

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



**ПАВЕЛ ВАЛЕРИЕВ ДИМИТРОВ**

**ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО  
ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА  
АВТОМОБИЛИСТИТЕ“ В БЪЛГАРИЯ**

**АВТОРЕФЕРАТ**

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

Научен ръководител:  
**Доц. д-р Румен Ерусалимов**

**СВИЩОВ**  
**2018 година**

Дисертационният труд се състои от 190 страници, от които: заглавна страница – 1 страница; съдържание – 4 страници; увод – 5 страници; основен текст (три глави) – 172 страници; заключение – 4 страници; декларация за оригиналност и достоверност – 1 страница; библиография – 3 страници (50 източника). В подкрепа на изложението са оформени 38 таблици и 13 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**

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите изпълнява значима за обществото социална роля. Чрез нея се гарантират интересите на трети лица, пострадали при пътни инциденти. Общественото значение на застраховката може да се търси и във факта, че от 2010 година тя е водеща, на българския застрахователен пазар, по отношение на броя на сключените застрахователни договори, реализирания от застрахователите премиен приход и изплатените застрахователни обезщетения. Освен всичко друго, това е и предпоставка застрахователите предлагащи застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите да заделят значителни по обем средства, под формата на застрахователно-технически резерви. Правилното определяне размера на последните е в основата на платежоспособността на застрахователите и възможността им в бъдеще коректно да изпълняват своите задължения към застрахованите, респективно към пострадалите, в следствие на пътно транспортни произшествия, лица.

Пълноправното членство на България в Европейския съюз е съпроводено от непрекъснат процес на синхронизиране на местното и общностното законодателство. Застраховането като социално значима дейност не прави изключение в това отношение. Проблемите, възникнали в следствие последната световна финансова и икономическа криза, доведоха до преосмисляне на много текстове както в местните законодателства, така и на общностно ниво. Постепенно бяха въведени нови правила и регулации, касаещи всички стопански субекти, опериращи на територията на Европейския съюз. Въвеждането на въпросните регулации в сферата на застраховането се свързват с приемането на Директивата „Платежоспособност II“. Имплементирането на директивата в българското

законодателство стана с приемането на нов Кодекс за застраховането, действащ от 01.01.2016 година. Веднага след това влезе в сила и Наредба № 53 на Комисията за финансов надзор, с която се определя реда и начина на заделяне на застрахователно-технически резерви от застрахователите, работещи на българския застрахователен пазар. Все още обаче, съществуват известни различия между методиките описани в Директивата „Платежоспособност II“ и Наредба № 53 на Комисията за финансов надзор. Те засягат оценката на активите и пасивите на застрахователните дружества, признаването на паричните потоци и третирането на застрахователните приходи и разходи. Въпросните разлики се отразяват в най-голяма степен при изчисляване на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви по застраховката, заемаща най-голям пазарен дял- „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Те поставят пред застрахователите, предлагащи застраховката, предизвикателството за намирането на нов подход към формирането на балансите и оценката на застрахователно-техническите резерви.

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

*Обект* на настоящата дисертационна разработка е застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, като застраховка със социално значима роля за обществото.

*Предмет* на изследването са наложените, чрез българската и европейската нормативна уредба, методи за изчисляване на необходимите на застрахователите застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, с акцент начините за оптимизиране на техния размер.

### 3. Изследователска теза

Защитаваната изследователска теза в дисертационния труд е следната: *необходими са законодателни промени, които да синхронизират в по-голяма степен изискванията на българската нормативна уредба с европейската Директива „Платежоспособност II“, с оглед възможностите за оптимизиране размера на заделяните от застрахователите застрахователно-технически резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и подобряване на тяхната платежоспособност.*

### 4. Цел и задачи на дисертационния труд

Основната цел на дисертационния труд е въз основа актюерски изчисления да се идентифицират проблемите, свързани с коректното определяне на необходимите на застрахователите застрахователно-технически резерви и с оглед подобряване на платежоспособността на застрахователните дружества да се очертаят насоки за оптимизиране на техния размер.

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

- да бъде разглеждана икономическата същност на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и очертани неговите особености;
- да бъде обоснована необходимостта от заделянето на застрахователно-технически резерви по този вид застраховане;
- да бъдат изведени факторите, които влияят в най-голяма степен върху размера на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите;

- да бъде направен преглед на основните методи за определяне размера на застрахователно-технически резерви по този вид застраховане;
- да бъдат оценени основни показатели за развитието на даден вид застраховане, като обхват и реализиран от застрахователите премиен приход;
- да бъде направена актюерска оценка на заделяните от конкретно застрахователно дружество, работещо на българския пазар, застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, според изискванията на българската и европейската нормативна уредба;
- да бъде изследван ефектът, който прилагането на българската и на европейската нормативна уредба, при изчислението на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, има върху баланса на застрахователните дружества;
- да бъдат предложени законодателни промени и иновативни методи, във връзка с оптимизиране размера на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

## **5. Методология на изследването**

За решаването на изследователските задачи, постигане на целта и доказване на изследователската теза, са използвани социологически методи, системен подход и критичен анализ, структурно-функционален анализ. Направените актюерски изчисления са съобразени с изискванията на техническата спецификация на Директивата на ЕС „Платежоспособност II“ и одобрените от Комисията за финансов надзор актюерски методи, показани в Наредба № 53 на КФН. Информацията е обработена посредством параметрични методи и графичен анализ. При изчисленията е използван

специализиран софтуер- Microsoft Excell. Изследването е базирано на нормативна уредба (европейски директиви, закони и подзаконови нормативни актове), действала към 01.01.2017 г. Използвана е официална статистическа информация, извлечена от публикации на НСИ, КФН и др. институции.

