

Атанас Табов - председател на Националното бюро на българските автомобилни застрахователи

# В ЛИСАБОН ГЕНЕРАЛНАТА АСАМБЛЕЯ НА СЪВЕТА НА БЮРАТА ВЗЕ ВАЖНИ РЕШЕНИЯ

● Нови правила влизат в сила от 1 юли 2008 година

Г-н Табов, на 28 и 29 май т. г. в португалската столица Лисабон се проведе поредната Генерална асамблея на Съвета на Бюрата от системата „Зелена карта“. Това, както знаем, представлява нещо като Общо годишно отчетно събрание на членовете на организацията. В този смисъл „рутинен“ ли беше форумът, или се отличава с нещо от предишните асамблеи?

- Това бе 42-ата поредна Генерална асамблея и неин домакин бе Националното бюро „Зелена карта“ на Португалия, така както преди две години нашето Бюро бе домакин на 40-ата асамблея. Асамблеите се провеждат при предварително определен дневен ред. Португалската асамблея прие някои много важни решения, включително и промени в Конституцията на Съвета на Бюрата от системата „Зелена карта“, в която членуват 44 държави, а не само членките на Европейския съюз.

**- Кои са най-важните от тези промени?**

- Да започнем с членството. Литва, която бе със статут на наблюдател, т. е. в изпитателен срок (*транзитивен мембър*), бе приета за редовен член със задна дата от 15 октомври 2007 г., тъй като мониторингът върху дейността на нейното Национално бюро приключи с положителен резултат. Молдова продължава да има статут на наблюдател. Върху Босна и Херцеговина и Сърбия, чиито Бюра са членове на системата, продължава да се упражнява мониторинг, тъй като все още не са изпълнили изискванията за работа според Правилата на Съвета на Бюрата по отношение на финансовата стабилност и дисциплина (т.е. плащанията на щети). За Сърбия мониторингът се отнася не толкова до финансовата стабилност и дисциплина, а във връзка с отделянето от нея на Черна гора и с обявяването на Косово за самостоятелна република. Ако бъдат установени в тези страни Национални бюра, тогава ще отпаднат ангажиментът на Сърбия за покриване и носене на отговорност за тези републики.

Друго важно в тази връзка е приемането на Русия за член на Съвета на Бюрата със статут на наблюдател от 1 януари 2009 г. за 10 години. На тази асамблея се взе решение да се направи актуализация на международния сертификат „Зелена карта“ като документ, удостоверяващ наличие на застраховка „Гражданска отговорност“, валиден за трети държави. Промените са в реквизитите на сертификата: подобрена се и актуализираха някои текстове, добавиха се нови защитни елементи срещу фалшифициране и т.н. Това решение влиза в сила от началото на 2009 г., а срокът за държавите да го приведат в действие е две години.

**- Споменахте и за промени в Конституцията на Съвета на Бюрата.**

- За пръв път от 40-50

години бяха направени промени в този основен документ на Съвета на Бюрата. Това се наложи поради настъпилите промени (приемането на много нови членове в системата „Зелена карта“) и поради някои проявили се в течение на времето недостатъци. Работна група, на която и аз имах честта да бъда член, работи върху новите положения в продължение на една година. Предложените от групата промени бяха приети от Генералната асамблея и станаха част от Конституцията.

**- Бихте ли споменали най-важните от тях?**

- С тези промени Конституцията на Съвета на Бюрата придобива по-съвременен вид и в нея заляга един по-демократичен принцип по отношение на членството на държавите и тяхното участие в управлението на системата. Също така се създават два нови комитета, които преди това имаха статут на работни групи: Комитет за приемане на нови членове и освобождаване на стари (*апеликешън комити*) и Комитет за финансова стабилност и мониторинг.

Промени настъпиха и в начина на избиране за ръководните длъжности - президент и генерален секретар, както и на управителен съвет. Подобрена се и Вътрешните правила по отношение на работата в системата, свързани с изплащането на щетите и с даването на гаранции за плащане на щети.

Въвежда се електронна система, в която се регистрират всички финансови гаранции, отправени към Националните бюра, неизпълнили ангажименти за изплащане на щети в рамките на установения двумесечен срок от настъпване на събитието.

Въвежда се и система на посредничество между две Бюра, които имат спорове помежду си относно основанията и плащането на щетите за настъпило застрахователно събитие. Досега това ставаше само чрез арбитраж; сега се дава възможност под ръководството на генералния секретар чрез посредничеството на Съвета на Бюрата да се разрешават по-малките случаи с цел по-бързото им отстраняване и избягването на по-дългата и скъпа процедура на арбитража.

**- Какво представляват исканията за гаранции?**

- Във Вътрешните правила на Съвета на Бюрата е регламентирано, че когато събитието настъпи на територията на една държава от системата „Зелена карта“, местното Национално бюро се явява обработващо, а Националното бюро, от което идва моторното превозно средство, се явява плащащо. Обработващото бюро съгласно правилата се счита за най-компетентно и професионално; то извършва ликвидацията на щетата и заплаща на пострадалата



страна, след което отправя искане за възстановяване към плащащото бюро. Последното е длъжно в двумесечен срок да възстанови щетата на обработващото бюро. Ако то откаже да плати или забави повече от два месеца плащането, тогава обработващото бюро има право да отправи искане за гаранция. Това е документ, който показва, че съществува проблем. До момента такива искания за гаранция се отправяха само между съответните национални бюра. Тъй като се срещат доста недисциплинирани Бюра, които бавят плащанията, двустранната система отпада и сега искането за гаранция ще се регистрира в Съвета на Бюрата с копие до задълженото плащащо бюро. Информацията влиза в гореспомнатата електронна система и всеки може да види за какво става дума: какво е събитието, каква е щетата, защо не е заплатено и т.н.

