

**СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „ДИМИТЪР А. ЦЕНОВ” – СВИЩОВ**  
**Катедра „Застраховане и социално дело”**



**НИКОЛАЙ ВАЛЕРИЕВ ИЛИЕВ**

**НАСОКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ  
В БЪЛГАРИЯ**

**АВТОРЕФЕРАТ**

на дисертационен труд за присъждане на образователна и научна  
степен „доктор” по научна специалност  
„Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка  
(застраховане и социално дело)”

Научен ръководител:  
**Доц. д-р Пламен Йорданов**

**СВИЩОВ**

**2023**

Дисертационният труд се състои от 181 страници, от които: заглавна страница – 1 страница; съдържание – 3 страници; увод – 4 страници; основен текст (три глави) – 166 страници; заключение – 4 страници; декларация за оригиналност и достоверност – 1 страница; библиография – 3 страници (30 източника). В подкрепа на изложението са оформени 31 таблици и 16 фигури.

Дисертационният труд е обсъден и предложен за защита по реда на Закона за развитието на академичния състав в Република България от катедра „Застраховане и социално дело” при Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов.

# **I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

## **1. Актуалност на темата**

В съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, засиленият трафик по пътищата, поведението и опитът на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и т.н. са все фактори, водещи до повишаване на техния брой. След 20-те години на миналия век, при масовото навлизане на автомобилите и чувствителното засилване на трафика, произшествията на пътя стават все повече. Това е проблем както за богатите и развити общества, така и за развиващите се нации. В България, само през 2021 година, са регистрирани 30 536 пътнотранспортни произшествия, водещи както до имуществени, така и до неимуществени вреди, свързани с живота, здравето и трудоспособността на хората.

С развитието на IT технологиите стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. Навлизането на подобни превозни средства обаче ще доведе до редица проблеми, включително и от застрахователно естество, които до този момент не са съществували.

Автомобилното застраховане, представлявано от застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“, постепенно се превърна в безспорен лидер по отношение на реализирания от застрахователите премиен приход. Неговият пазарен дял години наред надхвърля 70%, като очакванията са това да продължи и в бъдеще. Затова особено актуално и от съществено значение за застраховането като социално значима дейност е да бъдат изследвани проблемите, съпътстващи автомобилното застраховане, като същевременно се очертаят и насоките за неговото бъдещо развитие.

## **2. Обект и предмет на изследването**

**Обект** на разработката е автомобилното застраховане в България, представено посредством застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

**Предмет** на изследване са текущото състояние, тенденциите и възможностите за развитие на автомобилното застраховане.

## **3. Изследователска теза**

Защитаваната изследователска теза в дисертационния труд е следната: *При въвеждане на определени законодателни и организационни промени е възможно да се подобри застрахователната работа, вследствие на което да се повиши обхватът и реализираният премиен приход от застрахователите, предлагащи автомобилни застраховки на българския застрахователен пазар.*

## **4. Цел и задачи на дисертационния труд**

Основната **цел** на дисертационния труд е да се оцени състоянието и да се очертаят насоки за бъдещо развитие на автомобилното застраховане в България.

Постигането на поставената цел изисква изпълнението на следните по-важни **изследователски задачи**:

- да бъдат разгледани особеностите на автомобила като обект на застраховане;
- да бъде оценена значимостта на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар;
- да бъде изследвана икономическата същност и особеностите на автомобилните застраховки;
- да бъдат изведени факторите, които влияят върху развитието на автомобилното застраховане;

- да бъде проследена динамиката в развитието на основните показатели – премиен приход и застрахователни плащания – и производни на тях застрахователно-технически величини при застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“;
- да бъде оценено влиянието на последната здравна криза, причинена от разпространението на вируса SARS-CoV-2, върху автомобилното застраховане в страната;
- да бъдат предложени законодателни и организационни промени, касаещи подобряването на застрахователната работа и повишаване на реализирания от застрахователите на българския пазар премиен приход в автомобилното застраховане.

## **5. Методология на изследването**

За решаването на изследователските задачи, постигане на целта и доказване на изследователската теза са използвани: исторически метод, сравнителен метод, методи за събиране на първична информация, статистически методи за обработка на информацията. Направените изчисления се базират на официална статистическа информация, извлечена от публикации на НСИ и КФН.

## **6. Обхват на изследването**

Изследователската работа в дисертационния труд е насочена към дефиниране на проблемите, свързани с развитието на автомобилното застраховане в България. Акцент в изследването са възможностите за подобряване на застрахователната работа, с оглед повишаване на обхвата, респективно на реализирания премиен приход по застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

Настоящото изложение не претендира за всеобхватност. Невъзможно е в едно изследване да бъдат представени всички аспекти, свързани с

възможностите за подобряване на застрахователната работа и повишаване на реализирания от застрахователите премиен приход в автомобилното застраховане. Затова извън обхвата на дисертационния труд остават някои възможни решения на дефинираните в него проблеми.

### **7. Аprobация на дисертационния труд**

Дисертационният труд е обсъден на заседания на катедра „Застраховане и социално дело” при Стопанска академия „Д. А. Ценов” – Свищов. Части от изследването са представени на научни форуми и са публикувани в специализирани научни издания.

## **II. СТРУКТУРА И СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

Дисертационният труд се състои от увод, изложение в три глави и заключение. Общият обем на увода, трите глави и заключението е 178 страници. Изложението е онагледено с 31 таблици и 16 фигури.

В дисертационния труд се включват още: декларация за оригиналност и достоверност и библиография.

