



Branko Pavlović,
član Izvršnog komiteta Generali
osiguranja i predsednik Udruženja
aktuara Srbije

■ Iako građane rast cene nije obradovao, to je garancija da će biti novca za isplatu šteta onima kojima je osiguranici naprave, što će ih zaštititi od eventualnih sudskih sporova i ličnih finansijskih gubitaka

45

45 je veliki broj. U našim krajevima, najčešće asocira na nacionalno vozilo, jugo 45, koje se u svetu proslavilo u filmu Umri muški sa Brusom Vilisiom. Rast cene osiguranja od autoodgovornosti za 45 odsto izazvao je veliku buku na srpskom tržištu osiguranja, slično onoj koja se mogla videti u tom filmu. Kada se govori o rastu, to je procenat koji se retko čuje, pa su samim tim burne i oprečne reakcije razumljive. Tema ove kolumne, koja se nameće sama po sebi je opravdanost tolikog rasta cene ovog osiguranja.

Nekada je bilo jednostavno proceniti da li je tarifa za pojedinačni proizvod adekvatna – izračuna se kombinovani racio po relativno jednostavnim formulama i ako je manji od 100 odsto najverovatnije je sve u redu. U današnje vreme, u osiguranju od autoodgovornosti u Srbiji, situacija je mnogo komplikovanija. U analizu racia treba uključiti dodatne podatke. Pre izvesnog vremena država je odlučila da od premije autoodgovornosti uzme pet odsto za dodatni doprinos Republički fond zdravstvenog osiguranja (RFZO) i 1,2 odsto za opremanje srpskih drumova kamerama. Takođe, uveden je bonus malus sistem koji omogućava da dobri vozači plaćaju manju premiju, a loši veću. Pošto je, na sreću po bezbednost saobraćaja, loših vozača 2-3 odsto, svi dobri plaćaju ukupno mnogo manje nego što svi loši vozači plaćaju ukupno više. Zbog postepene primene bonus malus sistema, na srpskom tržištu se već treću godinu za redom, prikupi po nekoliko procenata manje premije nego prethodne godine. Ne sme se zaboraviti ni doprinos Garantnom fondu koji iznosi oko pet odsto premije. Povećao se broj prevara u osiguranju, što se obično i dešava u vreme krize. Procenjuje se da se svake godine plaća po nekoliko procenata više za štete usled prevara u osiguranju.

Oko pola novca koji se plaća za štete odlazi na nematerijalne štete, odnosno na rezervne delove za vozila, koji su prilično čvrsto vezani za kurs evra i rad majstora koji je labavo vezan za kurs evra i inflaciju, odnosno verovatno zbir rasta kursa i inflacije određuje rast cena njihovih usluga. Druga polovina novca koji osiguranja plaćaju za štete odlaze na nematerijalne štete čiji rast je u prethodnih nekoliko godina prilično teško definisati i vezati za bilo koji makroekonomski parametar. Ipak, već u oktobru ove godine rast nematerijalnih šteta će biti vrlo jasno vezan za zakonske promene koje podižu skoro desetak puta najveću moguću štetu koju će osiguranja plaćati. Umesto limita od 100.000 odnosno 200.000 američkih dolara, za tri meseca limit će biti milion evra.

Pored tekućih izazova na tržištu osiguranja od autoodgovornosti tu je i nasleđeni problem šteta koje su napravili osiguranici društava za

osiguranje kojima je Narodna banka Srbije oduzela dozvolu za rad pre deset i više godina. Kako koje društvo završi stečaj, štete prelaze u nadležnost Garantnog fonda. Podsećanja radi, uloga Garantnog fonda je da plati štete koje nema ko drugi da plati, na primer, štete koje naprave nepoznata ili neregistrovana odnosno neosigurana vozila. Procenjuje se da je za prijavljene štete Garantnom fondu potrebno platiti oko 2,5 milijarde dinara, a za nastale, ali još uvek neprijavljene štete, jer stečajni postupci nisu završeni, više od četiri milijarde dinara. Jedini izvor finansiranja Garantnog fonda je izdvajanje dela premije osiguranja od autoodgovornosti, koje je do sada iznosilo oko pet odsto premije, ali će zbog predstojećeg plaćanja starih šteta morati da bude značajno povećano.

Jedina svetla tačka za osiguravače i osiguranike u ovoj priči je statistika saobraćajnih nesreća: MUP je 2009. godine zabeležio 64.877 saobraćajnih nesreća, dok je 2013. godine MUP evidentirao 37.127 saobraćajnih nesreća. Na prvi pogled, broj se gotovo prepolovio, što bi moralo da znači da su se i štete u saobraćajnim nesrećama koje plaćaju osiguravači značajno smanjile. Ipak, pre donošenja zaključka treba se setiti da je 2010. godine uvedeno prijavljivanje manjih šteta putem Evropskog zapisnika, zbog čega je policija prestala da izlazi na uvidaj za male štete, i naravno prestala da ih prikazuje u statistikama, pošto više nema informacija o njima. Oko jedne četvrtine svih šteta u 2013. godini je prijavljeno putem Evropskog zapisnika, što znači da je broj saobraćajnih nesreća u stvari oko 50.000 ili oko 23 odsto manje nego 2009. godine. Za to vreme kurs evra je porastao 25 odsto, a inflacija je bila oko 40 odsto. Broj saobraćajnih nesreća se smanjio 23 odsto, a troškovi popravke vozila i rezervnih delova u dinarima su porasli između 25 odsto i 40 odsto. Cena osiguranja je za sve ovo vreme ostala ista.

Na kraju, kao rezime mogu poslužiti sledeći podaci: standardni merodavni tehnički je u prethodnom periodu bio 67 odsto; uključeno u obračun postojećih doprinosa Garantnom fondu, doprinosa za RFZO, dodatnog smanjenja premije u ovoj godini usled primene bonus malus sistema, projektovanog rasta inflacije, povećanja broja prevara u osiguranju, povećanja broja regresnih zahteva PIO fonda, uvođenja desetak puta većih najnižih suma osiguranja od autoodgovornosti i predstojećeg značajnog povećanja doprinosa za Garantni fond, opravdava rast cene osiguranja od 45 odsto. Iako građane rast cene nije obradovao, to je garancija da će biti novca za isplatu šteta onima kojima je osiguranici naprave, što će ih zaštititi od eventualnih sudskih sporova i ličnih finansijskih gubitaka. ■