в основни групи:

- във връзка с поетата от него отговорност към застрахованата съвкупност (застрахователни обезщетения);
- във връзка с издръжката на дейността му (разноските на застрахователя). (Ерусалимов & Василев, 2018, стр. 78)

Така и застрахователната премия се калкулира и отчита пред КФН по нейните съставни части като:

- нето премия (която е предназначена да покрие плащанията на обезщетенията);
- бруто (тарифна) премия (която покрива всички плащания на застрахователя, без оглед на тяхното предназначение).<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Повече за застрахователната вноска и нейните съставни части вж. (Ерусалимов & Василев, 2018, стр. 71-80).

Таблица 9.

Бруто квота на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

| Година | Премиен приход | Изплатени обезщетения | Бруто квота на щетите | Изменение на бруто квотата на щетите |
|--------|----------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------|
|        | лв.            | лв.                   | %                     | %                                    |
| 2010   | 482242925      | 235195194             | 48,77                 | -                                    |
| 2011   | 525374271      | 267997835             | 51,01                 | 4,59                                 |
| 2012   | 522869546      | 308725934             | 59,04                 | 15,74                                |
| 2013   | 579521511      | 350307430             | 60,44                 | 2,37                                 |
| 2014   | 550016974      | 344389464             | 62,61                 | 3,59                                 |
| 2015   | 589848356      | 33115013              | 56,14                 | -10,33                               |
| 2016   | 620965314      | 375478510             | 60,46                 | 7,70                                 |
| 2017   | 662279969      | 40688806              | 61,43                 | 1,60                                 |
| 2018   | 935508299      | 508371868             | 54,34                 | -11,54                               |
| 2019   | 1089837095     | 523653217             | 48,04                 | -11,59                               |
| 2020   | 1079945281     | 556503586             | 51,53                 | 7,26                                 |
| 2021   | 1169780584     | 599358136             | 51,23                 | -0,58                                |

Източник: КФН и изчисления на автора

Изчисленията в Таблица 9 показват стойности на бруто квотата на щетите, вариращи в диапазона 48,04% - 62,61%. Показателят се развива неравномерно през разглеждания период, като има години с намаление (2015, 2018, 2019 и 2021) и такива с ръст на бруто квотата на щетите (2011, 2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2020).

Спрямо базовата 2010 година нарастването на стойността на показателя е с 5,04%, въпреки увеличението при изплатените обезщетения с 154,83%. Това се дължи на коментирания вече значително нараснал обхват на застраховката, който през последните години дори надхвърля 100%<sup>9</sup> и съответно се отрази на реализирания от застрахователите премиен приход.

Съставните части на застрахователната вноска се представят в застрахователно техническия план, одобряват се от надзорния орган, но не подлежат на публикуване. За съжаление, чак от 2017 година КФН предоставя статистически данни за извършените от застрахователя разходи за издръжка на дейността, които в теорията са известни с наименованието „разноски“<sup>10</sup>. За последните пет години от периода на наблюдение (2017-2021 г.) размерът на разноските, свързани с предлагането и поддържането на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се колебае около 30% от реализирания от застрахователите премиен приход по нея. Най-голям е той през 2018 г. (31,75%), а най-малък през 2019 г. (28,59%). Затова ще възприемем, че разноските на застрахователя необходими за издръжка на неговата дейност представляват 30% от тарифната вноска на застрахователя, съответно от реализирания общ премиен приход.

<sup>9</sup> По-горе беше обяснено защо се получава обхват по-голям от 100%.

<sup>10</sup> Под разноски на застрахователя се разбират всички разходи, свързани с издръжката на дейността: комисионни на посредниците; разходите за щатни заплати на персонала; осветление; отопление; канцеларски материали и т. н.

В следващата таблица квотата на щетите е представена в нейния нетен вариант. За целта премиеният приход по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е редуциран с приетите от нас 30%.

Таблица 10.

Нето квота на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода 2010 – 2021 година

| Година | Нето премиен приход | Изплатени обезщетения | Нето квота на щетите |
|--------|---------------------|-----------------------|----------------------|
|        | лв.                 | лв.                   | %                    |
| 2010   | 337570047,50        | 235195194             | 69,67                |
| 2011   | 367761989,70        | 267997835             | 72,87                |
| 2012   | 366008682,20        | 308725934             | 84,35                |
| 2013   | 405665057,70        | 350307430             | 86,35                |
| 2014   | 385011881,80        | 344389464             | 89,45                |
| 2015   | 412893849,20        | 331150133             | 80,20                |
| 2016   | 434675719,80        | 375478510             | 86,38                |
| 2017   | 463595978,30        | 406888060             | 87,77                |
| 2018   | 654855809,30        | 508371868             | 77,63                |
| 2019   | 762885966,50        | 523653217             | 68,64                |
| 2020   | 755961696,70        | 556503586             | 73,62                |
| 2021   | 818846408,80        | 599358136             | 73,20                |

Източник: КФН и изчисления на автора

Изчисленията и представени в Таблица 10 стойности на нето квотата на щетите, при редуция на премиения приход с 30% за разноски, показват, че рискът не се развива еднакво през отделните години на наблюдавания период. Логично тенденцията към увеличение на този показател следва коментиранията по-горе тенденция за бруто квотата на щетите.