Дисертационният труд е структуриран по следния начин:

### ***УВОД***

#### ***Глава първа***

### ***ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ И ОСОБЕНОСТИ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ***

#### **1. Постановка на проблема**

1.1. Особености на автомобила от застрахователна гледна точка

1.2. Съвременни тенденции в развитието на автомобили

1.3. Значимост на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар

#### **2. Икономическа същност и организация на застраховането „Каско на МПС“**

2.1. Същност и особености при покриването на риска и поемането на отговорност от застрахователите по застраховката „Каско на МПС“

2.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Каско на МПС“

2.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Каско на МПС“

### **3. Икономическа същност и организация на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“**

3.1. Същност и особености на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“

3.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“

3.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“

**Изводи по първа глава**

#### *Глава втора*

### ***СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ***

#### **1. Фактори, влияещи върху развитието на автомобилното застраховане в България**

1.1. Фактори, свързани с обекта на застраховане

1.2. Фактори, свързани със законодателството

#### **2. Динамика в развитието на застраховането „Каско на МПС“ в България**

2.1. Динамика в развитието на премийния приход по застраховката

2.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката

2.3. Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“

#### **3. Динамика в развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в България**

3.1. Динамика в развитието на премийния приход по застраховката

3.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката



## **Изводи по втора глава**

### *Глава трета*

## **ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ**

### **1. Предизвикателства при въвеждането на Бонус-Малус системата в България**

1.1. Методи за оценка на риска в застраховането

1.2. Европейска практика за прилагане на системата Бонус-Малус

1.3. Основни проблеми при въвеждането на системата Бонус-Малус в България

1.4. Възможности за въвеждането на системата Бонус-Малус в България

### **2. Предизвикателства пред повишаване обхвата на доброволното застраховане, свързано с притежаването и използването на моторни превозни средства**

2.1. Възможности за повишаване обхвата на застраховка „Каско на МПС“

2.2. Комплексна автомобилна застраховка

### **3. Перспективи за развитие на допълнителното покритие при автомобилното застраховане**

3.1. Същност и особености на застрахователното покритие автоасистанс

3.2. Начини за предлагане на покритие автоасистанс

## **Изводи по трета глава**

### **Заклучение**

### **Декларация за оригиналност и достоверност**

### **Библиография**

### **III. КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО И РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИЗСЛЕДВАНЕТО**

#### **УВОД**

Уводната част на дисертационния труд е разработена в обем от 4 страници и съдържа обосновка на актуалността и значимостта на темата. В нея са дефинирани обектът и предметът на изследването и е формулирана изследователската теза. Обособена е основната цел, формулирани са задачите за нейното осъществяване и е представена методологията на изследването.

#### *Глава първа*

#### ***ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ И ОСОБЕНОСТИ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ***

Първа глава на дисертационния труд е разработена в обем от 69 страници и е структурирана в параграфи, както следва:

**Параграф 1. Постановка на проблема** се състои от три подпараграфа:

- 1.1. Особености на автомобила от застрахователна гледна точка;
- 1.2. Съвременни тенденции в развитието на автомобилите;
- 1.3. Значимост на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар.

***Първият подпараграф*** изследва в исторически план проблемите, съпътствали развитието на автомобилния транспорт. Констатирано е, че в съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, които могат да се развият със съвременните автомобили, засиленият трафик по пътищата, поведението и опитът на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и

т.н. са все фактори, водещи до повишаване на техния брой. След 20-те години на миналия век, при масовото навлизане на автомобилите и чувствителното засилване на трафика, произшествията на пътя стават все повече. Това е проблем както за богатите и развити общества, така и за развиващите се нации. По данни на пътна полиция в нашата страна само през 2021 г. са станали 30 536 пътнотранспортни произшествия. Те водят както до материални, така и до нематериални щети. Докато материалните щети могат да бъдат компенсирани и възстановени, за съжаление загиналите през 2021 г. граждани вследствие на ПТП са 561, а ранените са 7609. Не малка част от пострадалите остават инвалиди през целия си живот.

Показано е и въвеждането на автомобилното застраховане в световен мащаб и в частност в България, като е установено, че в нашата страна към настоящия момент то е представено посредством две основни застраховки: „Застраховка на сухопътни превозни средства, без релсови превозни средства“ (популярна като „Каско на МПС“) и „Застраховка гражданска отговорност на автомобилистите“.

*Вторият подпараграф* насочва вниманието към съвременните тенденции в развитието на автомобилите. Констатирано е, че автомобилостроенето непрекъснато се развива и усъвършенства. Изискванията на потребителите доведоха до внедряването в автомобилите на най-съвременните технологии. Освен традиционните производители от САЩ, Япония, Германия, Южна Корея, Франция, Италия и Великобритания, нови производители от страни като Китай и Индия заеха водещо място в автомобилостроенето.

В последните години автомобилната индустрия се изправя и пред още едно съществено предизвикателство – възможността за автономно управление на автомобила. Всяка нова технология обаче, наред с предимствата, носи и нови рискове. Очакваното масово навлизане на

автономно управляваните автомобили ще доведат до появяването на нови отношения между производител и потребител и до появата на нови застрахователни рискове, които до момента не съществуват.

**Третият подпараграф** поставя акцента върху значимостта на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар. Въз основа на официална статистическа информация са изчислени пазарните дялове на двата основни раздела в застраховането: „Животозастраховане“ и „Общо застраховане“ за период от 12 последователни години (2010 – 2021 г.) и е установено, че премийният приход, реализиран от застрахователите, работещи по Общо застраховане, значително надвишава този, реализиран от животозастрахователите. От друга страна, дялът на автомобилното застраховане, представено от застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“, за същия период значително превишава дела на всички останали застраховки. Това е и причината изследването в дисертационния труд да бъде насочено изцяло върху тяхното развитие.

