

О МОГУЋНОСТИМА ПОБОЉШАЊА ДОСАДАШЊЕГ СИСТЕМА ОСИГУРАЊА МОТОРНИХ ВОЗИЛА У НАШОЈ ЗЕМЉИ

УВОДНА РАЗМАТРАЊА

Од свог настанка осигурање моторних возила у нашој земљи бележи велике губитке. Ти губици се веома негативно одражавају на читав систем осигурања имовине и лица у нашој земљи. Ово посебно због тога што су губици у осигурању моторних возила покривани из других врста осигурања, што се негативно одражавало на читаву економију осигурања.

Овај проблем данас, у време усвајања новог Устава, добија још више на значају с обзиром да је Уставом прописано да се у заједницама осигурања у којима се удружују средства ради осигурања од више различитих врста штета морају образовати посебне заједнице ризика за осигурање од истоврсних или сродних врста штета. То практично значи да се Уставом желе даље онемогућити стални губици у појединим врстама осигурања и преливање средстава осигурања.

У складу са уставним променама осигурање моторних возила налази се пред конституисањем у посебну заједницу ризика у оквиру заједнице осигурања односно пред конституисањем својих посебних фондова (почетне резерве сигурности осигурања, резерве сигурности осигурања и сл.) и својих посебних органа управљања и пред споразумом са другим заједницама ризика у оквиру заједнице осигурања којим ће се утврдити услови под којима се могу користити средства фондова по једној врсти осигурања (штета) за измирење обавеза по основу друге врсте штета. То подразумева улагање појачаних напора од стране осигуравајућих организација за постизање позитивних резултата и у овој врсти осигурања.

Актуелност проблема условила је и приступ дискусији. Наиме, у свом прилогу приказани су експанзија моторних возила у свету и у нас и њене последице, упоредни преглед спровођења осигурања моторних возила у свету (нормативни аспект), осигурање моторних возила у нашој земљи према позитивним прописима, резултати пословања у осигурању моторних возила у нашој земљи и учињен је покушај да се дају одређени предлози у циљу постизања бољих резултата у овој врсти осигурања.

У раду су коришћени подаци из завршних рачуна, подаци Удружења осигуравајућих завода Југославије и подаци које су доставили заводи за осигурање и реосигурање „Београд” и „Југославија”.

1. Експанзија моторних возила у свету и у нас и њене последице

Данашњи период, који карактерише нагли развој технике, пун је опасности за људски живот, његов интегритет и за његову имовину. У низу разних опасности посебан значај имају опасности од моторних возила (по броју људских жртава и материјалним штетама). У земљама света са великим аутомобилским и жељезничким саобраћајем смртоносне саобраћајне незгоде се међу узроцима смрти налазе на четвртом месту и то после болести срца, крвотока и рака. „Између 1950. и 1960. године је на 100.000 становника повећан број смртних случајева од аутомобилске незгоде у Јапану са 3,7 на 14,2 лица, у СР Немачкој са 14,9 на 25,6 лица, у Аустрији са 5,9 на 27,5 лица, у Холандији са 8,1 на 16,6 лица, у Енглеској са 9,7 на 14,5 лица итд.“ (1).

И у Југославији је, услед брзог и динамичног развојка њене привреде, развоја туризма и пораста животног стандарда грађана, дошло до наглог и осетног повећања броја моторних возила и возача. Такав успон развоја друмског саобраћаја у Југославији илуструју следећи подаци (2).

Регистрована моторна возила 1966—1971. године:

	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.	1971.
СФРЈ	444.432	664.005	983.575	1.506.842	1.253.006	1.431.725
Индекс	100	149,4	201,0	237,8	281,9	322,1

Регистровани возачи моторних возила 1966—1970. године:

	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.
СФРЈ	854.830	1.138.831	1.399.439	1.551.704	1.778.257
Индекс	100	133,2	167,7	181,6	208,0

Настрадала лица у саобраћајним незгодама 1966—1971. године:

СФРЈ	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.	1971.
укупно	33.803	35.946	41.527	46.272	53.651	38.936
индекс	100	106,3	122,6	136,9	158,7	115,2
погинула	2.145	2.195	2.703	3.059	3.684	3.769
индекс	100	102,3	126,0	142,6	171,7	175,7
повређена	31.658	33.751	38.724	43.213	49.967	35.167
индекс	100	106,6	122,3	136,5	157,8	111,7

(1) Бакач: Магуар Tudomany, 1964. 1. 32.

