

Изготвяне на система Бонус-малус (БМС) по застраховка „Гражданска отговорност на МПС“ в България

29.05.2018 г.

(превод от английски език)



The better the question. The better the answer.
The better the world works.

Съдържание

1	Въведение	3
2	Преглед на БМС в България	5
3	Преглед на характеристиките на БМС в България	11

1 Въведение

Пътните инциденти и техните последици се превръщат в едни от най-важните и предизвикателни събития, с които гражданите на Република България се сблъскват. През периода 2014–2016 г. смъртните случаи вследствие от пътнотранспортни произшествия (ПТП) достигат близо хиляда и осемстотин броя, сериозните телесни повреди – близо двадесет и три хиляди, а пътните нарушения наброяват един милион и двеста хиляди случая. Предвид очевидната опасност за обществената сигурност и свързаните с това последици както за социалния, така и за икономическия живот, Република България има за цел да насърчи отговорното шофиране чрез въвеждането на система Бонус–малус (БМС).

Анализът, представен подробно в настоящия доклад, има за цел да идентифицира рисковите фактори, свързани с пътни произшествия, водещи до смъртни случаи и телесни и/или имуществени вреди. С тази цел и с цел изработването на подходяща система за управление на безопасността, са разгледани данни за пътнотранспортни произшествия и нарушения, извършени от лица с превозни средства, регистрирани в Република България. Наличният набор от данни, предоставен от Министерство на вътрешните работи (МВР) и Гаранционния фонд (ГФ), обхващат периода от 1 януари 2014 г. до 31 юли 2017 г., но не включва инциденти, за които не е налична достатъчна информация. Събития без пълна информация за нарушения на пътното движение при злополука са изключени от проучването. В допълнение, за целите на този анализ, не са взети под внимание някои видове променливи като умения, поведение и други специфични характеристики на водача, околна среда, пътна обстановка, както и метеорологичните условия.

Въз основа на резултатите от статистическия анализ и прилагането на модели бе установено, че сред разглежданите фактори, превишаването на ограничението на скоростта има най-значителен ефект върху честотата на инцидентите, докато други пътни нарушения като изпреварване и отнемане на предимството, също имат значително влияние, макар и в по-малка степен. Не е установена значителна връзка с риска от злополуки поради използване на мобилни телефони, неспиране на червен сигнал на светофар и непълнота на необходимите документи на водача и/или превозното средство. Въпреки това, те не са изключени от предложената БМС. Вместо това, тези фактори са включени като отделна категория с цел да се идентифицира нежелано поведение на водача и да повлияят на категоризацията на риска на водача.

Като цяло, предложената система за управление на безопасността е структурирана по начин, който има за цел да подобри пътната безопасност чрез насърчаване на разумно управление на превозните средства и да доведе до намаляване на броя на смъртните случаи и телесните наранявания.

Следната терминология е използвана в този раздел.

Таблица 1.1: Дефиниция на ключови термини

Термин	Определение
БМС	Бонус-малус е система от правила, определящи увеличение/намаление на застрахователната премия, в зависимост от предишни нарушения на водача на превозното средство. Колкото е по-голям рискът, свързан с водача, толкова по-голямо ще бъде увеличението на премията.
ПТП	Пътнотранспортно произшествие.
ПТН	Пътнотранспортно нарушение.
Категория на риска	Набор от пътнотранспортни произшествия/нарушения със сходен риск.
БМ клас	Категорията, в която попадат лица със сходен профил на риска. БМ системата се състои от няколко класа, определящи различни нива на увеличение/намаление на премията. Лицата преминават от един клас в друг, въз основа на извършени пътнотранспортни произшествия/нарушения.
Наказателни точки	Всяка злополука/нарушение е свързано с брой наказателни точки, на базата на честотата и степента на злополуката/нарушението.
Неутрален клас	Клас, за който не се извършва увеличение или намаление на премията.
Бонус клас	Клас, който показва намаление на премията. Обикновено лицата с по-добра история попадат в този клас.
Малус клас	Клас, който показва увеличение на премията. Обикновено лицата с по-лоша история попадат в този клас.
Собственик	Лице, което притежава право на собственост на превозното средство, независимо дали притежава свидетелство за управление.
Притежател на полица	Лице, което е сключило договор за гражданска отговорност за моторно превозно средство.
Водач на МПС	Лице, което притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство в даден момент.
Регистриран водач на МПС	Лице, притежаващо свидетелство за управление, което е посочено в договора за лизинг като един от водачите на превозното средство.
Коригиране на премия	Увеличение/намаление на премията въз основа на класификацията на съответното лице спрямо БМС.