**Параграф 2. Икономическа същност и организация на застраховането „Каско на МПС“** се състои от три подпараграфа:

2.1. Същност и особености при покриването на риска и поемането на отговорност от застрахователите по застраховката „Каско на МПС“;

2.2. Особености по сключването на застрахователен договор при застраховка „Каско на МПС“;

2.3. Особености на процеса по уреждане (ликвидация) на щетите по застраховка „Каско на МПС“.

**В първия подпараграф** се прави обосновка на икономическата същност на застраховката „Каско на МПС“. Описани са обектът и субектът на застраховане, както и покритите, и изключените рискове.

**Вторият подпараграф** насочва вниманието към спецификата на процеса по сключването на застрахователния договор. Разгледан е и

въпросът, свързан с цената на застрахователната услуга, с акцент на предоставяните от застрахователите отстъпки и респективно налаганите от тях надбавки над застрахователната премия.

**Третият подпараграф** поставя акцента върху процеса по уреждането на щетите, познат още като „ликвидация“ на щетите, по застраховка „Каско на МПС“. Описани са всички стъпки на този процес, необходими да се направят при настъпване на застрахователно събитие, за да може застрахованият да бъде възмезден за претърпените щети.

**Параграф 3. Икономическа същност и организация на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“** е структуриран в три подпараграфа и разглежда специфичните моменти по сключването и поддържането на застрахователния договор по задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

**Първи подпараграф** започва с изясняване на икономическата същност на задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Показана е динамиката на определяните от законодателя лимити на отговорност на застрахователите за имуществени и неимуществени вреди, като е констатирано постоянно покачване размера на последните във времето. Обърнато е внимание и на задължението всеки водач на МПС, пътуващ извън границите на страната, да притежава валидна застраховка. В тази връзка е разгледана международната застрахователна система, известна като „Зелена карта“, с помощта на която се спестява време и разходи за сключване на задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ при всяко преминаване на държавна граница.

**Втори подпараграф** е посветен на особеностите при организацията на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Изведени са проблемите, свързани с обекта и субекта на застраховката.

Описана е процедурата по сключване на застрахователния договор.

*Трети подпараграф* представя особеностите в процеса на уреждането на щетите. Те произтичат от факта, че чрез застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ се компенсират щетите, нанесени виновно от застрахования на трети лица. Описани са случаите, в които задължително се изисква намесата на компетентните държавни органи (МВР) при констатиране обстоятелствата при настъпване на пътнотранспортно произшествие, както и тези, при които е достатъчно, посредством двустранно констативен протокол, участниците в ПТП да се съгласят с въпросните обстоятелства.

В обобщение на изложеното в първа глава са направени следните **изводи:**

*Първо.* Наред със свободата и удобството на придвижване, масовото използване на автомобила довело до нови предизвикателства и рискове. Първото пътнотранспортно произшествие било предизвикано още при употребата на парамобила на Никола Кюно. Инцидентът, който се случил, въпреки максималната скорост на въпросното превозно средство от само 4km/h, показал, че навлизането на всяка нова технология неизменно води и до нови рискове.

*Второ.* В съвременния живот пътнотранспортните произшествия са ежедневие. Високите скорости, които могат да се развият със съвременните автомобили, засиленият трафик по пътищата, поведението и опитът на водачите, състоянието на пътната настилка, метеорологичните условия и т.н. са все фактори, водещи до повишаване на техния брой.

*Трето.* Застраховането, като един от основните начини за борба с риска, е призвано още при навлизането на автомобила да даде защита както на автомобилистите, така и на пострадалите вследствие на ПТП субекти. Още в самото начало редица застрахователни дружества влизат в

крак с времето и започват да предоставят застрахователна защита на собствениците на автомобили.

**Четвърто.** С развитието на ИТ технологиите и същественото увеличаване скоростта на интернет връзката, стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. Навлизането на автономните автомобили обаче ще доведе до редица проблеми, които до този момент не са съществували. Основният въпрос, който не само от юридическа, но и от застрахователна гледна точка стои, е: Кой субект ще бъде отговорен за причинените щети, вследствие използването на автономен автомобил?

**Пето.** Застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ са както най-търсените, така и най-предлаганите на българския застрахователен пазар. Дялове, вариращи между 68,30% и 74,40%, красноречиво говорят за това. Може, с голяма степен на достоверност, да твърдим, че развитието на застраховането в България, след демократичните промени от 1989 г. и дори след приемането на страната в Европейския съюз, може да се отъждестви с развитието на автомобилното застраховане.

## **Глава втора**

### **СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ**

Втора глава на дисертационния труд е разработена в обем от 55 стандартни страници и е структурирана в три параграфа, както следва:

**Параграф 1. Фактори, влияещи върху развитието на автомобилното застраховане в България,** с два подпараграфа:

1.1. Фактори, свързани с обекта и субекта на застраховане;

1.2. Фактори, свързани със законодателството.

**Първи подпараграф** започва с обосновка на факта, че и при двете основни автомобилни застраховки обектът на застраховане е автомобилът, а не неговият водач. Затова е изчислен дялът на автомобилите спрямо населението на страната. Констатирано е непрекъснато нарастване на този дял във времето, като през 2021 година достига до 55,37%. Това се дължи на две обстоятелства: нарастващ брой на регистрираните МПС и непрекъснато намаляващ брой на населението в България. На база статистическа информация за броя на регистрираните автомобили и броя на сключените застрахователни договори е определен обхватът на застраховката „Каско на МПС“. Изчисленията показват, че от 2017 година се наблюдава постоянно нарастване на този показател, което затвърждава водещото място на застраховката при доброволното застраховане.