Изпълнението на част от поставените задачи е осъществено на база предоставени данни, от работещо на българския пазар застрахователно дружество, лидер по отношение реализиран премиен приход по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, през последните няколко години.

## **6. Обхват на изследването**

Изследователската работа в дисертационния труд е насочена към влиянието, което различните актюерски методи, заложи в българската и европейската нормативна уредба, имат при определяне на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Акцент в нея са възможните начини за оптимизиране на тези резерви.

Извън обхвата на дисертационния труд остават въпросите, свързани с изработването на индивидуални модели за определяне платежоспособността на застрахователните дружества, от които зависи размера на застрахователно-техническите резерви. Тези въпроси следва да се решават от самите дружества, съобразно техните портфейли и индивидуални рискови характеристики.

## **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, заключение и библиография. Общият обем на увода, трите глави и заключението е 181 страници. Изложението е онагледено с 38 таблици и 13 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 ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО ЗАСТРАХОВКАТА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ“***

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

##### **1.1. Същност и особености на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите**



1.2. Организация на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите

## **2. Необходимост от застрахователно-технически резерви в общото застраховане**

2.1. Постановка на проблема

2.2. Видове застрахователно-технически резерви по застраховането на „Гражданска отговорност” на автомобилистите

## **3. Особенности при образуването и управлението на резервите по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“**

3.1. Фактори влияещи върху размера на застрахователно-техническите резерви на застраховката „Гражданска отговорност”

на автомобилистите

3.2. Методи за определяне размера на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност” на автомобилистите

### **Изводи по глава първа**

#### *Глава втора*

### ***АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНО - ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ***

#### **1. Динамика в развитието на обхвата и реализирания премиен приход по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите**

1.1. Обхват на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

1.2. Премиен приход и пазарен дял на застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

## **2. Оценка на факторите, влияещи върху необходимия размер на застрахователно-техническите резерви на конкретно застрахователно дружество**

2.1. Статистическа база на изследването

2.2. Използвани от застрахователните дружества методи за определяне размера на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

2.2.1. Резерви, заделени от застрахователното дружество съобразно Наредба № 53 на КФН

2.2.2. Резерви, заделени от застрахователното дружество съобразно Директивата на ЕС „Платежоспособност II“

2.3. Особености при изчисленията на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви

2.3.1. Ограничителни условия и допускания при определянето на застрахователно-техническите резерви

2.3.2. Особености на застрахователните разноси при определяне размера на застрахователно-техническите резерви

2.3.3. Влияние на презастрахователната програма на застрахователното дружество при определяне размера на застрахователно-техническите резерви

## **3. Необходим размер на застрахователно-техническите резерви, определен според изискванията на местната и на европейската нормативна база**

3.1. Необходим размер на застрахователно-техническите резерви, определен според изискванията на Наредба № 53 на КФН

3.2. Необходим размер на застрахователно-техническите резерви, определен според изискванията на Техническата спецификация към Директивата на Европейския съюз „Платежоспособност II“

### **Изводи по глава втора**

## **Глава трета**

# **НАСОКИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИТЕ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ“**

**1. Ефекти от прилагането на нормативната база при определяне размера на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите върху баланса на застрахователните дружества**

1.1. Оценка на ефекта, който прилагането на Наредба № 53 на КФН има върху баланса на застрахователното дружество

1.2. Оценка на ефекта, който прилагането на Директивата на ЕС „Платежоспособност II“ има върху баланса на застрахователното дружество

1.3. Разлики в балансовите позиции, определени съгласно Наредба № 53 на КФН и Директивата на ЕС „Платежоспособност II“

**2. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез адаптиране на българската нормативна уредба към европейското законодателство**

2.1. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез промени в Наредба № 53 на КФН

2.2. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез въвеждане на единна система за оценка на индивидуалния риск

**3. Иновативни похвати за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите**

3.1. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез използването на електронни технологии

3.2. Инвестиционни решения за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

3.3. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви чрез иновативни методи за контрол по отношение сключването и поддържането на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

**Изводи по глава трета**

## ***ЗАКЛЮЧЕНИЕ***

## ***ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ОРИГИНАЛНОСТ И ДОСТОВЕРНОСТ***

## ***СПИСЪК НА ЦИТИРАНАТА И ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА***

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

### **УВОД**

Уводната част на дисертационния труд 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 ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО ЗАСТРАХОВКАТА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ“**

Първа глава на дисертационния труд е разработена в обем от 62 страници и е структурирана в параграфи, както следва:

**Параграф 1. Икономическа същност и организация на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите**, в който са включени два подпараграфа: 1.1. Същност и особености на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и 1.2. Организация на застраховането „Гражданска отговорност на автомобилистите.

В *първи подпараграф* е разгледано историческото развитие на застраховането и познатите в специализираната литература възприятия за същността и особеностите на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Във *втори подпараграф* е представена организацията на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и изискванията на Кодекса за застраховането по отношение сключването и поддържането на застраховката. Специално внимание е отделено на системата „Зелена карта“ и функционирането на гаранционния фонд.