2 Преглед на БМС в България

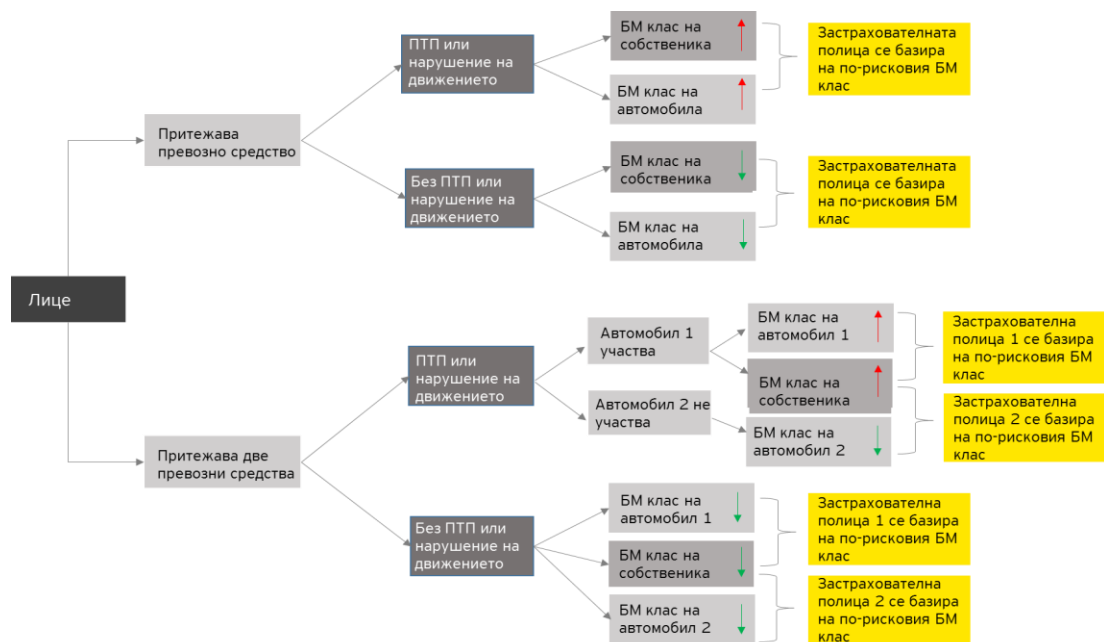
Причината за създаването на БМС в България е въвеждането на система, която да възнаграждава или наказва начина, по който шофират водачите на МПС, така че да се подобри застрахователната система „Гражданска отговорност“ и да се допринесе за намаляването на броя на смъртните случаи и телесните повреди, причинени при пътно-транспортни произшествия. За ефективно и успешно изпълнение, предложената БМС трябва да идентифицира и насочи вниманието към съответните рискови фактори, но същевременно да преодолее празноти, създадени от прилагането на действащите закони и разпоредби в областта на застраховането.

Специално в Република България всяко лице, различно от собственика на превозното средство, може да сключи застрахователна полица, но няма изискване за регистриране на други водачи по полицата. Очевидно е, че при тези условия хората имат възможност да манипулират системата и да регистрират като притежатели на полици по-малко рискови лица с положителна БМ класификация, която ще генерира по-ниски застрахователни премии. Предвид тази възможност изглежда разумно да се използва БМ класификацията на собственика на превозното средство за целите на определянето на корекцията на премията. Този подход ще направи БМС сравнително ясна и лесна за прилагане и ще адресира адекватно проблеми като описаните по-горе. При използването на БМ класификацията на собственика на превозното средство обаче не премахва възможността дадено лице да избере да прехвърли собствеността върху превозно средство на лице с по-благоприятна БМ класификация и да се възползва както от по-ниска застрахователна премия, така и същевременно да може да управлява автомобила.

Като се има предвид описаното по-горе, се предлага в случаите на прехвърляне на собствеността на превозното средство, БМ класификацията да се определи, като се вземе предвид историята на претенциите на превозното средство заедно с тази на собственика и изборът да бъде по-рисковият от двата. На практика, тъй като през годината възникват произшествия и/или нарушения, ще бъдат засегнати както БМ класификацията на превозното средство, така и на собственика на МПС. Тъй като класификацията на моторните превозни средства ще остане незасегната непосредствено преди и след прехвърлянето на собственост, това означава, че високорисковият индивид, който се опитва да се възползва от по-ниска застрахователна премия чрез прехвърляне на собствеността върху физическо лице с по-добра БМ класификация, всъщност няма да бъде възможно. Това изисква историята на претенциите на превозното средство да бъде точно и последователно записана, така че да се използва идентификационният номер на превозното средство, а не регистрационният номер.

Графика 2.1 по-долу илюстрира как ще бъде определена премийната корекция за физическо лице, в зависимост от броя на притежаваните от него автомобили и от наличието на пътнотранспортни произшествия и/или нарушения.

Графика 2.1: Пример за БМС класификация за физическо лице



Горепосоченият подход ще адресира въпроси, свързани с опитите на физически лица да се възползват от системата, като регистрират като собственици на превозни средства лица с благоприятна БМ класификация, но все още не отразява БМ класификацията на лицата, които всъщност са отговорни за пътнотранспортни произшествия и/или нарушения, но не са собственици на въпросното превозно средство. За тази цел се препоръчва в случаите, когато пътнотранспортни произшествия и/или нарушения са причинени от лице, различно от собственика, БМ класификацията на това лице да се влияе едновременно от тази на превозното средство и собственика на превозното средство. БМ класификацията на лица, които в момента не притежават свое собствено превозно средство, все още не може да бъде приложена, тъй като БМ системата ще бъде приложена на базата на историята на превозното средство или на собственика на превозното средство, но ще влезе в сила на по-късен етап, когато съответното лице сключи договор за лизинг или закупи автомобил.

