

Предложението за новата система „Бонус-малус“ е публично достъпно на сайта на КФН

Комисията за финансов надзор, МВР и МТИТС очакват становища и предложения от всички заинтересовани лица

Проектът на Наредба по чл. 490, ал. 5 от Кодекса за застраховането и предложението за модел на системата „Бонус-малус“ вече са подготвени за стартиране на обществено обсъждане. Отговорни за проекта са три институции: Комисията за финансов надзор (КФН), Министерството на вътрешните работи (МВР) и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). В процеса на изработване активно се включи и Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата". Фокусът на системата „Бонус-малус“ в глобален план е върху стимулиране на отговорно поведение на пътя на водачите и върху ангажиментите на собственици на моторни-превозни средства (МПС).

Целта на „Бонус-малус“ е да коригира в дългосрочен план поведението на участниците на пътя, да промени нагласата на мислене при шофиране и да засили вниманието към спазването на правилата за движение. „Бонус-малус“ поставя акцент върху пряката връзка между поведението на водачите на пътя, спазването на отговорностите на собствениците на МПС и нивата на пътен травматизъм в България. Системата има цел да стимулира добросъвестните водачи, чиято застрахователната премия по застраховка „Гражданска отговорност“ (ГОА) ще намалява и да санкционира рисковите водачи чрез заплащане на по-висока застрахователна премия, определена на база на рисковото им поведение. Считано от днес, 19.11.2019 г. в едномесечен срок, трите институции, отговорни за предложението за модел на система „Бонус-малус“, ще приемат писмени предложения от всички заинтересовани страни в обществото по следните канали:

- телефон, КФН: 0800 44 444

- мейл КФН: bonus-malus@fsc.bg

В тази връзка на сайта на КФН, може да бъде разгледан и целият пакет документи, включващ проект на Наредба за системата „Бонус-малус“ по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, проект за последващи промени в Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, мотивите към направените предложения: <https://www.fsc.bg/bg/normativna-uredba/obshtestveni-konsultatsii/>

В документа по-долу може да бъде намерена подробна информация относно предложението за модел „Бонус-малус“ под формата на въпроси и отговори.

Каква е историята на модела в България?

През 2018 г. в изпълнение на законовата делегация по чл. 490, ал. 5 от Кодекса за застраховането (КЗ) и въз основа на окончателния доклад на консултанта с международен опит в оценката на риска и актюерството (“Ърнст и Янг Бизнес Адвайзори Сълушънс“, Гърция), нает на основание §16 от Преходните и заключителни разпоредби на КЗ, на

06.11.2018 г., КФН, МВР и МТИТС предложиха вариант на Наредба (система „Бонус-малус“), който не беше одобрен от обществото. Причината за това бяха редица основателни критики: определянето на клас за „бонус-малус“ на автомобила, което се практикува само в една държава членка в Европейския съюз; предложението за запазване на класа за „бонус-малус“ при прехвърляне на собствеността върху МПС, което не е предвидено в системите за „Бонус-малус“ на нито една от анализирания държави в ЕС, а също и с аргумента, че по този начин се възлага тежест на лица, които не са отговорни за причиняване на вреди или за допускане на нарушения по пътя. Отправени бяха и критики, че системата „Бонус-малус“ не се отнася за МПС, които са общинска или държавна собственост.

Кои са отговорните институции за създаване на нов модел и как протече процеса по създаването му?

Новото ръководство на Комисията за финансов надзор още при встъпването си в длъжност през пролетта на 2019 г. заедно с МВР и МТИТС създаде необходимата организация за изготвянето на нова концепция за въвеждане на „Бонус-малус“ в България като основен приоритет, който ангажимент е и в изпълнение на мерките, заложи в „Европа 2020: Национална програма за реформи“.

При изработване на новото предложение на Наредбата за системата „Бонус-малус“, на първо място бяха анализирани всички коментари и препоръки на заинтересованите страни, на правителствените и неправителствените организации и на гражданите, дадени в общественото обсъждане по предходния проект на наредбата; бяха проведени редица срещи и дискусии за взимане предвид на различните гледни точки на участниците в движението; беше проведен изключително задълбочен анализ на международните практики и на онези специфични компоненти от тях, които са възможни за адаптиране в България. Най-сериозно внимание, време и усилие беше посветено на местните за България специфики, касаещи модела, възможните предизвикателства, които той може да срещне както на ниво внедряване, така и на ниво ефективност и ефикасност. Беше извършен анализ и съпоставка на приложимостта на система „бонус-малус“ в България спрямо останалите държави-членки на ЕС.