**Параграф 2. Необходимост от застрахователно-технически резерви в общото застраховане** се състои от два подпараграфа: 2.1. Постановка на проблема; 2.2. Видове застрахователно-технически резерви по застраховането на „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В *първи подпараграф* се обосновава необходимостта от заделяне на застрахователно-технически резерви в общото застраховане. Обърнато е внимание на еквивалентния принцип, като база на актюерските изчисления при оценката на риска и размера на средствата, които застрахователите

следва да заделят в резерв. Показани са особеностите на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, с оглед коректното определяне на размера на застрахователно-технически резерви.

Във *втори подпараграф* са разгледани различните видове застрахователно-технически резерви, които застрахователите, работещи в Раздел II „Общо застраховане“, трябва да заделят. Проследено е и историческото развитие на нормативната уредба в тази насока. Специално внимание е отделено на особеностите при образуването на отделните видове технически резерви.

**Параграф 3. Особенности при образуването и управлението на резервите по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите** се състои от два подпараграфа: 3.1. Фактори влияещи върху размера на застрахователно-техническите резерви на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите; 3.2. Методи за определяне размера на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В *първи подпараграф* вниманието е насочено към извеждане на основните фактори, които оказват влияние върху размера на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, като:

- регресните права на застрахователите срещу причинителите на ПТП;
- спецификата на имуществените и на неимуществените вреди;
- териториалния обхват на застраховката;
- лимитите на отговорност, според законодателството на страните членуващи в системата „Зелена карта“;
- презастрахователната програма на отделните застрахователи;
- отношенията на застрахователите с Гаранционния фонд.

Във *втори подпараграф* са показани методите и формулите, използвани при определяне на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност” на автомобилистите, съобразно изискванията на българската нормативна уредба и тези на европейската Директива „Платежоспособност II“. Коментирани са промените, направени с влизането в сила на Наредба № 53 на КФН. Установени са разликите в двете методологии и са коментирани проблемите, които възникват, при тяхното успоредното използване.

В обобщение на изложеното в глава първа могат да бъдат направени следните **изводи**:

*Първо.* Развитието на научно-техническия прогрес, усъвършенстването на автомобилите, превръщането им като основно превозно средство и увеличаване на техния брой в световен мащаб, поражда необходимостта от нова оценка на риска и търсене на нови методи на неговото управление.

*Второ.* Няма единна методология за оценка на имуществените и на неимуществените вреди. Всяка държава членуваща в системата „Зелена карта“, съобразно собственото си законодателство, налага лимити на отговорността на застрахователите по застраховката „Гражданска отговорност” на автомобилистите. Те варират от няколко хиляди евро (в Беларус и Иран) до безлимитна отговорност (във Франция и Люксембург).

*Трето.* С цел защита правата на гражданите, във всяка държава съществува компенсаторен орган, наречен Гаранционен фонд. Той поема вредите, причинени от незастраховани водачи на МПС. Съществува пряка зависимост между обхвата по застраховката и вноската, която се прави за всеки един застрахован към този фонд. Зависимостта е обратна- колкото по-голям е обхвата по застраховката, толкова по-малка е вноската.

*Четвърто.* В резултат на изследването се установи, че Директивата „Платежоспособност II“ обхваща повече рискове, на които е изложен

застрахователя и дава по-голям сигурност при определяне на капиталовото изискване за платежоспособност. Нейната цел е да гарантира стабилността на застрахователите, като се отчита динамиката на всички рискове, на които са изложени застрахователите. Наредба №53 на КФН определя общите правила за отчетност, които са задължителни за всички местни застрахователи. В нея е заложен по-консервативен и подход по отношение на техническите резерви и отчетността като цяло.

## *Глава втора*

### ***АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНО - ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ***

Втора глава на дисертационния труд е разработена в обем от 65 стандартни страници и е структурирана в три параграфа, както следва:

**Параграф 1. Динамика в развитието на обхвата и реализирания премиен приход по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите,** с два подпараграфа: 1.1 Обхват на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилите; 1.2. Премиен приход и пазарен дял на застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите.

Оценката на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви, заделени от застрахователите, работещи на българския застрахователен пазар по застраховане „Гражданска отговорност“ на автомобилите, изисква обстоен анализ на по-важните фактори, формиращи състоянието, тенденциите и динамиката на развитие на този вид застраховане в България. За целта в *първи подпараграф* е изследвано развитието на обхвата на застраховката за периода 2010-2016 година. Въпреки нейния задължителен характер, не всички собственици и водачи на автомобили притежават валидна застрахователна полица. Установени са



значителни колебания в показателя за отделните региони на страната. Коментирани са причините за това.

Изследването във **втори подпараграф** е посветено на динамиката в развитието на другия основен показател- реализираният от застрахователите премиен приход по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Във връзка с това е изчислен и средния размер на застрахователната премия по застраховката и е констатирано увеличение за разглеждания период. Това е довело до повишаване на пазарния дял и затвърждаване на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите като лидер на българския застрахователен пазар.

**Параграф 2. Оценка на факторите, влияещи върху необходимия размер на застрахователно-техническите резерви на конкретно застрахователно дружество** е разработен в три подпараграфа: 2.1. Статистическа база на изследването 2.2. Използвани от застрахователните дружества методи за определяне размера на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и 2.3. Особености при изчисленията на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви

Освен обхвата и реализирания премиен приход, значение при определяне размера на техническите резерви имат и множество специфични показатели, които е трудно да се разглеждат общо за застрахователния пазар. Затова изследването преминава от общото към частното с анализ на фактори като: наличието и вида на сключените от застрахователните дружества презастрахователни договори; броя и размера на предявените претенции; разноските на застрахователя; степента на събираемост на регресни вземания. Това стана възможно благодарение на любезно предоставени ни данни от ЗК „Лев инс“ АД, застрахователното дружество лидер по брой сключени застрахователни договори и реализиран премиен

приход по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, за разглеждания период.