От това следва, че за ефективната работа на БМ системата, пътнотранспортните произшествия и/или нарушения трябва да бъдат записани точно и да бъдат регистрирани както към превозното средство, така и към собственика на превозното средство и/или към трето лице, когато това е приложимо.

В Таблица 2.2 е представено обобщение на предложената БМ рамка за България, която е съпоставена с тези, приети в други страни от ЕИЗ.

Таблица 2.2: Основни характеристики на предложената БМС в България

Предложени правила за БМС в България	Франция	Унгария	Италия	Люксембург	Румъния	Латвия	Холандия
Историята на претенциите на собственика се използва в класификацията на БМ.	x	x	✓	x	✓ ¹	✓	x
Историята на претенциите на автомобила се използва за класификацията на БМ.	x	x	x	x	x	x	x
БМ класификацията на водача е засегната.	✓	x	x	x	x	x	x
Трябва да се избере най-наказателната класификация на БМ между историята на претенциите на собственика и автомобила.	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Новите участници в БМС се включват в неутрален/базов клас	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Когато дадено лице, различно от собственика, причини злополука, ще бъде засегната БМ класификацията на собственика, както и на водача.	x	x	x	x	x	x	x
По време на прехвърлянето на собствеността на превозното средство се избира по-рисковата класификация на БМ между тази на превозното средство и на новия собственик.	x	x	x	x	x	x	x
За новозакупени превозни средства се прилага БМ класификацията на собственик.	x	x	✓	x	✓	✓	x
За физическо лице, което притежава повече от едно превозни средства, по-рисковата БМ класификация между тази на собственика и на превозното средство се прилага отделно за всяко превозно средство.	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
За съвместно притежавани автомобили се прилага по-рисковата класификация на БМ спрямо собствениците.	x	x	✓	x	N/A	N/A	N/A
За превозни средства, собственост на юридически лица, БМ се класифицира въз основа на отделната история на претенциите на всяко превозно средство.	x	N/A	x	N/A	✓	x	N/A
БМ класификацията на водача ще бъде избрана за автомобили на лизинг.	✓	N/A	x	N/A	x	✓	N/A
При ПТП, включващо две или повече превозни средства с равна отговорност, е засегната класификацията на БМ за всеки собственик и водач.	✓	N/A	✓	N/A	N/A	✓	N/A
БМ класификацията на собственика няма да бъде засегната, ако превозното средство е използвано без негово съгласие.	N/A	✓	N/A	N/A	✓	N/A	N/A
В случай на висящо съдебно дело, малусът се прилага, след като се вземе решение за отговорното лице.	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓

¹ В Румъния собственикът на превозното средство и притежателят на застрахователната полица трябва да бъде едно и също лице.

Лизингови договори

За превозните средства по лизингови договори БМС следва да се приложи по отношение на регистрираните претенции на водача, в случай че той е физическо лице, или в зависимост от историята на претенциите на превозното средство, в случай че наемателят е юридическо лице.

Съсобственост на превозно средство от няколко лица

В случай, че дадено превозно средство е собственост на повече от едно лица, се предлага да се вземе предвид БМ класификацията на най-рисковите съсобственици на превозното средство, за да се избегнат случаи на злоупотреби. Придържането към последователен подход в случаите на съвместна собственост, когато има транспортни нарушения и/или ПТП, ще има ефект върху БМ класификацията на всеки съсобственик, на отговорния водач (ако е различен от собственика) и на превозното средство.

Собственост на юридическо лице

Както и в Румъния, при собственост на юридическо лице, БМС в България ще се прилага към историята на претенциите на всяко превозно средство, а не към тази на автопарка на юридическото лице. Това има за цел да вземе предвид възможността, че автомобилът може да бъде използван от което и да е лице, а не единствено от собственика, както и това, че юридическото лице може да притежава няколко превозни средства. Определянето на корекцията на премията спрямо историята на претенциите на юридическото лице означава, че премията за което и да е превозно средство може да бъде засегната от всички инциденти, засягащи юридическото лице, независимо дали те се отнасят до въпросното превозно средство. Едно единствено тежко събитие или няколко незначителни събития могат да доведат до висока класификация на БМ за юридическото лице и могат да засегнат застрахователната премия на целия автопарк, което не е желателно.

Прехвърляне на собствеността на дадено превозно средство

Както беше обсъдено, с цел избягване на случаи на умишлено прехвърляне на собствеността на превозното средство, класификацията на БМ се определя като по-рисковата между тази на новия собственик и прехвърленото превозно средство. Не е направена такава разпоредба от нито една от държавите от ЕИЗ, които в момента прилагат БМС.

Закупуване на ново превозно средство

В съответствие с правилата, прилагани в различните БМС в държавите от ЕИЗ (Италия, Румъния и Латвия), когато дадено лице закупи ново моторно превозно средство, БМ класификацията на собственика се използва за определяне на корекцията на премията, тъй като в самото начало новото моторно превозно средство ще бъде с неутрална класификация на БМ. Пренебрегването на класификацията на БМ на лицето, закупило новото превозно средство, както в

момента е в сила в Унгария, Люксембург и Холандия, може да даде възможност за манипулация, което очевидно не е желателно.

