

ПАРЛИВИ ТЕМИ В ГОРЕЩОТО ЛЯТО РАЗИСКВАХА НА СЕМИНАР ЗАСТРАХОВАТЕЛИ

(Продължава от бр. 13)

На 26-27 юни 2007 г. в столичния хотел „Хилтън“ се проведе семинар на тема „България - член на ЕС и страна по Многостранния гаранционен договор и по Договора между Компенсационните органи и Гаранционните фондове на държавите от Европейското икономическо пространство. Четвърта и Пета автомобилни директиви на ЕС и приложенията им“. Форумът бе организиран от Националното бюро на българските автомобилни застрахователи (НББАЗ) и Гаранционния фонд (ГФ).

В работата на семинара участие взеха представителите на КФН, НББАЗ, ГФ, застрахователните компании - членове на НББАЗ, както и на организации, обработващи щети и уреждащи претенции по застраховка „Гражданска отговорност“.

В началото на семинара **Атанас Табов** - председател на НББАЗ, изнесе лекцията „Какво представлява Многостранният гаранционен договор и ролята на НББАЗ за неговото прилагане“. Г-н Табов говори и по актуалния въпрос за граничната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

По третата тема - **Четвърта автомобилна директива**, лектор бе **Таня Чонкова** - генерален секретар на НББАЗ. Г-жа Чонкова се спря на отговорностите и задълженията на НББАЗ според изискванията на тази директива и разясни ролята на сдружението като Компенсационен орган, както и на кореспондентите и на представителите за уреждане на щети. Г-н Табов запозна участниците в семинара с новите моменти и промени във Вътрешните правила на Съвета на бюрата от 2006 и 2007 г.

Вторият основен панел бе посветен на работата на Гаранционния фонд. Г-н **Борислав Михайлов** - изпълнителен директор и председател на УС на ГФ, говори за новите отговорности и задачи пред фонда, произтичащи от последните изменения в нормативната уредба.

По някои аспекти, свързани с ликвидацията на щети в ГФ, както и по проблемите с незастрахованите МПС, говори **Николай Сотиров** - генерален секретар на ГФ.

Докладът на **Донка Тилева** - ръководител на Информационния център на ГФ и началник отдел „Информационни системи и анализи“ във фонда, бе посветен на темата „Информационен център към Гаранционния фонд - роля, същност и значение. Проблеми.“

На втория ден от семинара представителят на Управление „Застрахователен надзор“ към КФН **Николай Петков** - началник отдел „Регулаторна политика“ на Дирекция „Регулаторна политика и анализи“, изнесе доклад на тема: „Пета моторна директива - същност и предизвикателства“.

В началото на изложението си г-н Петков направи уточнението, че директивата е приета през месец май 2005 г., което позволи тя да бъде транспонирана изцяло в приетия Кодекс за застраховането и на законово, и на подзаконово равнище по отношение на Правилника за устройството и дейността на Гаранционния фонд (най-вече за случаите, когато ГФ ще изплаща обезщетения за имуществени вреди, причинени от неизвестно превозно средство; тази разпоредба влезе в сила на 11 юни т.г.)

Пета директива няма самостоятелен текст и след като бъде „разнесена“ в останалите четири автомобилни директиви, от нея няма да останат самостоятелни разпоредби, освен преходните и заключи-

телни разпоредби, които указват съответните срокове за влизане в сила и транспониране, отнасящи се до страните членки.

Целта на директивата е да внесе по-голяма систематизираност в уредбата на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“, като в много случаи разпростира определени права и режими, предвидени първоначално за потребителите от държавни членки, различни от държавата членка, в която съответното МПС се намира обичайно, и по отношение на потребителите в същата държава.