(2) Подаци Савезног секретаријата за унутрашње послове

Укупна материјална штета у 1970. години износила је 385,7 милиона динара, према процени штета од стране СУП-а приликом увиђаја на лицу места. Међутим, овај податак не одражава стварну висину штета (јер се она приликом увиђаја ретко може реално оценити, нити се примењују реална мерила), тако да је стварна штета увек знатно већа. Сем тога, органи СУП-а не излазе на увиђај за штете мање вредности, што значи да такве штете нису ни обухваћене исказаним износом, иако штете мање вредности (од 2.000—3.000 динара) учествују бар са 50% у укупном износу исплаћених штета.

2. Упореди преглед спровођења осигурања моторних возила у свету

„У индустријски развијеним земљама је грана осигурања моторних возила редовно најважнија грана, ако искључимо осигурање живота и социјално осигурање. Укупна премија ове гране процењена је 1968. године на 17,5 милијарди долара од чега је 73% отпало на САД и 21% на Европу.

Недавно су у САД испитивали добитке приватних осигуравајућих друштава и том приликом утврдили да осигурање моторних возила спада у гране индустрије које се најлошије рентирају... Упоредна испитивања у другим земљама... показују сличне, ако не и лошије резултате, с том разликом што су „лоше године“ у европском осигурању дошле с извесним закашњењем у односу на САД...

У СР Немачкој технички гүбитак из обавезног осигурања моторних возила 1970. године износио је 1 милијарду ДМ⁽³⁾.

У свету данас постоје различити системи спровођења осигурања моторних возила. Карактеристике тих система дате су у законским прописима и тарифама осигурања које су у примени. Решења су различита.

У Канади осигурање од одговорности у тесној је вези са системом социјалног осигурања. Свим оштећеним лицима, се, на име социјалног давања, даје одређена сума одштете, а за део одштете који прелази тај износ може се остварити накнада на основу добровољног осигурања од одговорности или по основу грађанскоправне одговорности штетника.

Слично је и са осигурањем у Пољској у којој обавезно осигурање у саобраћају представља комбинацију осигурања лица од незгоде и осигурања од одговорности а део одштете у осигурању од незгоде даје се оштећеном без утврђивања кривице.

У САД се улажу напори да се одштете у осигурању од одговорности утврђују у потпуности на принципима објективне одговорности.

У земљама са развијеном тржишном привредом улажу се напори да се савременом тарифном политиком у осигурању моторних возила постигну бољи ефекти у економији осигурања.

У СР Немачкој се тарифа заснива на следећим принципима:

— утврђују се зоне осигурања према броју становника и броју саобраћајних незгода,

(3) Dr W. Diehl, Zürich, Будућност осигурања моторних возила, Осигурање и привреда „Загреб 1972. 1—2, стр. 23”.

— утврђују се субјекти који имају посебне попусте код осигурања одређених врста возила,

— утврђују се премије за посебна возила код којих се врши доплата.

— врши се разврставање поједих возила у тзв. „Разреде без штета“ којима се даје попуст онима који не чине штете а прописују се посебне доплате за оне који су учинили више штета и др.

Француска тарифа се заснива на категорији возила (цене, карактеристика возила кад настане штета и сл.), особинама осигураника (године старости, брачно стање, возачки стаж и сл.) и зависи од услова под којима се користи возило (за обављање посла, за одлазак на посао и сл.) и карактеристикама саобраћајних зона у којима се користи возило (према учесталости и броју штета и густини саобраћаја).