Приложение на БМ по висящи съдебни дела

В случаи на висящи съдебни дела, прилагането на БМС се отлага до обявяването на окончателното решение на съда.

Други препоръки за създаването на стабилна рамка на БМС

Следващият раздел представя набор от допълнителни препоръки, които имат за цел да отговорят на въпроси, които биха могли да засегнат успешното прилагане на БМС в България.

- ▶ При прилагането на БМС всички лица трябва да бъдат причислени към неутралния клас и преминаването им в различните класове на БМ трябва да следва преходните правила на системата.
- ▶ Всички лица, които придобият свидетелство за управление, трябва да бъдат категоризирани в неутралния клас, а преминаването им в различните класове на БМ трябва да следва преходните правила на системата.
- ▶ Лица, които понастоящем не притежават свидетелство за управление, трябва да бъдат причислени към неутралния клас при закупуване на моторно превозно средство и преминаването им през различните класове на БМ трябва да следва преходните правила на системата.
- ▶ Ако застрахователната полица е сключена с друго застрахователно дружество, се прилага класификацията на БМ на собственика.
- ▶ За лица, които притежават повече от едно превозно средство, по отношение на застрахователната премия на всяко превозно средство се прилага по-рисковата класификация на БМ от тази на собственика и съответното превозно средство.
- ▶ В случай на ПТП, което включва повече от едно превозно средство, отговорността се разпределя поравно за всички участващи страни, така че да се определи въздействието върху класификацията на БМ на всички собственици на превозни средства, отговорните водачи (ако са различни от собствениците) и превозните средства.
- ▶ Както е в Румъния, където е разрешено използването на едно превозно средство без съгласието на собственика, при случай на ПТП или ПТН, се предлага класификацията на БМ на собственика да не бъде засегната.
- ▶ За собственици, които не притежават свидетелство за управление на моторно превозно средство, при изтичане на валидността на застраховката, класификацията на БМ на превозното средство остава непроменена след сключване на нова застраховка. В случай че собственикът притежава повече от един автомобил, докато

застрахователната полица за един от тях е валидна, то класификацията на БМ на собственика може да бъде променяна спрямо бъдещи развития.

- ▶ БМ системата се прилага за всички превозни средства, с изключение на превозни средства, собственост на правителствени институции.

БМ класификацията се актуализира във възможно най-кратък срок след настъпване на ПТП или ПТН и се прилага при следващото подновяване на полицата.

3 Преглед на характеристиките на БМС в България

Бонус-малус е система от правила, която определя корекцията на застрахователната премия в зависимост от предишни нарушения на движението на пътищата. В рамките на БМС се определят брой БМ класификации, които целят да обхванат лица със сходен риск и да съответстват на определено ниво на премийна отстъпка или увеличение. Обикновено колкото по-лоша история има водачът на превозното средство, толкова по-висока е неговата БМ класификация и увеличението на неговата премия.

В рамките на БМС, при случаи на ПТП и/или ПТН, лицата ще преминават от една БМ класификация към друга, като броят на нарушенията за определен период и класът на лицето ще бъдат взети под внимание. При началното въвеждане на БМС, всички физически лица, както и бъдещи нови участници в системата, ще бъдат причислени към неутралния клас на БМ. Всяка година без инциденти ще бъде възнаградена с бонус точки, които ще прехвърлят лицата един клас надолу, докато при ПТП и ПТН, те ще бъдат санкционирани с малус точки спрямо предложената рискова категория.

3.1 Преходни правила

Точките за наказание, свързани с всеки тип ПТП и ПТН, ще бъдат определени чрез Таблица 3.1, която представя 7 категории на базата на честотата и степента на всеки инцидент. Таблица 3.1 също включва списък с нарушения, регистрирани от автоматичната информационна система, за да се осигури съгласуваност с настоящата законодателна рамка.

Следва да се обърне внимание, че за целите на определяне на подходяща категоризация, някои нарушения са разделени в няколко подгрупи. Превишаване на скоростта е категоризирано в зависимост от броя километри в час над допустимата скорост, местоположението (т.е. застроени или незастроени райони) и превозното средство (т.е. дали то е частна собственост или се използва за превоз на пътници и/или опасни товари). Това подразделение е необходимо, за да се гарантира, че степента на нарушението е правилно и справедливо адресирана. Например, превишаването на ограничението на скоростта в гъсто населена зона е очевидно по-опасно нарушение в сравнение с това в по-малко населено място и затова наказателните точки, присъдени в първия случай, трябва да бъдат по-високи от тези във втория. По подобен начин, МПС, превозващи пътници и/или опасен товар, се считат за по-рискови спрямо тези, използвани за лична употреба и следователно трябва да бъдат разпределени в категория с по-висок риск, въпреки че и двете нарушения попадат в една и съща подгрупа.

Имуществена щета, причинена поради небрежност, също се класифицира в две различни категории в зависимост от размера на причинените вреди. Въз основа

на исторически данни е определен праг от 300 лв., така че всички случаи, довели до имуществени щети в размер на 300 лв. или по-малко, се разпределят в категория 3, а всички случаи с щети над този праг са разпределени в категория 5.