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

**Втори подпараграф** е посветен на законодателните фактори, които влияят на развитието на автомобилното застраховане. В него е обоснована необходимостта законодателно да бъде уредено застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ да бъде задължителна. Описано е изискването за водачи, които не са от страна – член на системата „Зелена карта“, да сключват „Гранична застраховка“ на



граничните контролно пропускателни пунктове. Въз основа на първична статистическа информация е изчислен обхватът на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Констатирано е, че след възприетите законодателни мерки, във връзка с опасността да бъде върнат граничният контрол, обхватът на застраховката значително нараства, като дори надминава 100% през 2019, 2020 и 2021 година. Последното се дължи на организационни проблеми, свързани с дерегистрирането на МПС, за които застрахованите са спрели да плащат съответната част от разсрочената застрахователна вноска, и възстановяване на регистрацията на автомобила при сключването на нова застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Така за някои моторни превозни средства се сключва повече от един застрахователен договор на година.

**Параграф 2. Динамика в развитието на застраховането „Каско на МПС“ в България** е разработен в три подпараграфа:

2.1. Динамика в развитието на премийния приход по застраховката;

2.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката;

2.3. Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“.

*Първи подпараграф* е посветен на най-важния показател за развитието на даден вид застраховане. Статистическите данни показват, че след спад в реализирания от застрахователите премиен приход през първите три години от периода на наблюдение тенденцията се обръща и застрахователите, опериращи на българския застрахователен пазар, непрекъснато регистрират увеличение. Най-голямо е то през 2015 година (с 12,16%), а най-малко през 2020 година (0,11%). Нарастването за целия 12-годишен период спрямо базовата 2010 г. е с цели 43,55%. Това нарастване кореспондира пряко с увеличения брой на регистрираните в страната автомобили, както и с дела на автомобилите спрямо населението

на страната. Констатира се също увеличение на размера на поетата от застрахователите отговорност, което е логично спрямо увеличаващия се във времето брой на сключените застраховки „Каско на МПС“. Това се отразява и на коментираното нарастване на реализирания от застрахователните дружества премиен приход. От друга страна, изчислената средна застрахователна сума показва устойчив размер. Очевидно застраховката „Каско на МПС“ се сключва от собственици на автомобили със среден ценови диапазон 22 000-24 000 лева. Затова, въпреки че е най-предпочитаната доброволна застраховка в България и отстъпва по премиен приход единствено на задължителната „Гражданска отговорност на автомобилистите“, нейният обхват, коментиран по-горе, не надхвърля 25%. По данни на МВР около 50% от регистрираните МПС в страната са на възраст над 20 години, което е предпоставка за нисък ръст на премиения приход на застрахователите – веднъж като пряка последица от ниската пазарна цена на автомобилите и втори път като намаляване броя на МПС в ценовия диапазон, предпочитан за застраховане. Това води и до намаляване на пазарния дял на „Каско“ застраховката, който от над 45% през 2008 година спада на 26,86% през последната година от наблюдавания период.

Във *втори подпараграф* са разгледани и анализирани данните за другия основен показател, от който може да се съди за състоянието и тенденциите при развитието на даден вид застраховане. Констатирано е, че за периода на наблюдение изплатените от застрахователите обезщетения се колебаят около 300 милиона лева на година, като въпреки повишения през последните години брой на застрахованите и респективно премиен приход, застрахователните плащания отбелязват лек спад. Тези на пръв поглед противоречиви данни имат своето обяснение. Оказва се, че броят на заведените пред застрахователите искове (претенции) за изплащане на обезщетение намалява. За целия период на наблюдение то е с 14,30%. Това

говори за добра ликвидационна работа на застрахователните дружества. От друга страна, все повече застрахователните дружества прилагат форма на застраховане, определяна в специализираната литература като „франшиза“ (лично участие на застрахованите в покритието на щетите). Основната преследвана от тях цел е да се избегнат разходите по оценката и уреждането на „дребните“ щети.

За установяване качеството на застрахователната работа и състоянието на застраховка „Каско на МПС“ е изчислен показателят „Квота на щетите“, в неговия брутен и нетен вариант. В резултат е установено, че средно претеглената стойност на нето квотата на щетите за наблюдавания период е 82,07%, което означава, че на всеки 100 лева нето вноски, застрахователите са платили 82,07 лева обезщетение. Затова застраховката може да се счита за финансово стабилна.

*Трети подпараграф* е посветен на изследване отражението на последната световна здравна криза, свързана с разпространението на Ковид-19, върху развитието на доброволната застраховка „Каско на МПС“. Последователно на анализ са подложени измененията, настъпили през 2020 и 2021 години:

- в броя на новорегистрираните автомобили;
- в броя на сключените застраховки;
- в размера на застрахователната сума;
- в обхвата на застраховката;
- в реализирания премиен приход от застрахователите;
- в средната цена на застрахователната услуга;
- в честотата на предявените претенции;
- в броя на пътнотранспортните произшествия;
- в броя на загиналите и ранените при ПТП;
- в размера на изплатените застрахователни обезщетения.

В резултат на направения анализ се установи, че мерките, наложени

във връзка с ограничаване разпространението на Ковид-19, не повлияха значително върху развитието на застраховането „Каско на МПС“ в България, а просто забавиха неговия темп. За съжаление с намаляване на контрола върху изпълнение на мерките и с отпадането на част от тях през 2021 година се забелязва увеличение на броя на пътно транспортните произшествия.

**Параграф 3. Динамика в развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ в България** на втора глава от дисертационния труд е структуриран в два подпараграфа:

3.1. Динамика в развитието на премиения приход по застраховката;

3.2. Динамика в развитието на застрахователните плащания по застраховката.