Изработването на предложението за модел „Бонус-малус“ продължи 6 месеца с експертна група от над 20 участника от трите държавни структури – КФН, МВР и МТИТС, в сътрудничество с представители на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, които имаха за задача да подготвят модел, отразяващ спецификите на българското законодателство в областта на пътно-транспортна, застрахователна, автомобилна и други свързани с това сфери. Проектът е изработен с изцяло вътрешен капацитет без никаква допълнителна финансова инвестиция към външни подизпълнители и консултанти.

При разработването на наредбата са използвани предоставените от МВР и Гаранционния фонд (ГФ) статистически данни, чрез които са установени факторите (пътни нарушения), които имат най-значителен ефект върху честотата на инцидентите, свързани с фатални изходи и телесни наранявания, подготвени на тяхна база статистически анализ и моделите за моделиране, изготвени от консултанта „Ърнст и Янг Бизнес Адвайзори Сълушънс“, Гърция.

За да се осигурят равнопоставени условия на всички участници в системата „Бонус-малус“ се предлага за целите на класификацията, както на водачите, така и на собствениците

да се взимат предвид само нарушенията и престъпленията, извършени след 01.01.2020 г. Системата „Бонус-малус“, съгласно предложения проект ще има два етапа:

Първи етап: влизане в сила на разпоредбите, които ще позволят отчитането на извършените административни нарушения и престъпления, които са заложили като фактори за определяне на „бонус-малус“ класа на водача и собственика на МПС от 01.01.2020 г.

Втори етап: влизане в сила на разпоредбите, които регулират определянето на „Бонус-малус“ класа на водача и собственика на МПС и коригирането със съответния коефициент на индивидуалната застрахователна полица от 01.01.2021 г.

Предлага се, също така, с цел избягване на привилегировано третиране или дискриминация системата да се прилага по еднакъв начин в случаите на моторни превозни средства, собственост на физически лица, юридически лица, държавата и общините и в случаите на моторни превозни средства, използвани за лични и служебни цели. Предложният модел на системата отчита обективното правно положение, че съгласно българското законодателство застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите по отношение на конкретно моторно превозно средство може да се сключи, както от неговия собственик, така и от всяко друго лице и не се правят предложения за неговата промяна.

В изпълнение на законовата делегация се предлага системата „Бонус-малус“ да отчита факторите, свързани с поведението на водачите при движение по пътищата (установени с влезли в сила актове за налагане на наказания на административни нарушения по Закона за движението по пътищата или престъпления по глава десета и глава единадесета, раздел втори от Наказателния кодекс, които имат отношение към настъпване на ПТП и причиняване на телесни увреждания и смърт на участници в движението). Конкретните административни нарушения и престъпления са групирани в седем категории в Приложение № 1 към проекта на наредба съгласно тяхната тежест и за всяка категория е определен брой наказателни точки, които да се начисляват при влизане в сила на актовете за налагане на наказания. Други фактори (като напр. изплатени обезщетения, нарушения на други закони извън Закона за движението по пътищата) не се предвижда да се използват за целите на задължителното коригиране на застрахователната премия съгласно нормативно установената система „бонус-малус“.

Предложено е факторите, свързани с изплатени обезщетения по претенции по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите да могат да се използват от застрахователите при формиране на тяхната базова застрахователна премия по застраховката, като да се предвидят намаления (отстъпки) или увеличения (надбавки), съгласно разработени от тях тарифи, обявени пред Гаранционния фонд. По този начин не се създава нормативно задължение на застрахователите да прилагат тези фактори в договорната си практика и застрахователите остават свободни да формират тарифите за базовата застрахователна премия по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Единственото ограничение, което се поставя при формирането на базовата премия е тя да не включва факторите, определени за целите на системата „бонус-малус“, за да се избегне двойното отчитане на едни и същи фактори, както при определяне на базовата премия така и при нейното коригиране.

В случай, когато факторите, свързани с изплатени обезщетения по претенции, са предвидени в тарифите на застрахователите, се създават условия за използване на информацията в регистъра на предявените и изплатените претенции, поддържан в

информационния център на Гаранционния фонд. Това ще позволи на застрахователите да извършват качествена индивидуална оценка на риска на база изплатени обезщетения при определяне на базовата застрахователна премия по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и ще се създаде гаранция срещу недобросъвестно скриване или срещу незнание на информацията от застраховащите лица по отношение на тези фактори за оценка на риска.