Освен това, за да се осигури съответствие с разпоредбите на административната санкция, преднамерено нанесени имуществени щети са разпределени в категория 6, тъй като те са свързани с измама. Големите санкции, произтичащи от прилагането на БМС на висока класификация на БМ, заедно с разпоредбите, предвидени в Закона за движение по пътищата, трябва да доведат до намаляване на броя подобни случаи.

Таблица 3.1: Категории на пътнотранспортни произшествия и нарушения

Категории	ПТП/ПТН
Категория 1	Други безрискови нарушения Превिшаване на ограничението на скоростта с 10 км/ч за моторни превозни средства за обществен транспорт на пътници и опасни товари Превишаване на ограничението на скоростта в извънградски район с 10–30 км/ч
Категория 2	Превишаване на ограничението на скоростта в извънградски район с 30–50 км/ч Превишаване на ограничението на скоростта с 11–30 км/ч за моторни превозни средства за обществен транспорт за пътници и опасни товари
Категория 3	Превишаване на ограничението на скоростта в райони със застроена площ с 10–30 км/ч Нанесени щети върху имущество, причинени поради небрежност, по-малки от 300 лева
Категория 4	Изпреварване Други рискови нарушения Превишаване на ограничението на скоростта в извънградски район с над 50 км/ч Превишаване на ограничението на скоростта в райони със застроена площ с 30–50 км/ч Превишаване на ограничението на скоростта с 31 км/ч или повече за моторни превозни средства за обществен транспорт и опасни товари

Категория 5	<p>Шофиране в нетрезво състояние с по-малко от 1,2 промила в кръвта</p> <p>Отнемане на предимство</p> <p>Опасни маневри</p> <p>Неспазване на дистанция</p> <p>Превишаване на ограничението на скоростта в райони със застроена площ с над 50 км/ч</p> <p>Хулиганско поведение при управление на моторни превозни средства</p> <p>Хулиганско поведение при шофиране на моторни превозни средства и съпротива срещу компетентните органи</p> <p>Нанесени щети върху имущество, причинени поради небрежност, в размер над 300 лева</p> <p>Шофиране на моторно превозно средство, докато той/тя е лишен/а от правото да управлява моторно превозно средство, след като е наложено санкциониране за същия акт по административен ред</p> <p>Шофиране на моторно превозно средство без шофьорска книжка, след като е присъдено същото наказание до една година преди това</p> <p>Шофиране на моторно превозно средство, докато тече принудителна административна мярка за временно лишаване от свидетелство за управление</p> <p>Шофиране на моторно превозно средство, за което не е получено разрешение от собственика</p>
Категория 6	<p>Нанесените щети върху имуществото са причинени от умишлено причинено ПТП.</p> <p>Телесните наранявания са причинени от небрежност, но нарушителят е помогнал на пострадалия.</p> <p>Телесните наранявания са причинени на повече от един човек поради небрежност, но нарушителят е помогнал на пострадалите.</p> <p>Шофиране в нетрезво състояние с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 промила</p> <p>Шофиране с алкохолно съдържание в кръвта на повече от 0,5 промила, след като е наказан за шофиране в нетрезво състояние с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 промила</p> <p>Шофиране в нетрезво състояние след употреба на наркотични вещества или техни аналози</p> <p>Многократно шофиране в нетрезво състояние след употреба на наркотични вещества или техни аналози</p>
Категория 7	<p>Телесни наранявания, причинени от умишлено причинено ПТП</p> <p>Телесни наранявания, причинени от небрежност</p> <p>Тежки наранявания, причинени, когато нарушителят е в нетрезво състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или е избягал от мястото на престъплението или е управлявал без шофьорска книжка или ПТП, настъпило при пресичане на пешеходци</p> <p>Смъртен случай, причинен от умишлено ПТП</p> <p>Смъртен случай, причинен, когато нарушителят е в нетрезво състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или е избягал от местопрестъплението или е карал без шофьорска книжка или ПТП е настъпило при пресичане на пешеходци</p> <p>Смъртта е причинена на едно или повече лица или са причинени телесни повреди на едно или повече лица, когато нарушителят е в нетрезво състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или е избягал от мястото на престъплението или е управлявал без шофьорска книжка или ПТП е настъпило при преминаване на пешеходци.</p>

За целите на определянето на най-подходяща БМС за България са разгледани няколко различни системи. Както е илюстрирано в Таблица 3.2, всяка от тези системи се състои от равен брой категории, но наказателните точки, свързани с всяка от тях, и общият брой класове на БМ, към които може да бъде причислено дадено лице, се променят.

Таблица 3.2: Наказателни точки по категория нарушение за различни сценарии на БМС

Категории	БМС – наказателни точки										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Категория 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Категория 2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Категория 3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Категория 4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Категория 5	5	5	5	5	5	6	7	7	5	7	7
Категория 6	7	7	7	7	7	8	10	10	8	10	10
Категория 7	15	15	15	15	15	16	20	20	20	20	20
Брой класове	15	15	15	15	15	20	20	20	25	25	25

Вземайки система А за пример, ако дадено лице с класификация по БМ от 1 извърши нарушение, попадащо в категория 2, класификацията му по БМ ще се увеличи с 2 наказателни точки и ще попадне в рисков клас 3. Ако предположим, че лицето не извърши друго нарушение през годината, неговият клас ще бъде 3 (т.е., сумата на началната позиция, 1, плюс наказателните точки, 2).