В *първи подпараграф* вниманието е насочено към основния показател (премиен приход), с който се характеризира развитието на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Статистическите данни показват, че за периода на наблюдение е регистрирано повишение на премиения приход по застраховката с близо 690 милиона лева, тоест ръст с над 142%, което представлява средно годишен ръст от близо 12%. Една от причините за констатираното нарастване е увеличеният брой на регистрираните моторни превозни средства. За разглеждания период този ръст е с 15,21%. Освен това броят на сключените застрахователни договори също расте, като за периода е изчислен ръст от 35,79%. Друга причина за нарастване на премиеният приход по застраховката е увеличената цена на застрахователната услуга, което се дължи на значителното разширяване на нейния териториален обхват през последните години и на повишените във времето законово определени лимити на отговорност на застрахователите. Изключение прави 2020 година, в която се регистрира леко намаление в размера на застрахователната премия, което се дължи на въведените в страната

ограничения във връзка с разпространението на Ковид-19 и намалелият, във връзка с това, брой на пътнотранспортните произшествия.

Въпреки констатираното нарастване на средната застрахователна премия за наблюдавания период, някои решения на българския съд, касаещи възможността на широк кръг от хора да претендират за обезщетение за неимуществени вреди, правят така, че редица специалисти от практиката да считат, че тя все още не е достигнала необходимия размер. Освен това, в повечето страни от Европейския съюз средната цена на застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ надвишава многократно достигната у нас средна застрахователна премия.

*Втори подпараграф* е посветен на изследване на другия основен показател, влияещ върху развитието на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“. За разлика от застраховката „Каско на МПС“, където отчетохме намаление, числата показват значително нарастване размера на платените от застрахователните дружества обезщетения. За разглеждания период нарастването е с повече от 364 милиона лева, което представлява ръст от почти 155%. Все по-високият пазарен дял и увеличеният премиен приход са основните предпоставки за този резултат.

В резултат на изследването се установи, че честотата на предявените пред застрахователите претенции за плащане по разглежданата застраховка остават на относително постоянно ниво през периода на наблюдение. Това е индикатор за постигнато добро изравняване на риска поради на практика 100% обхват на застраховката. Последното обстоятелство позволява нормалното действие на Закона за големите числа и равномерното проявление на риска във времето. Все пак са възможни отклонения, но те не са големи. Например, през 2020 година се отчита спад при броя на предявените претенции, въпреки увеличения брой на застрахованите. Това най-вероятно се дължи на коментираните вече

ограничения, които държавата наложи, във връзка с разпространението на Ковид-19 и намалелия брой на пътнотранспортните произшествия.

Посредством показателя „Квота на щетите“ в подпараграфа е установено, че през периода на наблюдение (2010-2021 г.) няма година, в която той да надхвърля 100%. Средно претегленият нетен показател за периода е 77,98%. Това означава, че застраховката може да се счита за печеливша, защото на всеки събрани 100 лв. нето застрахователна вноска, застрахователите са платили по 77,98 лв. обезщетение. Тези обстоятелства водят до задържането на сравнително ниски нива на застрахователната премия, сравнена с тази на другите страни от Европейския съюз.

Един от проблемите на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е фактът, че все още няма разписана в нормативен документ методика за определяне размера на обезщетенията за така наречените неимуществени вреди (за болки и страдания). Практиката показва, че различните съдебни състави присъждат различни размери на обезщетенията за подобни застрахователни случаи. Поради спорно решение на българския съд застрахователните дружества са изложени и на опасността към тях да бъдат предявени претенции и със задна дата, което да покачи стойността на квотата на щетите за съответната година и застраховката да се превърне в губеща. Затова полученият излишък, вследствие благоприятно развитие на риска, не бива да се счита за печалба на застрахователя. Той трябва да се задели в своеобразен времеви резерв, за да може с него да се покроят евентуалните свръх плащания в годините с неблагоприятно развитие на риска и/или обезщетения за предходни периоди, породени от съдебни решения.

В обобщение на изложеното във втора глава са направени следните **изводи:**

**Първо.** Показателите премиен приход и застрахователни плащания са основни за установяване тенденциите при развитието на всеки вид или

клон застраховане. Те, в автомобилното застраховане, зависят от редица фактори, които могат да бъдат обособени в две основни групи: фактори, свързани с обекта на застраховане, и фактори, свързани със законодателството.

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

**Трето.** Въпреки отчетеното намаление както при броя на ПТП, така и при броя на пострадалите граждани, все още числата са твърде големи. Загиналите през 2021 г. са 561, което е далече от ситуацията в други европейски страни и особено в Швеция, където 10 загинали се възприемат като неприемливо голям брой.

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

част от разсрочената застрахователна премия и последваща служебна deregистрация на автомобила. Възстановяването на регистрацията изисква сключване на нов застрахователен договор, което доведе до обхват на застраховката, надминаващ 100%.

*Пето.* Въпреки че застраховката „Каско на МПС“ остава лидер при доброволното застраховане по отношение реализиран от застрахователните дружества премиен приход, загубата на първото място и продължаващият спад на пазарния ѝ дял говорят за проблеми в нейното развитие. За да заеме застраховката „Каско на МПС“ отново първото място по премиен приход, е необходимо значително обновяване на автомобилите в страната, които са с по-висока пазарна стойност и търсенето на застрахователна защита за тях е по-голямо.

*Шесто.* Чувствително повишеният обхват на застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ след 2017 година, както и нарасналата макар и умерено средна цена на застрахователната услуга, водят до ръст с над 142% при премиения приход, реализиран от застрахователите за разглеждания период. Застраховката трайно заема лидерските позиции по пазарен дял след 2010 година, а тенденцията е това да остане непроменено в близкото бъдеще.

*Седмо.* Застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“ могат да се считат за финансово стабилни, поради средно претеглената нето квота на щетите, която за разглеждания период е под 100%.