*В първи подпараграф* са обобщени данните, предоставени от ЗК “Лев инс“ АД, въз основа на които, в следващото изложение са направени конкретни изчисления.

Във *втори подпараграф* са описани методите, които разглежданото застрахователно дружество използва при определянето на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви. В два отделни подпараграфа са разгледани методите, които дружеството използва, съобразявайки се с Наредба № 53 на КФН и съответно с изискванията заложи в Директивата на ЕС „Платежоспособност II“. Показани са и формулите, прилагани за конкретните изчисления.

В *трети подпараграф* са коментирани особеностите при извършваните актюерски изчисления по отношение на:

- възприетите ограничителни условия;
- направените допускания;
- влиянието на аквизиционните разноси;
- разпределението на административните разноси на застрахователя по съответните видове застраховане;
- влиянието на презастрахователната програма.

**Параграф 3. Необходим размер на застрахователно-техническите резерви, определен според изискванията на местната и на европейската нормативна база** на втора глава от дисертационния труд е структуриран в два подпараграфа: 3.1. Необходим размер на застрахователно-техническите резерви, определен според изискванията на Наредба № 53 на КФН и 3.2. Необходим размер на застрахователно-техническите резерви, определен според изискванията на Техническата спецификация към Директивата на Европейския съюз „Платежоспособност II“. В параграфа са направени конкретни изчисления за необходимия размер на застрахователно-

техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, съобразно изискванията на Наредба № 53 на КФН и Директивата на ЕС „Платежоспособност II“.

В *първи подпараграф* въз основа методологията, показана в Наредба № 53 на КФН, последователно са изчислени необходимите размери на:

- пренос-премийния резерв;
- резерв за настъпили, но непредявени претенции, за имуществени и за неимуществени вреди, по водачи на различни МПС;
- резерв за разходи за уреждане на претенции;
- запасен фонд.

Направен е коментар, касаещ получените резултати.

*Втори подпараграф* е посветен на актюерски изчисления, касаещи необходимия размер на отделните видове застрахователно-технически резерви, в съответствие с изискванията на европейската Директива „Платежоспособност II“. На база предоставените от ЗК „Лев инс“ АД данни е определена:

- най-добрата прогнозна оценка на техните премийни резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите;
- нетната стойност на най-добрата прогнозна оценка на премийните резерви;
- най-добрата прогнозна оценка на резерва за настъпили, но непредявени претенции;
- дела на презастрахователите по непропорционалните договори в най-добрата прогнозна оценка на резерва за възникнали, но непредявени претенции;
- дела на презастрахователите по пропорционални договори в най-добрата прогнозна оценка на резерва за възникнали, но непредявени претенции;

- най-добрата прогнозна оценка на резерва за щети и дела на презастрахователите в него.

Констатирани са разликите по отношение на получените резултати по отделните елементи на застрахователно-техническите резерви, които разгледаното от нас застрахователно дружество трябва да заделни, като съблюдава Наредба № 53 на КФН и съответно изискванията на Директивата на ЕС „Платежоспособност II“.

В обобщение на изложеното във Втора глава могат да бъдат направени следните **изводи**:

**Първо.** Застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се развива много динамично през последните години, което я направи водеща в Раздел общо застраховане. Тя затвърди лидерските си позиции благодарение и на икономическата криза и последвалия отлив от доброволното застраховане. Това, а и нуждата от свеж финансов ресурс, я направи много атрактивна и желана от всички застрахователи, имащи лиценз да извършват дейност по общо застраховане. Ролята на регулаторния орган (КФН) се засили. Спазването на правилата и най-вече на финансова дисциплина от застрахователите, предлагащи застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, е още една предпоставка за успешното бъдещо развитие на този вид застраховане.

**Второ.** Въпреки напредъка, който се отбелязва при регистрирания обхват по застраховката, все още има нерешени проблеми. Например, нерегламентираното използване на български държавни контролни номера от лица, които нямат постоянно местоживееие в Република България. Този проблем наболява защото става все по-масов, а резултатите са огромни загуби за българските застрахователи. Автомобилите с подобни номера се управляват в чужбина. Честотата и тежината на щетите при тях е по-голяма

от средната. Освен това, те са обект на застрахователни измами и предявяване на недействителни и неоснователни претенции.

**Трето.** Въведеният от законодателя принцип да се даде приоритет на медиацията между застрахователи и застраховани, за сметка на директното завеждане на претенциите пред съд, доведе до значително намаляване на застрахователните плащания. Невъзможността за измамно укриване от страна на адвокати на банковата сметка на пострадалите трети лица, при завеждане на претенция, също беше стъпка в правилната посока. Не без значение са и промените в правилата за начисляване на лихви. Те доведоха до съществено намаляване на времето за уреждане на претенциите.

**Четвърто.** Изчисленията, съобразени се с изискванията на Наредба № 53 на КФН и Директивата на ЕС „Платежоспособност II“, показаха значителни разлики, по отношение елементите на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите. Това създава известни проблеми на застрахователните дружества, свързани с техния финансов капацитет. Необходими са съвместните усилия на застрахователния бизнес, държавния регулатор, както и на всички заинтересовани институции за тяхното успешно преодоляване.