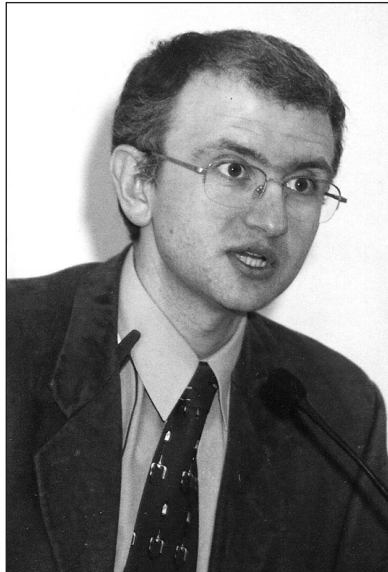
Така например с Четвъртата автомобилна директива са били създадени редица права по отношение на потребителите от друга държава членка, т. е. онези, които са пострадали в държава членка, различна от държавата, където МПС обичайно се намира; за да се избегне неравнопоставеността между потребителите, всички гореспоменати права се разпростират чрез Пета автомобилна директива и върху потребителите от съответната държава.

На следващо място, директивата задълбочава някои права и отстранява някои недостатъци в практиката, които затрудняват нормалното функциониране на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ в Европейския съюз.

Едно от важните неща в директивата е доразвиждането на понятието „територия“, на която МПС обичайно се намира“ - да се идентифицира държавата членка, в която собствеността (или друго лице, което сключва застраховката) трябва да изпълни задължението си. На следващо място, определя се държавата членка, чийто Гаранционен фонд ще заплаща обезщетението в случаите, когато МПС не притежава валидна полица.

Принципната постановка е, че държавата, в която МПС обичайно се намира, е държавата, където то е регистрирано. Регистрацията обаче бива няколко вида: постоянна и временна. Срещат се случаи, при които временната регистрация дори не е държавна регистрация. Регистрационните табели, предоставени в някои държави от продавача на МПС, трябва да му бъдат върнати, след като се извърши официалната държавна регистрация в съответните органи. Очевидно това положение създава известни неудобства. Смисълът на изменението, което се въвежда в дефиницията на Първа автомобилна директива, е да се каже, че е меродавен произходът на номера, а не неговият временен или постоянен характер.

Директивата урежда проблематиката с територията, на която се намира МПС без ре-



Николай Петков

гистрационен номер, или когато той е фалшив или незаконен. Когато настъпи произшествие с крадено МПС, на което е поставен друг номер, от гледна точка на Първа автомобилна директива това МПС „се намира“ на територията на държавата членка, чийто номер то носи. Очевидно откраднатият регистрационен номер не е свързан с държавата членка, за която привидно е поставен. В този случай се получава една явна несправедливост - Гаранционният фонд на тази държава членка трябва да плаща обезщетения на пострадали лица неоснователно. Това е наложило изменение на директивата, за да се определи кой е компетентният Гаранционен фонд: „територията, на която МПС обичайно се намира, ще бъде територията, където е станало ПТП“.

В директивата е предвидена промяна на понятието „място, където се намира рискът за МПС, които са внесени от една държава членка в друга държава членка“ с оглед облекчаване на сключването на застраховката.

Става ясно, че застраховката „Гражданска отговорност“ може да се сключи там, където е разположен рискът от гледна точка на правилата за разпределение на риска, установени във Втората директива по общо застраховане. Тя постановява, че във връзка с МПС „рискът е разположен там, където е държавата по регистрация на МПС“, т. е. държавата, издала регистрационната табела. Веднага възниква проблем при закупени на старо МПС на трансгранична основа. Ако гражданин от една държава членка си купи автомобил от гражданин на друга държава членка, за да я регистрира в своята страна, той трябва да представи валидна полица (така е и в България). От друга страна, когато се яви местния си застраховател с МПС с регистрационен номер на друга държава членка, застрахователят констатира, че не е компетентен да сключи застраховката. Така се блокира възможността за нормална регистрация.