### *Глава трета*

## **ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ**

Трета глава на дисертационния труд е разработена в обем от 42



стандартни страници и е структурирана в три параграфа, както следва:

**Параграф 1. Предизвикателства при въвеждането на Бонус-Малус системата в България** е структуриран в четири подпараграфа:

- 1.1. Методи за оценка на риска в застраховането;
- 1.2. Европейска практика за прилагане на системата Бонус-Малус;
- 1.3. Основни проблеми при въвеждането на системата Бонус-Малус в България;
- 1.4. Възможности за въвеждане на системата Бонус-Малус в България.

Застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“ е социално значима, защото защитава интересите на пострадалите, в следствие на ПТП, лица. Уравниловката, която до голяма степен използват застрахователите при изграждането на тарифите си по тази застраховка, предизвиква все повече недоволство, особено у внимателните водачи, които спазват правилата за движение по пътищата и не предизвикват пътнотранспортни произшествия. Затова една от насоките за развитие на автомобилното застраховане в България, разгледани в дисертационния труд, е въвеждането на застрахователната система „Бонус-Малус“, посредством която да се постигне справедливо разпределение на постъпленията в застрахователния фонд.

В *първи подпараграф* са разгледани, в теоретичен план, използваните методи за оценка на риска в застраховането:

- метод на средния риск;
- класификация и оценка на риска на база изградени рискови групи;
- метод на индивидуалния риск.

Констатирано е, че през последните няколко години у нас отчетливо се забелязва стремеж към индивидуализация на оценката на риска и респективно при определянето размера на застрахователната премия по застраховката “Гражданска отговорност на автомобилистите“. Това, до

голяма степен, би било възможно при въвеждане на единен метод за оценка на риска и определяне на застрахователната премия, съобразно познатата в практиката на много страни система Бонус-Малус.

*Във втори подпараграф* са изведени основните моменти при прилагането на застрахователната система Бонус-Малус в някои европейски страни (Швейцария, Португалия, Германия и Австрия). Констатирано е, че при всички тях не се отчитат нарушенията на Закона за движение по пътищата, както и наложените на водачите наказания, ако те не са довели до застрахователно плащане за щети, причинени виновно от застрахованите.

*Трети подпараграф* насочва вниманието към основните проблеми, които възпрепятстват до този момент въвеждането на системата Бонус-Малус у нас. Разгледани са двата опита, направени през последните години за нейното въвеждане, и са анализирани причините това да не се осъществи. Определянето на рисков клас не за водача, а за автомобила, беше определено от специалистите като основен недостатък на системата. Другата основна концептуална особеност, породила множество критики, е налагането на пътните нарушения като основни и единствени фактори, които са от значение за оценката на риска и определяне на класа Бонус-Малус.

Извършването на финансова и актюерска оценка за ефекта от въвеждането на предложената от КФН, МВР и МТИТС система, изисква да се разработи и тества модел, включващ информацията за административните нарушения и престъпления, тяхната честота и динамика. Без такъв модел предложената скала и коригиращите коефициенти са немотивирани и рисковани за прилагане в практиката. Но липсата на аналог (заради базирането на пътните нарушения, а не на платените щети) предполага поведение, различаващо се кардинално от това на познатите и тествани от десетилетия в европейските страни Бонус-

Малус системи.

**В четвърти подпараграф** е направен опит за очертаване на възможностите за преодоляване на горепосочените проблеми и въвеждане на Бонус-Малус системата у нас.

Констатираните проблеми и слабости в системата Бонус-Малус биха били избегнати, ако ясно и категорично за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление.

Решение на основния проблем за въвеждането на справедлива за всички система Бонус-Малус е свързано с промени в Кодекса за застраховането. Необходимо е всички, притежаващи валидно свидетелство за управление на МПС, да бъдат задължени да сключат застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Възможно е лицата, които не го направят, да губят временно своята правоспособност на водач и това да стане автоматично, както в момента автоматично се сменя регистрацията на автомобил, за който няма сключена подобна застраховка. При заявление от страна на лице с временно отнета правоспособност, че желае тя да бъде възстановена, ще е необходимо да се представи и редовно сключена застрахователна полица. Така личната отговорност на водача, а не на автомобила, ще бъде водеща при определянето на цената на застрахователната услуга. По този начин ще бъде напълно възможно да се проследи рисковата история на всеки водач и да му се определи съответният клас в Бонус-Малус системата. Така няма да е необходимо, в случай че лице притежава повече от едно МПС, да сключва допълнителни застраховки, за да гарантира своята отговорност на водач. Обратното, необходимо е всяко лице, което управлява даден автомобил, да има собствена застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

**Параграф 2. Предизвикателства пред повишаване обхвата на доброволното застраховане, свързано с притежаването и използването**

**на моторни превозни средства** е структуриран в два подпараграфа:

2.1. Възможности за повишаване обхвата на застраховка „Каско на МПС“;

2.2. Комплексна автомобилна застраховка.

В този параграф е потърсено решение на проблема с констатирания във втора глава нисък обхват на застраховката „Каско на МПС“.

*В първи подпараграф* са изведени възможностите за повишаване на обхвата на застраховката посредством предлагането на комбинирани застрахователни продукти. Те са една от насоките за повишаване обхвата на различните застраховки. Не е задължително комбинираният застрахователен продукт да предлага застрахователни покрития за един и същ обект. Практиката показва, че е възможно да се предостави застрахователна защита за: автомобил, сграда, домашно имущество и т.н. Законодателното ограничение в случая е само по отношение предлагането на комбинирани покрития по застраховки от различни раздели – „Животозастраховане“ и „Общо застраховане“.