Предложеният модел предвижда носители на „Бонус-малус“ класа да бъдат на самостоятелно основание собственикът на моторното превозно средство по отношение на конкретното моторно превозно средство и водачът на моторното превозно средство. Предлага се собственикът да бъде носител на класа за „бонус-малус“, доколкото той има право на ползване и разпореждане с моторното превозно средство и с поведението си може да определя лицата, които да го управляват. По тази причина се предлага неговият „бонус-малус“ клас по отношение на конкретното МПС да се влияе от всички административни нарушения и/или престъпления, извършени с МПС през периодите на собственост. За да се избегне ефектът на разпространение и умножаване на ефекта от увеличаване на класа за „бонус-малус“ на собственика в резултат от поведението на останалите водачи върху евентуални други МПС, притежавани от същия собственик, се предлага класът за „бонус-малус“ на собственика да се отнася до всяко конкретно МПС. По такъв начин извършените нарушения с това конкретно МПС няма да натоварват други МПС, притежавани от същия собственик и ще се избегне ефектът на разпространение.

С придобиването на моторното превозно средство се предвижда новият собственик да се класифицира в базов „неутрален“ клас за „бонус-малус“, който е равен на базовата застрахователна премия на застрахователя, съгласно тарифата без корекции. За да се избегне заобикаляне на системата, чрез фиктивно прехвърляне на моторното превозно средство и неговото повторно придобиване от същия собственик с цел изчистване на натрупани „малуси“ се предлага при последващо придобиване на същото моторно превозно средство от същия собственик да се вземат предвид натрупаните „малуси“ през предишните периоди на притежание при прилагане на правилата за преход, с цел собственикът да се окаже в същия „бонус-малус“ клас, който би имал, ако собствеността върху моторното превозно средство не е била прехвърляна.

Предлага се водачът на моторното превозно средство да бъде носител на клас „бонус-малус“, защото поведението на водача е основният фактор за причиняване на пътнотранспортни произшествия с произтичащите от тях вреди върху други граждани и имущество и основната цел на предлаганата система е да противодейства на рисковото поведение на водачите на превозни средства при движението им по пътищата. За да може да се отчита „бонус-малус“ класът на водача се прави предложение за промени в законодателството, които да изискват вписването на всички водачи, които ще управляват определено моторно превозно средство (включително собствениците на моторното превозно средство, когато са правоспособни водачи и възнамеряват да го управляват), в застрахователната полица по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“.

Предложението за самостоятелното вписване на собственика като водач се прави, за да се разграничи неговия клас като собственик, който е по отношение на конкретното моторно превозно средство и който зависи от нарушенията и/или престъпленията, извършени с конкретното моторно превозно средство, от личния му клас като водач, който зависи от всичките извършени от него нарушения или престъпления, независимо от моторното

превозно средство. Идентификацията на всички водачи, вкл. и на самия собственик, когато той има намерение да управлява собственото си МПС, е от особена важност за постигането на справедливост в системата при определяне на премията по застраховката, имайки предвид, че всеки водач има индивидуален рисков профил.

Предлага се за неизпълнението на задължението за обявяване на водачите в полицата да има административно наказание, както за водача, така и за собственика на моторното превозно средство. Също така законът предвижда в случай на недобросъвестно скриване на информация относно водачи, които представляват повишен застрахователен риск, застрахователят да има право да събере допълнителна премия, съответстваща на по-високия риск. Не се предвижда изключване на невписания водач от кръга на покритието по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, нито регрес на застрахователя спрямо него за размера на изплатеното обезщетение.

Прави се предложение за изключения от задължението за обявяване на водачи в полицата в някои ситуации, когато: обществени интереси налагат това (линейки, превозни средства със специален режим на движение, собственост на МВР и др. подобни, имащи право да ползват специален режим на движение; моторно превозно средство, което е собственост или е предоставено за ползване от лице, което е внедрило система за управление на пътната безопасност БДС ISO 39001; учебно моторно превозно средство по време на обучението или изпита им за придобиването на правоспособност за управление на МПС или по време на обучението за придобиване на квалификация на водача по реда на чл. 7б, ал. 7 и 8 от Закона за автомобилните превози.