Мониторинговият комитет, който съблюдава плащанията, възстановяванията на гаранции и финансовата дисциплина, прави анализ и сезира съответното Национално бюро. Ако то продължи този начин на работа, комитетът може да го постави в мониторингов период и да поиска допълнителни финансови рестрикции спрямо него.

Искам да уточня, че не Националното бюро като сдружение, а някой от неговите членове не си е изпълнил финансовите задължения. Бюрото е гарантираща институция, но ако някой от неговите членове не е изплатил щетата в определения срок, искането за гаранция се отправя към Националното бюро. *Даже и да възникнат спорове за определени обстоятелства и щети и дори те да са основателни, правилата изискват първо да се плати, а после да се решава спорът.* Ако от плащащото бюро не са убедени в правилността на решението на обработващото, те трябва да преведат сумата по сметка на Съвета на Бюрата, след което започва процесът на посредничество. Съветът на Бюрата преценява ситуацията и дава становище по спора. Тук ста-

ва дума за материални и нематериални щети. Застраховка „Гражданска отговорност“ е защитна система, която съдържа социални елементи, които не са в полза на водача, а на увреденото лице.

Няма значение какво е нарушението на виновния водач, стига да не е употребил алкохол или упойващи средства. Всичко останало - че се е „заблеял“, че е говорил по мобилен телефон, че е превишил скоростта и т. н. - няма значение: това е вина и застраховката я покрива. *Такива са въшност изискванията на Четвъртата директива - някой трябва бързо да удовлетвори претенциите на невинно пострадалите лица.*

*Тя затова и бе приета - максимално да се улесни и защити третата страна.*

**- Нека припомним какво означава финансовата стабилност на Националното бюро.**

- Националното бюро гарантира плащанията на своите членове. Това важи и за българското Национално бюро. Тук влиза и Гаранционният фонд, който гарантира плащанията по отношение на незастраховани моторни превозни средства, както ние - плащанията на нашите членове и евентуалната им неплатежоспособност. А когато заработи Обезпечителният фонд, тази отговорност ще се поеме от ГФ.

Системата „Зелена карта“ е направена така, че винаги накрая отговорността да бъде на Националното бюро на съответната страна. В системата членува НБААЗ, то е



финансово отговорно за застрахователния пазар. Дори когато и ГФ откаже някакво плащане, последната инстанция е Националното бюро.

**- Всичко опира до дисциплината на застрахователния пазар. Ето, има сериозни основания да се смята, че обхващат на застраховката „Гражданска отговорност“ е паднал под 90 на сто, някъде около 82-83 на сто.**

- Нормативни документи има достатъчно. Но няма ли застрахователна дисциплина, нещата стигат до невярна или неточна информация, до увеличаване на отговорността на ГФ и на държавата. Ако фондът изпадне в неплатежоспособност, държавата трудно може да остане безучастна.

Представете си, че възникне голяма щета, предизвикана от незастраховано българско МПС (например за 100 млн. евро). Как ще може да я покроем ние със своя капацитет? Презастрахователите ще

я поемат, защото отговорността е нелимитирана. Но ако виновното лице е употребило алкохол, какво ще правим? Държавата ще ни препоръча да го съдим ли?

По професионалната логика и според подписаните договори акумулацията на една щета до 100 млн. евро може да се покрие от презастрахователите.

Какво става обаче, ако застраховката е при член, който фалира? Обезпечителният фонд не може да поеме такова плащане. Какво следва?

Тогава трябва да погледнем към КФН, защото комисията е институцията, която трябва да следи за финансовата стабилност на пазара и на дружествата.

Има теоретична възможност това да се случи и затова казвам, че държавата не може да избяга от своята отговорност.

Няма държава, в която обхващат да е 100%. Но ето, в една Германия има само 1-2 на сто незастраховани, и то при 40 милиона автомобила. А ние при 2 милиона и половина имаме 18 на сто незастраховани! Значи над 300 хиляди МПС се движат без застраховка. Деветдесет на сто от тях може да се движат у нас, но останалите десет на сто (това са над 30 хиляди автомобили) пътуват и зад граница. В ЕС точно от тях се страхуват, защото така се увеличават вероятността да възникне голяма щета, предизвикана от незастраховано българско МПС и по негова вина. Това е големият проблем. Най-много от тези МПС пътуват до Гърция. Дори да са само десет на сто от тези 30 хиляди, това прави 3 хиляди автомобили, които всяка събота и неделя „щъкат“ в южната ни съседка.

Затова от ЕС изискват обхващат да не пада под 90 на сто. Стабилността на ГФ е във връзка с броя на незастрахованите автомобили. Компенсацията може да дойде само чрез повишаване на цената на премията, т. е. за сметка на добросъвестните граждани, които сключват застраховка.

**- Какво трябва да знаят участниците на застрахователния пазар?**

- Досега не сме имали проблеми с плащанията с изключение на някои компании във връзка с ангажиментите им към чужбина. Щетите общо-взето се изплащат, но понякога с месец-два забавяне. Има много отправени към нас искания за гаранции по отношение на наши членове, които няма да цитирам в момента. Четейки това интервю, всеки за себе си знае колко са му неизпълнените ангажименти към чужбина. В светлината на новите правила, които влизат в сила от 1 юли 2008 г., те трябва да си направят много добра равностметка, ако не искат Националното бюро да бъде подложено на мониторинг и съответно - те самите.

(Продължава на стр. 7)