Основна роля в развитието на идеята за комбинирано предлагане на няколко застрахователни покрития играе сътрудничеството между застрахователните дружества и професионалните застрахователни посредници. Възможно е комбинираният застрахователен продукт да се предлага при форма на застраховане срещу „Първи риск“, като по този начин се съкращават разноските по оценката на обекта на застраховане. Застрахованият сам определя лимита на отговорност на застрахователя, а оценка се прави след настъпване на застрахователно събитие. В зависимост от размера на щетите, обезщетението може напълно да ги покрие или част от тях да останат за сметка на застрахования.

*Втори подпараграф* е посветен на друга алтернатива, която може да доведе до повишаване обхвата на застраховка „Каско на МПС“. Естествената комбинация между задължителната „Гражданска отговорност

на автомобилистите“ и застраховката „Каско на МПС“ може да се допълни с покрития, включващи: автоасистанс; злополука на пътниците; правни разноски; повреда на превозван личен багаж и т.н. Такъв вид комплексни продукти целят обхващане на повече от възможните рискове, свързани с автомобила и неговото управление. Освен това се правят икономии от мащаба и цената на застрахователната услуга става по-ниска. Особено подходящи са за нови и скъпи автомобили, за които обикновено се търси по-широко застрахователно покритие както по отношение на броя на рисковете, така и в териториален обхват.

Комплексната автомобилна застраховка тепърва ще се развива. Предпоставка за това е очакваното масово навлизане на автономно управляваните автомобили, при които все още не е ясно кой субект ще носи отговорност за настъпили пътнотранспортни произшествия. Възможно е в бъдещето автомобилите да не се продават като вещ, а техните производители да продават автомобилна услуга. По този начин собствеността остава у производителя, а неговият клиент заплаща за услугата превоз. Бъдеще, в което превозът с автомобил е услуга, гражданите не купуват, а наемат моторни превозни средства, ще доведе до коренна промяна на взаимоотношенията между производител и потребител. Това ще засегне и застрахователната дейност, а комплексната автомобилна застраховка ще се превърне в задължителна. Тя ще се предлага на производителите и съответно обезщетенията свързани с нейните покрития ще се изплащат директно на тях.

**Параграф 3. Перспективи за развитие на допълнителното покритие при автомобилното застраховане** е структуриран в два подпараграфа:

3.1. Същност и особености на застрахователното покритие автоасистанс;

3.2. Начини за предлагане на покритие автоасистанс.

В *първи подпараграф* е разгледана същността и особеностите на застраховката „Автоасистанс“. Наименованието на застраховката произлиза от начина на изпълнение на поетите от застрахователя задължения по договора. При настъпване на събитие, описано в него, друга компания, а не застрахователното дружество, поема ангажимента за изпълнение. Прието е тази компания да се нарича „асистираща“, което е нормално, във връзка с функциите, които изпълнява и затова покритието е придобило популярност като „Автоасистанс“.

Застраховката може да се сключи за редовно регистрирани моторни превозни средства, собственост на физически или на юридически лица. Със снемането на регистрацията, независимо по какви причини, отговорността на застрахователя се прекратява.

*Втори подпараграф* представя начините, по които може да се предложи застраховката „Автоасистанс“. Констатирано е, че повечето застрахователни дружества предпочитат това да стане под формата на допълнително покритие към застраховката „Каско на МПС“. Това обстоятелство ограничава собствениците на по-стари автомобили, за които е икономически нецелесъобразно да се търси „Каско“ застраховане. Според коментирания вече информация на МВР, те са около 50% от регистрираните МПС в страната. Затова в този подпараграф е предложено самостоятелно предлагане на застраховката „Автоасистанс“, което е още една насока за развитие на автомобилното застраховане и възможност за повишаване на реализирания от застрахователите премиен приход.

В обобщение на изложеното в трета глава са направени следните **изводи**:

*Първо.* Само в две от европейските страни, едната от която е България, все още няма въведена застрахователна система Бонус-Малус, с която да се постигне по-справедливо разпределение на постъпленията в застрахователния фонд, чрез диференциране на тарифата на

застрахователните дружества, спрямо поведението на водача на моторното превозно средство и регистрираните в миналото щети.

**Второ.** Европейският опит показва, че Бонус-Малус може да се предложи като единна система, задължителна за всички застрахователи, или като самостоятелна, скалата на която се определя от конкретните застрахователни дружества.

**Трето.** Всички проблеми, които до момента възпрепятстват въвеждането на системата Бонус-Малус в България, произтичат от обекта на застраховката. Според Кодекса за застраховането това е моторното превозно средство, въпреки че застраховката се нарича „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Констатираните в изследването проблеми и слабости могат да бъдат избегнати, ако ясно и категорично за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление. Необходимо е всички, притежавачи валидно свидетелство за управление на МПС, да бъдат задължени да сключат застраховката „Гражданска отговорност на автомобилистите“. Възможно е лицата, които не го направят, да губят временно своята правоспособност на водач и това да стане автоматично, както в момента автоматично се сменя регистрацията на автомобил, за който няма сключена подобна застраховка. При заявление от страна на лице с временно отнета правоспособност, че желае тя да бъде възстановена ще е необходимо да се представи и редовно сключена застрахователна полица. Така личната отговорност на водача, а не на автомобила, ще бъде водеща при определянето на цената на застрахователната услуга.

**Четвърто.** Основна роля в развитието на идеята за комбинирано предлагане на няколко застрахователни покрития играе сътрудничеството между застрахователните дружества и професионалните застрахователни посредници. Комбинираните застрахователни продукти може да се предлагат при форма на застраховане срещу „Първи риск“, като по този

начин се съкращават разноските по оценката на обекта на застраховане. Застрахованият сам определя лимита на отговорност на застрахователя, а оценка се прави след настъпване на застрахователно събитие. В зависимост от размера на щетите, обезщетението може напълно да ги покрие или част от тях да останат за сметка на застрахования.