Предложените изключения няма да водят до освобождаване от прилагането на системата „бонус-малус“ спрямо посочените категории МПС, тя продължава да се прилага за тях на база „бонус-малус“ клас на собственика. Водачите, които управляват МПС, предмет на изключенията също няма да бъдат изключени от системата „бонус-малус“, защото в случай на извършени нарушения при управление на такива превозни средства увеличението на техния „бонус-малус“ клас ще се отразява при вписването им в застрахователни полици по отношение на други моторни превозни средства – напр. личните им автомобили. Предлага се „бонус-малус“ класът на водача да се определя към момента на вписване в застрахователната полица, като се отчитат административните нарушения и престъпления, установени с влезли в сила наказателни постановления, фишове, електронни фишове и присъди към момента на вписването в застрахователната полица. Предлага се при първо вписване в застрахователна полица на водач, за който няма информация за влезли в сила такива актове за налагане на наказания да се определя базов „неутрален“ клас за „бонус-малус“. В случай че има информация за такива влезли в сила актове за налагане на наказания, водачът ще се класифицира в базовия „неутрален“ клас за „бонус-малус“ към момента на влизане в сила на първия такъв акт за налагане на наказание за извършено административно нарушение или престъпление, към който момент автоматично ще се начисляват наказателните точки за повишаване на „бонус-малус“ класа съобразно тежестта на нарушението или престъплението. След това към водача ще се прилагат правилата за преход – при изтичане на една година от датата на влизане в сила на съответния акт за налагане на наказание, без в този период да е влязъл в сила друг акт за налагане на наказание за друго нарушение или престъпление, водачът ще слиза с един „бонус-малус“ клас на долу, а при влизане в сила на такива актове, ще качва с класовете, съответстващи на тежестта на административното нарушение (престъпление).

За да се избегнат злоупотреби със системата „бонус-малус“, при които водач преди първото си вписване в застрахователна полица целенасочено извършва маловажно нарушение, спрямо което се прилагат малък брой точки, водещи до определяне на нисък клас за малус, след което след дълъг период, в който водачът не се вписва в полица за задължителна застраховка, възползвайки се от намаляване на „бонус-малус“ класа според общите правила за преход, се вписва в полица направо на клас „бонус“, се предлага за такива водачи, за които влизането в системата се определя от извършено предходно нарушение, първоначалният „бонус-малус“ клас да не може да бъде по-нисък от неутрален.

При предложения вариант, при който носители на класа за „бонус-малус“ са както собственикът така и водачът премията по застраховка „Гражданска отговорност“ следва да се коригира в съответствие с по-високия „малус“ измежду „бонус-малус“ класификациите на собственика и на всички водачи на съответното МПС. За информационни и контролни цели се прави предложение при изготвяне на застрахователната полица по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите да се вписват поотделно класовете на собственика на превозното средство и на всички вписани водачи. При сключване на застраховката към базовата премия, определена от застрахователя, да се прилага коефициентът на най-високия от всички тези класове.

Предлагат се две алтернативни скали за „бонус-малус“: едната с 15 (петнадесет класа) при базов „неутрален“ клас 6, пет класа „бонус“ и девет класа малус. При нея в най-облагодетелстващия „бонус“ клас се реализира отстъпка от 23% от базовата премия а в най-утежняващия „малус“ клас се реализира увеличение от 400 % на базовата премия. Втората скала съдържа 20 (двадесет класа) при базов „неутрален“ клас 8, седем класа „бонус“ и дванадесет класа малус. При нея в най-облагодетелстващия „бонус“ клас се реализира отстъпка от 25% от базовата премия, а в най-утежняващия „малус“ клас се реализира увеличение от 400 % на базовата премия.

Целта на това предложение е в рамките на общественото обсъждане заинтересованите лица да изразят своите предпочитания коя скала да бъде приложена. По отношение на броя класове трябва да се отбележи, че „бонус-малус“ системите, които имат по-малък брой класове, позволяват по-бърз преход на лицата между различните класове, но водят до по-резки увеличения на премиите, за да компенсират това. Предложени са скали с използване на максимален малус от 400%, защото това ще позволи по-големи отстъпки в бонус класовете. И двете предложени скали са разработени от консултанта и на база на изчисления индекс на издръжливост са сред най-балансираните от всичките единадесет предложени варианта.