3.2 Резултати от БМС

Този раздел представя преглед на резултатите, получени на базата на алтернативните наказателни структури и допустими класове на БМ.

Премийните множители са получени по начин, който гарантира наличието на финансово равновесие не само в дългосрочен план, но и през всяка следваща година на функциониране на системата. Този подход гарантира, че БМС разчита на собствено финансиране и не нарушава средната годишна застрахователна премия.

Получените премийни множители по БМ клас са показани в Таблица 3.3. След въвеждането на БМС се очаква българските застрахователни дружества да приложат премийните множители спрямо съответния БМ клас на лицето, към застрахователната премия на лицето, изчислена по класификационната политика на дружеството.

Класове с премиен множител по-малък от 100% отговарят на бонус класове, докато тези с по-голям от 100%, отговарят на малус класове. Неутралният клас, към който всички лица са причислени в началото на БМС, е класът, на който съответства премиен множител от 100%.

Таблица 3.3: Премийни множители (Premium relativities) за рискови класове

Клас	БМС										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	93%	77%	86%	71%	60%	91%	87%	75%	90%	89%	79%
2	95%	80%	90%	78%	65%	98%	94%	76%	91%	95%	84%
3	96%	82%	95%	90%	70%	99%	95%	77%	92%	96%	85%
4	98%	85%	100%	100%	100%	100%	96%	78%	94%	98%	87%
5	100%	88%	110%	120%	120%	105%	97%	79%	98%	99%	88%
6	105%	100%	120%	140%	140%	110%	100%	80%	100%	100%	95%
7	110%	125%	130%	160%	160%	114%	107%	90%	106%	105%	100%
8	116%	150%	140%	190%	190%	117%	111%	100%	113%	108%	110%
9	122%	175%	150%	220%	220%	122%	116%	110%	119%	113%	115%
10	130%	200%	160%	250%	250%	127%	122%	120%	127%	119%	120%
11	138%	240%	180%	280%	280%	133%	128%	130%	134%	123%	130%
12	147%	280%	220%	310%	310%	140%	134%	160%	144%	128%	140%
13	157%	320%	200%	340%	340%	147%	141%	190%	154%	133%	160%
14	167%	360%	250%	370%	370%	155%	149%	220%	164%	139%	180%
15	180%	400%	270%	400%	400%	163%	158%	250%	175%	145%	200%
16						172%	167%	280%	185%	151%	220%
17						181%	176%	310%	197%	158%	240%
18						191%	186%	340%	211%	165%	260%
19						202%	197%	370%	225%	173%	280%
20						208%	209%	400%	241%	181%	300%
21									257%	189%	320%
22									273%	198%	340%
23									291%	207%	360%
24									309%	216%	380%
25									329%	226%	400%

Както е представено на Таблица 3.3, максималната отстъпка от премията се прилага при БМС класовете D и E, като тя е съответно 29% и 40%, докато възможно най-голямото увеличение на множителя е приложимо при класовете B, D, E, H и K, 400%.

При прегледа на резултатите относно премийните множители, може да се отбележи, че спрямо предложените структури, корекции на премията не се прилагат линейно, а вместо това те зависят от класификацията на БМ на лицето/превозното средство преди настъпване на ПТП или ПТН. Вземайки структура H за пример, ако дадено лице, което понастоящем е част от БМ клас 2, извърши нарушение за превишаване на скоростта от категория 2, то неговата БМ класификация след прилагането на предложената наказателна структура (Таблица 3.2) ще се увеличи до БМ клас 4 и премийният множител ще се увеличи с около 3% (Таблица 3.3). В обратния случай, ако дадено лице, което е част от БМ клас 6, извърши същото нарушение, класификацията му по БМ ще се увеличи с 2 наказателни точки до клас 8, но новият премийен множител, на базата на

промяната в класа, ще се увеличи с 25%. От това следва, че за дадено ПТП/ПТН, колкото по-висока е класификацията на БМ на лицето преди инцидента, толкова по-голяма ще бъде промяната на премиения множител, и следователно по-голям стимул за лицата да спазват Закона за движение по пътищата, за да поддържат ниска БМ класификация.

Като цяло може да се заключи, че БМС, които имат най-малък брой класове, позволяват по-бърз преход на лицата между различните класове, но водят до по-резки увеличения на премиите, за да компенсират това. Също така, системите, които предоставят възможност за увеличение на премията на 400%, осигуряват по-големи отстъпки за лицата в бонус класовете.