Затова е предвидено изключение, според което в 30-дневен период от доставката на МПС от другата държава членка с чужд регистрационен номер рискът ще се намира в държавата членка по доставка. В рамките на този месец гражданинът от втората държава членка с такова МПС ще

има право на основните правила на директивите да сключи застраховка в своята държава. Другото правило е, че в същия едномесечен период при ПТП и при липса на сключена застраховка отговорността е на Гаранционния фонд на държавата членка по местодоставянето на МПС.

Казусът, който възниква, е: ако гражданинът недобросъвестно продължи да шофира след изтичането на ед-

данска отговорност“, като при възникване на ПТП Гаранционният фонд на Холандия изплаща обезщетенията, а след това всички членове на религиозната общност възстановяват много бързо на ГФ изплатените от него средства.

Директивата регламентира и новите лимити по застраховката „Гражданска отговорност“ (те са включени и в нашия Кодекс за застраховане), както следва: 1 млн. евро за едно пострадало лице, 5 млн. евро при повече от едно пострадало лице в случай, че става въпрос за смърт и телесни увреждания, и 1 млн. евро за



номесечния срок със старите номера? Няма изрична регламентация и явно трябва да се прилага общите правила. Ако има валиден договор, плаща застрахователят, застраховал МПС. Ако няма полица, но има валидна регистрация от друга държава членка, обезщетението ще се дължи от Гаранционния фонд на въпросната държава членка. Ако няма нито полица, нито валидна регистрация от друга държава членка, обезщетението ще се дължи от друг гаранционен фонд (важат правилата за невалидната регистрация).

Директивата уточнява понятието „несистематичен контрол“, т. е. случайни проверки, въведени от Първа автомобилна директива. Според нея се премахва граничният контрол за наличие на сключена застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на МПС, които имат регистрационни табели от държави членки и които навлизат на територията на една държава членка от територията на друга държава членка. Такъв контрол се извършва несистематично и недискриминационно и е част от друг контрол, който не е ориентиран изцяло към застраховката „Гражданска отговорност“: при възникване на ПТП например.

Директивата определя структурата, която плаща обезщетения за щети, възникнали по вина на МПС, освободени от застраховката „Гражданска отговорност“ в държавата по тяхната регистрация (такива МПС могат да бъдат притежавани от частни или публични лица по съображения от обществен интерес). Това звучи непознато за нас, защото в България не сме се възползвали от тази възможност, под черта г-н Петков. В Холандия например има една обществена група от граждани, които не се застраховат поради религиозни съображения. Холандското правителство ги е освободило от задължението да сключват застраховка „Граж-

вреди, причинени на имущество. България се възползва максимално от отлагателните срокове за въвеждането на тези лимити; у нас те ще влязат в сила на 11 юни 2012 г. Има и междинен отлагателен срок - от 1 януари 2010 г. трябва да въведем лимити в размер на половината от окончателните лимити, установени от директивата.

Трябва обаче да се има предвид, че се прилага по-благоприятният режим за пострадалите лица.

Директивата забранява да се изключва от покритието по застраховката на онези пътници в МПС, които са знаели, че водачът е бил под въздействието на алкохол или на друго упойващо вещество.

Сред другите нововъведения, извършени с Петата директива по автомобилно застраховане, следва да се открие въвеждането на задължение на Гаранционните фондове в държавите членки да плащат обезщетение и за вреди на имущество, причинени от неизвестно моторно превозно средство, когато от същото пътнотранспортно произшествие са били причинени и съществени телесни увреждания. Предидната уредба предвиждаше, че от съображения за предотвратяване на измами държавите членки могат да освободят Гаранционните си фондове от задължението да плащат обезщетение за вреди на имущество, причинени от неизвестно моторно превозно средство. Смисълът на новата разпоредба е да се отстрани явната несправедливост в случаите, когато е безспорно, че вредите са реално причинени. Разпоредбата изхожда от житейската презумпция, че когато едно лице е тежко пострадало от произшествието, в което е било увредено и имуществото, най-вероятно това произшествие не е било инсценирано с измамливата цел да се получи обезщетение.

СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ
Снимки ХАЧИК РУМЯН