Скалата на „бонус-малус“ класовете заедно с коефициентите за промяна на базовата застрахователна премия се определят в **Приложение № 2** към проекта на наредба. Предлагат се правила за преход между класовете, съгласно които за всяка една наказателна точка, посочена в **Приложение № 1**, лицето – собственик или водач на МПС, преминава с един „бонус-малус“ клас по-високо. Класът, както на собствениците на моторни превозни средства, така и на водачите се променя като се определя следващият по-нисък „бонус-малус“ клас с изтичане на всеки дванадесет месеца от датата на определяне на първоначален клас и/или датата на влизане в сила на всяко едно наказателно постановление, фиш/електронен фиш и присъда, когато в този едногодишен период не е влязъл в сила друг акт за налагане на наказание за престъпление или административно нарушение по **Приложение № 1**.

Направено е предложение от това правило да има изключение за срока на изтърпяване на наложено наказание за временно лишаване (по съдебен или административен ред) от право да се управлява МПС, или при отнемане на свидетелство за управление на моторно превозно средство по чл. 171, т.1 от ЗДвП, или когато е наложена мярка за процесуална принуда по реда на чл. 69а от НПК, както и за лица, които не са придобили или не са възстановили правоспособност, като в тези случаи „бонус-малус“ класът може да се променя до достигане най-много на базов „неутралаен“. Респективно, ако водачът се намира на „бонус“ клас този клас да спре да се намалява до възстановяването на правоспособността.

Предложението е продиктувано от стремежа за оказване на превантивен ефект върху участниците в движението по пътищата. Логиката се обуславя от факта, че лицата, спрямо които са приложени тази мерки, нямат правото да управляват МПС и в този смисъл не са фактор в движението по пътищата. Неоправдано е тези лица да преминават в по-нисък „бонус-малус“ клас от „неутралния“ в срока на неправоеспособност, тъй-като така или иначе те не влизат в обсега на Наредбата за системата „бонус-малус“, която отчита факторите, свързани с поведението на водача при движение по пътищата и се очаква тези лица без правоспособност да не влияят пряко върху движението по пътищата.

За да се избегне рискът от невярно отразяване на данни за целите на определяне на класификацията по „бонус-малус“ се предлага за целите на определяне на „бонус-малус“ класовете да се извършва обмен на информация между информационната система на Гаранционния фонд, информационните системи на застрахователите по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ и информационните системи на Министерство на вътрешните работи и на Министерство на правосъдието, съдържащи информацията, съответно за влезлите в сила наказателни постановления, фишове и електронни-фишове за административните нарушения и за влезлите в сила присъди за престъпленията, които имат отношение за определяне на класовете.

Въз основа на информацията, получена от обмена на данни, се предлага Гаранционният фонд да изчислява „бонус-малус“ класа на собственика и на водачите заедно със съответните коефициенти и да определя най-високия клас, който следва да се използва за коригиране на премията по застрахователната полица, като подава данните, които следва да се впишат в нея от застрахователя.

Предложено е система „бонус-малус“ да не са прилага по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите по чл. 483, ал. 5 от КЗ, която се сключва само по временна табела с регистрационния номер. Временните табели с регистрационен номер се предоставят за ползване при управление на МПС на територията на страната с случаите на тестване, придвижване до съответните органи на държавната администрация, до сервиз, от един търговски обект до друг и до официално обявено изложение. Тези табели се използват от неопределен на брой нерегистрирани МПС и неопределен брой водачи, поради което е невъзможно за тях да се приложи обоснован подход за прилагане на система „бонус-малус“.

Предложено е въвеждането на административна електронна услуга, предоставена от Гаранционния фонд, чрез която лицата да могат да проверяват своя индивидуален „бонус-малус“ клас. За достъп до тази електронна услуга е предложено лицето да въвежда личен идентификатор (ЕГН, ЛНЧ, ЛН, ЕИК или БУЛСТАТ) и електронен код (от типа на персонален идентификационен код) или квалифициран електронен подпис. Освен проверка

чрез електронната услуга предоставяна от Гаранционния фонд, за улеснение на потребителите, които не разполагат с електронен код или квалифициран електронен подпис, е предвидена възможност проверката да се извършва посредством застрахователите и застрахователните посредници, които предлагат сключването на задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, срещу предоставяне на документ за самоличност. Предложено е услугите да се предоставят безплатно.