Специални условия – тежкотоварни превозни средства с ремаркета

Системата БМС е предназначена за различни видове превозни средства, включително лични превозни средства и камиони. Имайки предвид, че средната годишна застрахователна премия за тежкотоварни автомобили с ремаркета е значително по-висока от тази на други видове превозни средства и едно увеличение на премията на 400%, например, най-вероятно ще направи застраховката недостъпна, затова е предложена горна граница от 200% за този тип превозни средства. Например, при сценарий G това би означавало, че при ПТП или ПТН, допустимото увеличение на премията няма да надвишава 200%, въпреки че класификацията на БМ би допуснала увеличение над това.

3.3 Илюстративни примери

За целите на подпомагането на разбирането и прилагането на БМС, в следващия раздел са посочени няколко примера заедно с подробни обяснения. За по-добра разбираемост, структурата H е използвана като основа за всички примери, като наказателната структура и премиите множител могат да бъдат намерени съответно в Таблицы 3.2 и 3.3.

Както е вече споменато, при определянето на застрахователната премия за конкретно превозно средство, за целите на БМС ще бъде приложена по-рисковата класификация от тази на лицето и превозното средство. Това означава, че лице, което не е извършило ПТП или ПТН в миналото и не е притежавало автомобил, ще бъде причислено към неутралния клас на БМ. В случай че дадено лице закупи употребявано превозно средство, което е свързано с даден БМ клас, то тогава по-високият клас от този на лицето и превозното средство ще бъде използван за определяне на застрахователната премия.

Множество пътнотранспортни произшествия и/или нарушения

В случай на множество пътнотранспортни произшествия и/или нарушения наказателните точки, които следва да бъдат присъдени, трябва да се натрупват преди да се определи новата БМ класификация и съответно последващата корекция на премиите.

Пример 1: Да вземем за пример физическо лице и превозно средство, и двете от които с настояща БМ класификация 3. Да приемем, че през годината лицето извърши 2 ПТН, свързани с превишаване на скоростта, използвайки въпросното превозно средство, всяко от които е класифицирано като нарушение от категория 1, водещи до 1 наказателна точка. При настъпване на първото нарушение, БМ класификацията на водача и на превозното средство ще се увеличи с 1 наказателна точка до клас 4. При настъпване на второто нарушение, БМ класификацията на водача и на превозното средство отново ще се увеличи с още 1 наказателна точка до БМ клас 5, така че в края на годината увеличението на премията ще бъде от порядъка на 3%. Този сценарий е представен в Таблица 3.4 по-долу.

Таблица 3.4: Пример 1 – Корекция на премията при множество пътнотранспортни произшествия и/или нарушения

Пример 1	Текущ статус	Ефект след едно ПТН: Превишение на скоростта в незастроена зона с 10–30 км/ч	Ефект след едно ПТН: Превишение на скоростта в незастроена площ с 10–30 км/ч	Краен статус
БМ клас	3	4	5	5
Премиен множител	77%	78%	79%	79%

Пример 2: Да вземем за пример физическо лице и превозно средство, и двете от които с настояща БМ класификация 3. Да приемем, че през годината лицето извършва 2 ПТН, като използва въпросното превозно средство, едно от които се отнася до превишаване на скоростта в незастроена зона с 30–50 км / ч, а другото е свързано с превишаване на скоростта с 10–30 км / ч в застроена зона. Както е посочено в Таблица 3.2, първото нарушение представлява нарушение от категория 2, докато второто нарушение съответства на нарушение от категория 3, които водят до съответно 2 и 3 наказателни точки.

От това следва, че при настъпване на първото събитие, БМ класификацията и на водача, и на превозното средство се увеличава с 2 наказателни точки до БМ клас 5, а след настъпване на второто нарушение се увеличава с още 3 наказателни точки до БМ клас 8. Позовавайки се на Таблица 3.3 по-горе, следва че при подновяване на полицата, застрахователната премия ще се увеличи с приблизително 30%. Този сценарий е представен в Таблица 3.5 по-долу.

Таблица 3.5: Пример 2 – Корекция на премията при множество пътнотранспортни произшествия и/или нарушения

Пример 2	Текущ статус	Ефект след едно ПТН: Превिшение на скоростта в незастроена зона с 30-50 км/ч	Ефект след едно ПТН: Превишение на скоростта в застроена зона с 10-30км/ч	Краен статус
БМ клас Премиен множител	3 77%	5 78%	8 100%	8 100%

Пример 3: Да вземем за пример физическо лице и превозно средство, които понастоящем са с БМ клас 3. Да приемем, че през годината лицето участва в 3 ПТП/ПТН, използвайки въпросното превозно средство, първото от които е свързано с превишаване на скоростта в незастроена зона с 30-50 км / ч, второто с изпреварване, а третото – със злополука, включваща телесна повреда, причинена от небрежност. Както е посочено в Таблица 3.1, първото нарушение представлява нарушение от категория 2, второто нарушение – от категория 4 и третото нарушение – от категория 6, които водят до съответно 2, 4 и 10 наказателни точки.

От това следва, че при натрупването на наказателните точки, свързани с трите пътни произшествия/нарушения, БМ класификацията и на водача, и на превозното средство се увеличава от 3 на 19. Както е посочено в Таблица 3.3 по-горе, при подновяване на полицата, застрахователната премия ще се увеличи с приблизително 380%. Този сценарий е изложен в Таблица 3.6 по-долу.