### *Глава трета*

#### ***НАСОКИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИТЕ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ“***

Глава трета от дисертационния труд е разработена в обем от 44 страници и е структурирана в три параграфа, както следва: **1. Ефекти от прилагането на нормативната база при определяне размера на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите върху баланса на застрахователните**

**дружества; 2. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез адаптиране на българската нормативна уредба към европейското законодателство и 3. Иновативни похвати за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.**

В **Параграф 1** е направена оценка на ефекта на използваните методики за определяне на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви върху баланса на разглежданото застрахователно дружество. Изложението е разпределено в три подпараграфа: 1.1. Оценка на ефекта, който прилагането на Наредба № 53 на КФН има върху баланса на застрахователното дружество; 1.2. Оценка на ефекта, който прилагането на Директивата на ЕС „Платежоспособност II“ има върху баланса на застрахователното дружество и 1.3. Разлики в балансовите позиции, определени съгласно Наредба № 53 на КФН и Директивата на ЕС „Платежоспособност II“.

В *първи подпараграф* на база актюерски изчисления, съобразно методологията показана в Наредба №53 на КФН, е установена сумата (като разлика в съответните позиции в актива и пасива на баланса на застрахователното дружество), която се явява нетната стойност на отговорността на застрахователя, по повод сключени от него застрахователни договори по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Това е и минималния размер (49 192 696 лв.) на застрахователно-техническите резерви, които дружеството трябва да задели по застраховката, съобразявайки се с изискванията на Наредба №53 на КФН. Показани са и размерите на отделните видове застрахователно-технически резерви, които ЗК „Лев инс“ АД трябва да задели по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Във *втори подпараграф* същите изчисления са направени, но според изискванията на Директивата на ЕС „Платежоспособност II“. Съобразявайки се с методологията на изчисление, разликата между съответните позиции от актива и пасива на баланса на ЗК „Лев инс“ АД възлиза на 47 998 198 лв., което всъщност е нетната стойност на отговорността на застрахователя по повод застрахователните договори по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Това е и минималния размер на застрахователно-техническите резерви, които дружеството трябва да задели по застраховката, съобразявайки се с изискванията на европейската директива. Показани са и размерите на отделните видове застрахователно-технически резерви, които ЗК „Лев инс“ АД трябва да задели по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В *трети подпараграф* са коментирани причините за получените се разлики в размерите на отделните видове застрахователно-технически резерви, изчислени съобразно изискванията на Наредба №53 на КФН и съответно Директивата на ЕС „Платежоспособност II“. Значителна разлика в размера на застрахователно-техническите резерви се получи при така наречената „Добавка за риск“. Добавката за риск, която трябва да се определя от застрахователя съгласно Наредба № 53 на КФН не е точно определена и няма задължителен характер. Не съществува методика, по която тя да бъде определена. Няма и ясно регламентиран текст, който да постанови извършване на тест за необходимостта от заделянето на такава добавка. Поради липсата на изричното изискване за заделяне на запасен фонд, голяма част от дружествата на пазара не заделят такъв резерв. В конкретния случай, разглежданото от нас застрахователно дружество има заделен Запасен фонд в размер на 6 532 лева, който считаме за крайно недостатъчен при евентуално негативно проявление на рисковете, тъй като основната функция на запасния фонд е да покрива неблагоприятното

отклонение при тях. Съгласно Директивата „Платежоспособност II“ добавката за риск се определя като процент от капиталовото изискване. Нейното формиране е задължително, като има предложена симплификация за неговата оценка. Според нея дружеството трябва да задели 4 705 360 лева. Предоставена е и възможност застрахователите да защитят пред регулатора частичен вътрешен модел за образуването на този резерв, което е предпоставка за още по-точно определяне на нейния размер.

Въпреки различия в отделните позиции на баланса, двата подхода при изчисленията водят до сходен резултат при определяне на нетната отговорност на застрахователя, по повод сключените застрахователни договори – 49 192 696 лв. (по Наредба № 53 на КФН) и 47 998 198 лв. (по Директива Платежоспособност II). Разликата е в рамките на 2,43 %. Тя произтича от задължителната според Наредба №53 на КФН съпоставка с пазарните данни. Застрахователните дружества не могат в пълна степен да се възползват от преимуществата и индивидуалните характеристики на собствените си портфейли.

Получените сходни резултати (разлика само от 2,43%), в общия размер на необходимите застрахователно-технически резерви, въпреки сериозните разлики в отделните видове резерви, говорят за проблеми при разпределението на средствата по отделните пера. Необходимо е оптимизиране на методиката дадена в Наредба №53 на КФН в посока уеднаквяване с тази, описана в Директивата на ЕС „Платежоспособност II“.

**Параграф 2** е структуриран в два подпараграфа: 2.1. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез промени в Наредба № 53 на КФН и 2.2. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез въвеждане на единна система за оценка на индивидуалния риск.



В *първи подпараграф* са направени предложения за промени в българската нормативна уредба, касаеща образуването и заделянето на застрахователно-технически резерви от страна на застрахователните дружества. Директивата на ЕС „Платежоспособност II“ много по-добре отчита спецификата на отделните видове технически резерви. Основният проблем при прилагането на Наредба № 53 на КФН е свързан с нейният обхват на действие. Оказва се, че тя е задължителна за всички местни застрахователи и не е приложима за онези, представляващи клон на застраховател, регистриран в друга държава. В същото време европейското законодателство, в частност Директивата „Платежоспособност II“ трябва да се спазва и съблюдава от всички застрахователи извършващи дейност на територията на Европейския съюз. Това дава предпоставки за поставяне в неравностойно положение на различните субекти предоставящи застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на българския пазар.