Предвижда се и специален механизъм за оспорване на определените „бонус-малус“ класове, както и оспорване на факторите (наказателни постановления, фишове/електронни фишове и присъди), в зависимост от които същите са определени. По този начин се изключва възможността за утежняване положението на потребителите на застрахователни услуги чрез неправилно определен клас или неправилно въведени данни за определянето на по-висок размер на индивидуална застрахователна премия на лицата. Изрично е посочено в чл. 18, ал. 2 от проекта на наредба, че оспорването не освобождава лицата от задължението за сключване на задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Предвид предложения подход за изчисляване на „бонус-малус класовете на база информация от информационните системи на Министерство на вътрешните работи и Министерство на правосъдието с проекта на наредба се предлага да се определи взаимодействието на информационната система на ГФ с информационните системи на застрахователите, МВР и МТИТС, и съхраняваните данни за целите на системата „бонус-малус“.

Заедно с предложението за Наредба за система „бонус-малус“ се правят и предложения за изменения в Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз.

Предложенията са насочени в няколко основни направления:

- създаване на задължение на застрахователите да подават тарифите за базовите премии по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите в ГФ, който да поддържа база данни за информационни цели, като се създават условия за опазване на поверителността;
- Промяна на реквизитите на застрахователната полица, в която да се вписват водачите, които ще управляват МПС и за които ще се определя „бонус-малус“ клас, вписване на информация за „бонус-малус“ класовете за водачите, собственика, коригиращия коефициент, който се прилага към застрахователната премия.

Промените се налагат за да се осигури събирането на необходимата информация за прилагането на системата „бонус малус“, както и нейното надлежно-отразяване в застрахователната полица за информационни и контролни цели.

Във връзка с обсъдените по-горе изключения от задължението за обявяване на водачи в полицата по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите са направени предложения в проекта на наредба да се предвиди освобождаване от задължението за вписване на водачи в застрахователните полици за:

- за линейки, пожарни и др. подобни, имащи право да ползват специален режим на движение (МПС собственост на МВР);

- за МПС, собственост или предоставени за ползване на лице, което е внедрило система за управление на пътната безопасност БДС ISO 39001;
- за учебно МПС – само за лица по време на обучението или изпита им за придобиването на правоспособност за управление на МПС или по време на обучението за придобиване на квалификация на водача по реда на чл. 76, ал. 7 и 8 от Закона за автомобилните превози.

Прави се предложение да се уреди, че в случаите на необявено физическо лице, което управлява МПС, включително когато това необявено физическо лице е собственикът, застрахователят има право в сроковете, предвидени по Кодекса за застраховането (не по-късно от един месец от узнаване на необявеното обстоятелство), да иска разликата между договорената премия и премията, която съответства на риска при отчитане на определения от информационната система на ГФ „бонус-малус“ клас на необявения водач на МПС, към датата на сключване на застрахователния договор, заедно с лихвата за забава. Прави се предложение да се уреди режим на изменение на застрахователната полица по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, който гарантира, че при вписване/отписване на водач на МПС в полицата ще се отразяват корекциите в определените „бонус-малус“ класове и при увеличаване на рисковия клас ще се коригира застрахователната премия. Също така се прави предложение да се регламентира издаването на добавъците към застрахователната полица, които касаят обстоятелства, свързани със системата „бонус-малус“.

За целите на ползване на данни относно изплатените обезщетения от страна на застрахователите за определяне на базовата премия се предлага регламентация на достъп до базата данни в ГФ за изплатените претенции за предходните 5 год. по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В едногодишния период до 01.01.2021 г., следва да бъдат приети промени в Наредба № 49 от 16.10.2014 г. за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз, както и в Кодекса за застраховането, което ще осигури функционирането на системата „бонус-малус“ във вида, приет окончателно от трите институции след провеждане на общественото обсъждане. Разработването и приемането на промените в Наредба № 54 от 2016 г. за регистрите на Гаранционния фонд за обмена и защитата на информацията и за издаването и отчитането на задължителните застраховки по чл. 461, т. 1 и 2 от Кодекса за застраховането следва да завърши във възможно най-кратки срокове, за да се създадат условия за извършване на доработките в системите, които да гарантират осъществяване на обмена на данни.

Промените в Кодекса на застраховането ще се отнасят до уреждане на връщането, съответно доплащането на застрахователната премия при отписване и вписване на водач в нея, както и въвеждането на санкция за необявяването на водач, който ще управлява МПС при сключването на застрахователната полица.