Таблица 3.6: Пример 3 – Корекция на премията при множество пътнотранспортни произшествия и/или нарушения

Пример 3	Текущ статус	Ефект след едно ПТН: Превишение на скоростта в незастроена зона с 30-50 км/ч	Ефект след едно ПТН: Изпреварване	Ефект след едно ПТП: Телесна повреда, причинена от невнимание	Краен статус
БМ клас Премиен множител	3 77%	5 79%	9 110%	19 370%	19 370%

Единични пътнотранспортни произшествия и/или нарушения

В случай на единично събитие, което включва ПТН, водещо до произшествие, наказателните точки ще се присъждат по подобен начин на представените по-горе примери, за да се определи новата класификация на МПС и последващата корекция на премиите.

Пример 4: Да вземем за пример физическо лице и превозно средство, и двете с настояща БМ класификация 3. Да приемем, че през годината човекът извърши ПТН изпреварване, което води до злополука, включваща телесна повреда. Както е посочено в Таблица 3.1, нарушението представлява нарушение от категория 4, докато конкретният тип злополука попада в категория 6, което води съответно до 4 и 10 наказателни точки.

От това следва, че при натрупването на наказателните точки, свързани с ПТН, вследствие на което е причинена злополука, БМ класификацията на водача и тази на превозното средство се увеличават от 3 на 17. Както е посочено в Таблица 3.3 по-горе, следва че при подновяване на полицата, застрахователната премия ще се увеличи приблизително с 302%. Този сценарий е изложен в таблица 3.7 по-долу.

Таблица 3.7: Пример 4 - Корекция на премията при единично пътнотранспортно произшествие и / или нарушение

Пример 4	Текущ статус	Ефект след едно ПТН: Изпреварване	Ефект след едно ПТП: Телесна повреда, причинена от невнимание	Краен статус
БМ клас	3	7	17	17
Премиен множител	77%	90%	310%	310%

Пример 5:

Да вземем за пример следната ситуация:

- ▶ Водач 1 е с БМ клас 8 и притежава две превозни средства. Превозно средство 1 е причислено към БМ клас 8, а превозно средство 2 е с БМ клас 10.
- ▶ Водач 2 е с БМ клас 4 и притежава превозно средство 3, категоризирано с БМ клас 5.
- ▶ Да приемем, че Водач 1 използва автомобил 3 със съгласието на Водач 2 и извършва нарушение, като превишава скоростта в застроена зона с 30-50 км/ч. Никакви други пътнотранспортни произшествия и/или нарушения не са причинени нито от Водач 1, нито от Водач 2. Тъй като специфичното нарушение попада в категория 4, за него се присъждат 4 точки, а БМ класификацията на лицата и превозните средства е засегната по следния начин:
- ▶ Водач 1: БМ класификацията се увеличава с 4 наказателни точки – от 8 на 12.
- ▶ Водач 2: БМ класификацията остава 4, тъй като той не е участвал в пътнотранспортно произшествие и/или нарушение.
- ▶ Превозно средство 1: БМ класификацията остава 8, тъй като Превозно средство 1 не е участвало в пътнотранспортни произшествия и/или нарушения.

- ▶ Превозно средство 2: БМ класификацията остава 10, тъй като Превозно средство 2 не е участвало в пътнотранспортно произшествие и/или нарушения.
- ▶ Превозно средство 3: БМ класификацията се увеличава с 4 наказателни точки – от 5 до 9.

При определяне на застрахователната премия, подходяща за превозни средства 1 и 2, се използва БМ класификацията на Водач 1, тъй като тя е най-висока между класификациите на Водач 1 и на някое от превозните средства. От друга страна, при определяне на застрахователната премия за Превозно средство 3, ще се използва БМ класификацията на превозното средство, тъй като тя е по-високата между тази на Водач 2 и Превозно средство 3. Оттук следва, че нарушението, извършено от Водач 1, ще доведе до малус за трите застрахователни полици. Може да се окаже, че Водач 2 е несправедливо санкциониран, но обосновката се крие във факта, че Водач 2 не е оценил адекватно риска, свързан с Водач 1.

About EY

EY is a global leader in assurance, tax, transaction and advisory services. The insights and quality services we deliver help build trust and confidence in the capital markets and in economies the world over. We develop outstanding leaders who team to deliver on our promises to all of our stakeholders. In so doing, we play a critical role in building a better working world for our people, for our clients and for our communities.

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal company. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. For more information about our organization, please visit ey.com.

About EY's Advisory Services

In a world of unprecedented change, EY Advisory believes a better working world means solving big, complex industry issues and capitalizing on opportunities to help deliver outcomes that grow, optimize and protect clients' businesses. From C-suite and functional leaders of Fortune 100 multinationals to disruptive innovators and emerging market small and medium sized enterprises, EY Advisory teams with clients — from strategy through execution — to help them design better outcomes and deliver long-lasting results. A global mindset, diversity and collaborative culture inspires EY consultants to ask better questions. They work with the client, as well as an ecosystem of internal and external experts, to co-create more innovative answers. Together, EY helps clients' businesses work better. The better the question. The better the answer. The better the world works.

© 2018 EY
All Rights Reserved.

ey.com