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се причислява към застраховките с „дълги опашки“. Тук е възможно да се водят продължителни съдебни дела, а застрахователите да се наложи да платят големи обезщетения за минали периоди. Освен това, давностният период, в който пострадалите могат да заведат своята претенция към застрахователя е 5 години, а не 3 като при повечето видове застраховане. Въпреки това, за един немалък период (12 години) на изследване, динамиката на нето квотата на щетите показва, че няма година, в която тя е над 100%. Среднопретегленият показател за нето квота на щетите за периода е 77,98%. Това означава, че при възприетия процент за разноски от 30% (комисионни за посредниците, заплати за щатния персонал, осветление, отопление, канцеларски материали и т. н.) застраховката може да се счита за печеливша, защото на всеки 100 събрани нето застрахователни вноски, застрахователите са платили по 77,98 лв. обезщетение. Тези обстоятелства водят до задържането на сравнително ниски нива на застрахователната премия, сравнена с тази на другите страни от Европейския съюз.

Все още няма разписана в нормативен документ методика за определяне размера на обезщетенията за така наречените неимуществени вреди (за болки и страдания). Практиката показва, че различните съдебни състави присъждат различни размери на обезщетенията за подобни застрахователни случаи. Поради

спорно решение на българския съд застрахователните дружества са изложени и на опасността към тях да бъдат предявени претенции и със задна дата, което да покачи стойността на квотата на щетите за съответната година и застраховката да се превърне в губещ. Затова полученият излишък, вследствие благоприятно развитие на риска, не бива да се счита за печалба на застрахователя. Той трябва да се задели в своеобразен времеви резерв, за да може с него да се покрият евентуалните свръх плащания в годините с неблагоприятно развитие на риска и/или обезщетения за предходни периоди, породени от съдебни решения.

### **Заклучение**

Показателите премиен приход и застрахователни плащания са основни за установяване тенденциите при развитието на всеки вид застраховане. По отношение застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ те зависят от редица фактори, които могат да бъдат обособени в две основни групи: фактори, свързани с обекта на застраховане и фактори, свързани със законодателството.

В резултат на изследването беше установено нарастване броя на регистрираните автомобили в България, което контрастира на непрекъснато намаляващото население на страната. Така дялът на МПС спрямо населението достига нива от 55,37% през 2021 г., което означава, че автомобилите придобиват все по-голямо значение за българските граждани и докато в миналото обичайно домакинствата притежаваха по едно МПС, то все повече семейства придобиват два или повече автомобила.

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е задължителна, защото гарантира интересите на невинно пострадали вследствие на ПТП трети лица. Въпреки това, обхватът на застраховката до 2016 година е твърде малък (79,19%). Възникналата опасност да бъде върнат граничният контрол, касаещ наличието на застраховката, допринесе за предприемането на редица мерки. Държавата, в лицето на пътна полиция, съвместно с Гаранционния фонд започнаха предупредителна процедура срещу лицата, които притежават автомобили и в същото време нямат сключена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. В резултат на това обхватът по застраховката се повиши значително и дори надмина нивото от 100% през 2019, 2020 и 2021 година.

Среднопретегленият показател за нето квота на щетите за застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ за периода на изследването е 77,98%. Това прави застраховката печеливша и предпочитана от застрахователите, работещи в Раздел „Общо застраховане“. Чувствително повишеният обхват на застраховката след 2017 година, както и нарасналата, макар и умерено, средна цена на застрахователната услуга водят до ръст с над 142% при премиения приход, реализиран от застрахователите за разглеждания период. Застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ трайно заема лидерските позиции по пазарен дял след 2010 година, а тенденцията е това да остане непроменено в близкото бъдеще.



**Използвани източници**

1. Ерусалимов, Р. (2016). *Застрахователният пазар в България – проблеми и перспективи. Сборник с доклади от Международна научна конференция „Икономическо благосъстояние чрез споделяне на знания“, Свищов, 09-10 октомври 2016.*
2. Ерусалимов, Р., & Василев, В. (2018). *Икономика на застраховането.* Свищов: АИ „Ценов“.
3. Илиев, Б., & Ерусалимов, Р. (2007). *Международно застраховане.* Свищов: АИ „Ценов“.
4. Кодекс за застраховането. *Обн. ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.*