Белгијска тарифа сачињена је на основу снаге моторног возила. уведено је обавезно индивидуализирање премије (bonus/malus) и уведена је индексација тарифе односно аутоматско усклађивање тарифе са трешковима живота и порастом цена.

У Аустрији се примењује и принцип самопридржаја (учешће осигураника у штети) итд.

3. Осигурање моторних возила у нашој земљи

Закон о обавезном осигурању у саобраћају. Према Закону о обавезном осигурању у саобраћају ⁽⁴⁾ прописано је обавезно осигурање корисника односно сопственика моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима.

Основни принципи на којима се заснива осигурање јесу следећи:

— обавезно осигурање корисника односно сопственика моторних возила од одговорности и обавезно осигурање путника у јавном саобраћају од последица несрећног случаја међусобно се допуњују,

— осигурањем се обухвата целокупна штета коју је сопственик односно корисник моторног возила дужан да надокнади по прописима односно по правним правилима о одговорности,

— висина премије коју осигураник плаћа одређује се тарифом премија осигурања коју доноси осигуравајући завод сагласно одредбама Основног закона о осигурању и осигуравајућим организацијама ⁽⁵⁾,

— штету проузроковану од стране непознатог моторног возила као и од возила чији се корисник односно сопственик није осигурао од одговорности, дужан је надокнадити осигуравајући завод чије је седиште најближе месту настале штете и др.

Према Предлогу закона о обавезном осигурању у саобраћају, на основу досадашњих позитивних искустава у свету и у нас, у односу на

(4) „Службени лист СФРЈ“, бр. 11/68.

(5) „Службени лист СФРЈ“, бр. 7/67.

садашњи Закон о обавезном осигурању у саобраћају, предвиђене су следеће новине:

— предлаже се увођење обавезног осигурања и за страна лица — кориснике односно сопственике моторних возила који својим возилима долазе у нашу земљу,

— предлаже се повећање осигураних сума за обавезно осигурање од последица несрећног случаја и то за случај смрти од 8.000 на 20.000 динара, за случај трајног инвалидитета од 16.000 на 40.000 динара и за случај пролазне неспособности за рад од 4.000 на 10.000 динара.

— уместо покрића целокупне штете (материјалне и нематеријалне), како је прописано садашњим Законом (неограничено покриће), предлажу се најниже осигуране суме на које се има уговорити осигурање од одговорности (6).

— предлаже се могућност учешћа осигураника у штети (франшиза) а износ учешћа се препушта заједницама осигурања,

— предлажу се решења којима се побољшава експедитивност и економичност у поступку ликвидирања штета (обавезно вансудско поравнање пре подношења тужбе суду, посебан фонд за штете од непознатих возила и неосигураних лица, обавеза достављања потребних података од стране надлежних органа заједнице осигурања и сл.) и др.

Одобравање тарифа премија. — Премије обавезног осигурања корисника односно сопственика моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима су у нас од 1969. године под непосредном друштвеном контролом цена.

Одлуком о задржавању цена односно тарифа обавезног осигурања корисника односно сопственика моторних возила на затеченом нивоу (7) цене у овом осигурању могле су се мењати пугем споразума између осигуравајућих завода и обвезника тог осигурања уз примену одредаба чл. 27. до 34. Закона о образовању и друштвеној контроли цена.

(6) Предлагање увођења најнижих осигураних сума на које се има уговорити осигурање од одговорности учињено је из следећих разлога:

— национални биро осигуравајућих друштава неких земаља (Аустрија, Западна Немачка) приговарају да неограничено покриће у нашој земљи захтева да њихови осигураници, када са моторним возилом крећу у Југославију, повећавају осигуране суме на које закључују осигурање у тим земаљама и за то плаћају допунску премију,

— неограничено покриће представља сметњу и за закључне билатералних споразума о укидању међународне зелене карте осигурања, што се препоручује од Економске комисије УН за Европу да би се поједноставила контрола постојања осигурања на граници а нпр. Биро осигураваача Зап. Немачке је одложио да такав споразум склопи са Бироом наших осигураваача док се не измени у нашем закону одредаба о неограниченом покрићу и уведу минимални осигурани износи.