В резултата на изследването в този подпараграф е предложено и ревизиране на Наредба № 53 на Комисия за финансов надзор, в посока намаляване на пазарната зависимост, при определяне рисковата изложеност и процеса на резервиране за отделните застрахователи. Трябва да се даде възможност за по-голяма гъвкавост и свобода при определяне както на факторите, които влияят в посока намаление, така и на факторите, които влияят в посока увеличение на заделяните от дружеството технически резерви. Необходимо е също в наредбата недвусмислено да се определи коя част от административните разноси могат да се класифицират като аквизиционни. Това ще допринесе за по-точното определяне на Пренос-премийния резерв. В Наредба №53 на КФН съществуват спорни текстове, свързани с определянето на долна граница на размера на застрахователно-техническите резерви. Необходимо е и прецизиране на информацията предоставяна от застрахователите за надзорни цели. По този начин

оценъчната функция, чрез изчислението на техническите резерви, респ. покритието на капиталовото изискване за платежоспособност на застрахователните дружества трябва да са елемент на прилагането на Директивата „Платежоспособност II“.

Наредба № 53 на КФН е приета в момент, в който застрахователният пазар беше изправен пред голямо предизвикателство – имплементацията на Директивата „Платежоспособност II“. Като всеки нормативен акт, той може да бъде променян в течение на времето в услуга на бизнеса и населението. Освен това, промените в местната нормативна уредба биха привели последната в по-добро съответствие с европейските правила за отчетност.

Във *втори подпараграф* е посветен на възможностите за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, посредством въвеждане на единна система за оценка на индивидуалния риск. Системата Бонус-Малус е свързана с индивидуалното тарифиране за всеки обект на застраховката в зависимост от неговите индивидуални рискови признаци. Те се определят на база статистически данни за определен период от време, които идентифицират риска и дават неговите основни характеристики. Не съществува стандартна формула за прилагането на системата „Бонус – Малус“, тъй като в различните държави по различен начин е обособен обекта на застраховката, както и критериите за ценообразуване.

В България се наблюдава желание от страна както на регулатора, така и на застрахователите, за създаването на единна система за оценка на риска. За прилагането ѝ обаче е необходимо изготвянето на ясна методология. Проблемите, които трябва да бъдат преодолен, са свързани със специфичните особености на застраховката, регламентирани в Кодекса за застраховането. Въпреки, че се застрахова отговорността на водача, на практика обект на застраховката е моторното превозно средство. Това сериозно възпрепятства прилагането на стимулиращия механизъм, като

затруднява определянето на рисковите характеристики на водача. Налице са множество проблеми:

➤ Съществуващата възможност за регистрация на автомобили на лица без свидетелства за управление на МПС, обезсмисля оценката на риска, свързан с изрядното поведение на водача.

➤ При отдаване на моторно превозно средство на лизинг не е известно кое от лицата ще бъде взето при оценката на риска – лизингодателят, лизингополучателят или обичайният водач. Проблемът се задълбочава при лизингополучател юридическо лице.

➤ Нерешим засега изглежда и проблемът с пререгистриране на МПС, независимо дали е налице договор за покупко-продажба. По българското законодателство, всеки собственик има право да пререгистрира своя автомобил, като поиска издаването на нов регистрационен номер. В този случай се извършва фиктивна промяна в обекта на застраховката, защото той има нов талон за собственост, нов регистрационен номер, а понякога и нов собственик.

➤ Друг проблем, който възниква е при промяна в собствеността, но при запазване на регистрационния номер. В този случай не е ясно дали старите характеристики на МПС биха се приели от новия водач. Възможни са различни сценарии, като налице са два нееквивалентни варианта – „добър“ водач продава на „лош“ водач, и обратното „лош“ водач продава на „добър“ водач. Остава неизяснен въпроса с тарифирането в тези случаи.

Констатираните проблеми и слабости в системата могат да бъдат избегнати с ясното и категорично определяне на водача за обект на застраховката. Освен всичко останало, неговата личната отговорност е допълнителен стимулиращ фактор по повод сключването на застрахователен договор.

**Параграф 3. Иновативни похвати за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите** е разработен в три подпараграфа: 3.1. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез използването на електронни технологии; 3.2. Инвестиционни решения за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите; 3.3. Оптимизиране на застрахователно-техническите резерви чрез иновативни методи за контрол по отношение сключването и поддържането на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В *първи подпараграф* са разгледани някои възможности за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви, които представляват бъдещи плащания на застрахователя, чрез използване на съвременни електронни технологии.

Световните тенденции показват, че своевременното получаване на информация осигурява конкурентно предимство във всеки бранш. Като част от икономиката на страната, застраховането не прави изключение. В наши дни най-разпространеното средство за комуникация са социалните мрежи и мобилните телефони. В ерата на кибер индустрията е необходимо застрахователите да се възползват от технологиите, които им дават възможност за мигновена връзка с техните клиенти. Възможно е разработване на мобилно приложение, което да подпомага застрахователя в процеса на регистрация и уреждане на застрахователни претенции. На първо място това приложение може да изпраща снимки до застрахователя в реално време, от мястото на пътно транспортното произшествие. Съществуващите технологии позволяват локализиране на мястото на произшествието и установяване на точните координати посредством GPS технологии.