**Пето.** Комбинирани застрахователни продукти, с включено покритие „Каско на МПС“, ще навлизат все повече на нашия застрахователен пазар. Основната причина затова е остарелият автопарк в страната. От друга страна, предлагането в пакет на различни застраховки спестява време и усилия на потребителите на застрахователната услуга. Спестяват се и средства и то не само поради ниските стойности на застрахователната сума по застраховката „Каско на МПС“, но и заради икономия на разноски по сключването на застрахователния договор.

**Шесто.** С развитието на IT технологиите и същественото увеличаване скоростта на интернет връзката стана възможно да се произведат и оборудват автомобили, които да са автономно задвижвани. Всяка нова технология обаче, наред с предимствата, носи и нови рискове. Навлизането на автономните автомобили ще доведе до редица проблеми, които до този момент не са съществували. Основният въпрос, който не само от юридическа, но и от застрахователна гледна точка стои е: кой субект ще бъде отговорен за причинените щети, вследствие използването на автономен автомобил от пето ниво – собственикът; производителят или доставчикът на софтуера за управление?

**Седмо.** Комплексната автомобилна застраховка е най-подходящият застрахователен продукт за автономно задвижвани автомобили. Възможна алтернатива за предлагане на комплексна автомобилна застраховка е свързана с промяна на целия модел по отношение собствеността на моторните превозни средства. Възможно е в бъдещето автомобилите да не се продават като вещ, а техните производители да продават автомобилна



услуга. По този начин собствеността остава у производителя, а неговият клиент заплаща за услугата превоз. Бъдеще, в което превозът с автомобил е услуга, гражданите не купуват, а наемат моторни превозни средства, ще доведе до коренна промяна на взаимоотношенията между производител и потребител. Това ще засегне и застрахователната дейност, а комплексната автомобилна застраховка ще се превърне в задължителна. Тя ще се предлага на производителите и съответно обезщетенията свързани с нейните покрития ще се изплащат директно на тях.

*Осмо.* Предлагането на пазара на самостоятелна застраховка „Автоасистанс“ е още една възможност за развитие на автомобилното застраховане и повишаване на реализирания премиен приход от застрахователите. Подобен застрахователен продукт е с потенциал да заеме пазарна ниша от 75% незастраховани моторни превозни средства в страната.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В заключение, в обобщен вид, са представени основните изводи и постигнатите изследователски резултати. Констатирано е изпълнението на поставените цел и задачи, с което е аргументирана и тезата на дисертационния труд. Предлаганите законодателни и организационни решения представляват логичен завършек на изследването. Те са резултат от систематизиране, обобщаване и авторова интерпретация на достатъчен обем информация с теоретико-методологически и емпиричен характер и притежават значим капацитет за подобряване на застрахователната работа и повишаване на реализирания от застрахователите премиен приход в автомобилното застраховане.

Предизвикателствата, свързани с развитието на технологиите, и необходимите законодателни и организационни промени при автомобилното застраховане, са задачи, които трябва да бъдат решавани

съвместно от държавата, застрахователния бранш и представителите на научната общност в страната.

#### IV. ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ОРИГИНАЛНОСТ И ДОСТОВЕРНОСТ

Във връзка с провеждането на процедура за придобиване на образователната и научна степен „доктор” по научната специалност „Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка (застраховане и социално дело), декларирам:

1. Резултатите и приносите в дисертационния труд на тема **„Насоки за развитие на автомобилното застраховане в България“** са оригинални и не са заимствани от изследвания и публикации, в които авторът няма участия.

2. Представената от автора информация във вид на копия на документи и публикации, лично съставени справки и други съответства на обективната истина.

3. Резултатите, които са получени, описани и/или публикувани от други автори, са надлежно и подробно цитирани в библиографията.

гр. Свищов

Декларатор:.....

19.07.2023 г.

## **V. СПРАВКА ЗА НАУЧНИТЕ И НАУЧНО-ПРИЛОЖНИ ПРИНОСИ В ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

Настоящият труд, във всички свои обособени части, дава различни по своето естество приноси, които се коренят в следното:

1. Въз основа на анализ на емпирична информация е изведено значението на автомобилите за българските граждани и на автомобилното застраховане за българския застрахователен пазар.

2. Установени са тенденциите при развитието на основните показатели – премиен приход и застрахователни плащания – по застраховките „Каско на МПС“ и „Гражданска отговорност на автомобилистите“, въз основа на което е определено финансовото състояние на автомобилното застраховане в България.

3. Аргументирано е предложено законодателно решение на основния проблем, възпрепятстващ до момента въвеждането на застрахователната система Бонус-Малус в България, което се състои в промяна на обекта на застраховане при задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“.

4. Предложени са разнообразни организационни решения на проблемите, свързани с предлагането на застрахователна защита в автомобилното застраховане, с оглед подобряване на застрахователната работа и обхвата, а оттам и увеличаване на реализирания от застрахователите премиен приход.



## **VI. СПИСЪК С ПУБЛИКАЦИИТЕ НА ДОКТОРАНТА ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

### **I. Студии:**

1. Илиев, Н. Насоки за въвеждане на бонус-малус системата при застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. // Годишен алманах научни изследвания на докторанти, том XIII - 2020, книга 16, 2021.

### **II. Статии:**

1. Ерусалимов, Р., **Илиев, Н.** Отражение на Ковид-19 върху развитието на застраховка „Каско на МПС“ в България. // Бизнес управление, 2022, кн. 1.

### **III. Доклади:**

1. Илиев, Н. Отражение на Ковид-19 върху премийния приход по застраховка „Каско“ на МПС в България. // В: Международна научно-практическа конференция „Устойчиво развитие и социално-икономическа кохезия през XXI век – тенденции и предизвикателства“, Свищов, 8-9 ноември 2021 г.