Оптимизирането на застрахователно-техническите резерви е възможно и посредством използването на интернет като канал за доставка на застрахователната услуга, така нареченото онлайн застраховане. При наличието на възможност за продажба на застраховката чрез интернет канали, организацията на продажбения процес придобива нов вид. В този случай се избягват аквизиционните комисионни. Макар и това не винаги да води до намаляване цената на застраховката, подпомага дружеството да направи икономия от разноски, тъй като този канал на продажба се администрира от застрахователя и не предполага наличието на застрахователен посредник. Освен всичко останало, интернет се явява нов източник на застраховани, тъй като потребителите на този тип услуги са доста голяма група от потенциални клиенти, а промотирането на продукти, чрез дигитален маркетинг е сравнително нов, иновативен и евтин канал за достигане до потребителя.

Проблемите пред, които се изправя електронната търговия по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите са свързани най-вече със законови изисквания. Дори сключена по електронен път, застрахователят е длъжен в срок от три дни да достави на застрахования застрахователната полица на хартиен носител. Изискването за поставяне на предното стъкло на автомобила на знак с холограма (стикер), удостоверяващ валидността на застраховката, също е проблем, който възпрепятства същинското онлайн застраховане. В съвременните условия това изискване е ненужно, тъй като с въвеждането на електронни полици от единната информационна система на Гаранционния фонд е възможно в реално време по регистрационния номер на автомобила да се извърши проверка, относно наличието на валидна полица „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. В България за една година се използват повече от 10 милиона стикера. Това означава, че всяка година стойността на направените за тях разходи, които се заплащат от крайния потребител, е близо 15

милиона лева. Въпросният разход е необоснован. Неговото премахване също е стъпка към стимулиране на електронната търговия в застраховането и оптимизиране размера на застрахователно-техническите резерви.

**Втори подпараграф** насочва вниманието към възможните инвестиционни решения, които да допринесат за оптимизиране размера на заделените застрахователно-технически резерви.

Значението на застраховането не се изчерпва само с реализирането на неговата основната функция- възмездяване на загуби, в следствие реализирането на случайни събития. Дългия срок, през който могат да бъдат уреждани застрахователни претенции по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, обуславя и по-големия размер на заделените застрахователно-техническите резерви. Тяхното умело управление и инвестиране, може да доведе до реализирането на доходност, която да бъде основен източник на печалба за застрахователните дружества и дори да бъде инструмент за покриване на неблагоприятното проявление на рисковете като компенсира загубите реализирани от подписваческа дейност. Важността на инвестиционната дейност за подобряване резултатите на дружеството изисква наличието на отдел или външен партньор, който непрекъснато да наблюдава финансовите пазари, като анализира и следи за нови инвестиционни решения. Той трябва своевременно да реагира и по най-добрия възможен начин да защити инвестициите и да постигне максимална доходност от тях

**Трети подпараграф** отразява позицията на докторанта относно възможностите за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, посредством иновативни методи на контрол по сключването и поддържането на застрахователните договори.

Всички мероприятия, свързани с повишаване обхвата по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите

се отразяват благоприятно върху застрахователно-техническите резерви. Извършването на ефективен контрол за наличието на действаща застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите налага законодателни промени. Необходимо е въвеждането на електронен контрол на основните пътища в страната. Той обаче, не би следвало да отмени възможността за осъществяване на персонален контрол чрез органите на КАТ, а да бъде едно допълнение към него.

Предстоящото въвеждане на ТОЛ система за таксуване на автомобилите, движещи се по първокласните пътища на страната, предоставя възможност за електронно проследяване за наличието на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Много от останалите пътни участъци са оборудвани с камери на Агенция пътна инфраструктура, които изпълняват ролята на преброятелни пунктове. Възможно е, с финансовата подкрепа на застрахователните дружества, тези камери да бъдат подменени с нови, които на база идентификация на регистрационния номер също да могат да установяват незастрахованите водачи на МПС. Това е достатъчно основание екипите на КАТ-Пътна полиция да бъдат насочени в тези райони и пътища, където процентът на незастраховани водачи на МПС е голям.

Във връзка с редовното поддържане на застрахователните договори и плащане на дължимите застрахователни вноски е необходимо подобряване на комуникацията между застрахователите и застрахованите. Освен традиционните (ел. поща, SMS, телефонно обаждане), огромни възможности за комуникация и обслужване на клиентите на застрахователните дружества дават така наречената блок-чейн технология. Чрез нея много хора едновременно могат да въвеждат информация в единна база данни, до която имат достъп всички потребители. Тази технология може да бъде използвана в застраховането за директна връзка между

застрахователя, застрахования и лицата подпомагащи материализирането на застрахователната услуга. Например, при реализиране на застрахователно събитие пострадалото лице може дистанционно да регистрира събитието, да опише вредите и дори да прикачи снимков материал. След това от списък с доверени сервизи на застрахователя да избере такъв, който при наличието на материални щети да ремонтира пострадалото моторно превозно средство. От своя страна избраният сервиз също ще може да предоставя информация на застрахователя за всички извършени услуги и отново чрез снимки да удостовери извършения ремонт. В крайна сметка застрахователят оторизира ремонта и заплаща услугата на сервиза.

Предимствата, които предоставят блок-чейн технологиите са неоспорими. Неминуемо те ще бъдат възприети от застрахователните дружества. Освен всичко описано дотук тези технологии могат да допринесат съществено и за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В обобщение на изложеното в Трета глава могат да бъдат направени следните **изводи**:

**Първо.** Застрахователните дружества се изправиха пред сериозни предизвикателства. Изискванията за успоредно прилагане на българската нормативна уредба и европейското законодателство, при изчисляване на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, доведе до редица проблеми за.

**Второ.** В резултат на изчисленията, с конкретни данни, предоставени ни от работещо на българския пазар застрахователно дружество се констатираха огромни разлики по отношение размерите на отделните видове застрахователно-технически резерви. В крайна сметка обаче, общата



сума на резервите, изчислена според изискванията на Наредба № 53 и Директивата „Платежоспособност II“ е съпоставима. Отклонението, което се получи е в рамките на 2,4% и може да се възприеме като незначително. В тази връзка са необходими промени в нормативната база, с които да се постигне по-добра степен на детайлизиране на наличната информация.

**Трето.** Получените резултати показваха, че Директивата „Платежоспособност II“ много по-точно отчита влиянието на риска и необходимостта от заделяне на съответните резерви.

**Четвърто.** Селекцията при застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е затруднена в голяма степен, поради задължителния характер на застраховката. Най-разпространеният метод за подбор на клиентите на едно застрахователно дружество е прилагането на системата Бонус-Малус. В България дълги години, въпреки усилията на много специалисти, тази система не може да бъде въведена. Основен проблем за това е обстоятелството, че според българското законодателство моторното превозно средство се възприема обект на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Проблемът лесно може да бъде решен, а системата „Бонус-Малус“ да бъде въведена, ако в Кодекса за застраховането бъде недвусмислено определен за обект на застраховката водача на автомобила.

**Пето.** Подобряването на работата на застрахователите, повишаването обхвата на застраховката и оптимизирането размера на застрахователно-техническите резерви е свързано с развитието на онлайн застраховането. Заложените от законодателя изисквания за издаване на застрахователната полица на хартиен носител и наличието на стикер, явяващ се отличителен знак и неразделна част от нея, засега затрудняват този процес.

**Шесто.** Разработването на мобилно приложение също може да се възприеме като стъпка за оптимизиране на размера на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на

автомобилистите. В днешно време, когато масово хората използват смарт-телефони и тези устройства заемат съществено място в нашия живот едно подобно приложение би било предпоставка за привличане на нови застраховани, а това от своя страна да доведе до по-добро разпределение на риска в застрахователната съвкупност.

**Седмо.** Навлизането на блок-чейн технологии може чувствително да подобри обслужването на застрахованите и пострадалите, в следствие на застрахователно събитие, лица. За застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, където преобладаващата част от претенциите са имуществени и са налице взаимоотношения между четири страни (застраховател, застрахован, пострадало лице, доверен сервиз) това е бърз и евтин начин за общуване и уреждане на щетите.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В заключение, в обобщен вид, са представени основните изводи и постигнатите изследователски резултати. Предлаганите 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 продължаващо оптимизиране размера на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Очертаните проблеми, свързани с изследваната проблематика, но останали извън обхвата на дисертационния труд, са маркирани като предмет на бъдещи изследвания и разработки.

#### 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), декларирам:

1. Резултатите и приносите в дисертационния труд на тема **“Застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ 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.

25.05.2018 г.

гр. Свищов

ДЕКЛАРАТОР:.....

(Павел Димитров)

## **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 главно в:

1. Въз основа разгледаната същност и особености на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и обосноваването на необходимостта от заделяне на застрахователно-технически резерви са очертани основните фактори, които оказват влияние върху техния размер.

2. На база оценка на факторите, влияещи върху необходимия размер на застрахователно-техническите резерви и при отчитане особеностите на нормативната уредба, са показани проблемните зони, произтичащи от паралелното използване от страна на застрахователните дружества на две различни по своята същност методики за изчисление.

3. Оценен е ефектът от едновременното прилагане на двете методики за изчисление на необходимия размер на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, описани в Наредба № 53 на КФН и техническата спецификация на Директивата на ЕС „Платежоспособност II“, върху баланса на застрахователните дружества.

4. Формулирани са аргументирани предложения за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез адаптиране на българската нормативна уредба към европейското законодателство.

5. Формулирани са аргументирани предложения за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите чрез използването на електронни технологии, нови инвестиционни решения и иновативни методи за контрол, по отношение сключването и поддържането на застрахователните договори.

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

### **I. Студии:**

1. Димитров, П., Застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите- развитие и проблеми, Годишен алманах Научни изследвания на докторанти, Свищов, кн. 10, 2015г., с. 64-85, ISSN 1313-6542

### **II. Статии:**

1. Димитров, П., Промени в методологията за изчисляване на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите след прилагането на директивата платежоспособност II, Годишен алманах Научни изследвания на докторанти, Свищов, кн. 11, 2016 г., с. 263-274, ISSN 1313-6542

2. Димитров, П., Възможности за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, електронно списание Диалог, 2018, бр.2, ISSN 1311-9206

### **III. Доклади:**

1. Димитров, П., Развитие на застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите в годините на преход към пазарна икономика, сборник с доклади от Юбилейна международна научна конференция „Развитието на българската икономика- 25 години между очакванията и реалностите“, Свищов, 20-21 ноември, 2015г., ISBN 978-954-23-1105-8

2. Димитров, П., Влияние на промените в методологията за определяне на платежоспособността на застрахователните дружества върху изчисляването на застрахователно-техническите резерви по застраховка

„Гражданска отговорност“ на автомобилистите , сборник с доклади от Национална конференция с международно участие „Застрахователният и осигурителният пазар: визия, приоритети и очаквания за управление на промяната“, Свищов, 14-15 октомври, 2016 г., ISBN 978-954-23-1193-5