— неограниченом покрићу приговарају и осигуравајући заводи у земљи сматрајући да оно даје подстрека оштећеним лицима и њиховим правним заступницима да подносе неспразмерне одштетне захтеве и настоје свим могућим средствима да их остваре, а судовима да досуђују све веће износе накнада.

(7) „Службени лист СФРЈ”, бр. 1/69.

Наредном о максимирању цена односно тарифа обавезног осигурања моторних возила (8) тарифе овог осигурања могле су да се повећају највише до 40% с тим да се остали услови не мењају односно не погоршавају.

Одлуком о начину образовања цена односно тарифа обавезног осигурања моторних возила (9) одобравање тарифа обавезног осигурања моторних возила пренето је у надлежност република односно покрајина. У смислу поменутог Одлуке републичка односно покрајинска извршна већа донела су одлуке о одређивању органа за давање сагласности на промене цена односно тарифа обавезног осигурања моторних возила.

Одлуком о максимирању цена свих производа и услуга (10) максимиране су, поред осталих цена производа и услуга, тарифе осигурања. Том Одлуком су први пут стављене под непосредну друштвену контролу тарифе добровољног („каска“) осигурања.

Одлуком о изменама и допунама Одлуке о максимирању цена свих производа и услуга (11) тарифе добровољног и обавезног осигурања моторних возила остале су и даље под непосредном друштвеном контролом цена у надлежности република односно аутономних покрајина.

Ради даљег спровођења непосредне друштвене контроле цена у области осигурања моторних возила, републичка односно покрајинска извршна већа овластила су републичке односно покрајинске управе за цене или друге одговарајуће органе да дају сагласност на промену тарифа осигурања моторних возила.

Савезно извршно веће донело је Одлуку о максимирању цена за све производе и услуге од 15. 2. 1973. године у смислу које су премије осигурања моторних возила враћене на ниво од 31. 12. 1972. године, а то значи на ниво од 26. 11. 1971. године.

У току последње четири године, код обавезног осигурања само је у два маха извршено повећање тарифа и то: јуна 1969. године до 40% и јуна 1971. године од 55—190% зависно од врсте возила.

Тарифе премија осигурања моторних возила. — С обзиром да су тарифе осигурања моторних возила готово у свих завода у Југославији истоветне, изнећемо пример завода сада интегрисаних „Београд“ и „Југославија“ и указаћемо на разлике у односу на изнете примере других завода.

Тарифе премија за осигурање корисника односно сопственика моторних возила од одговорности одобрене јуна 1971. године за бивши завод „Београд“ и бивши завод „Југославија“ засноване су на истим принципима утврђивања основа за тарифирање. Тарифирање се врши с обзиром на врсту возила, снагу мотора у КС, радну запремину мотора, носивост у тонама, број регистрованих места и сл. Предвиђени су доплаци на премију из тарифе уколико се возило користи под посебним условима (спорт-

(8) „Службени лист СФРЈ“, бр. 28/69.

(9) „Службени лист СФРЈ“, бр. 17/71.

(10) „Службени лист СФРЈ“, бр. 53/71.

(11) „Службени лист СФРЈ“, бр. 31/72.

ска такмичења) или кад је реч о посебним врстама возила у којих је повећан ризик (такси возила, возила аутотранспортних предузећа, возила трговинских путника и заступника предузећа и сл.). Предвиђен је попуст у појединим врстама возила где је ризик смањен, предвиђена је „бонификација“ уколико осигураник у претходној години није имао штета.

„Каско“ тарифе два завода код путничких аутомобила донекле се разликују.

Код бившег завода „Београд“ као основ за израду тарифе за „каско“ осигурање путничких аутомобила је врста возила, цена новог возила и његових делова (10 категорија путничких аутомобила), а за „каско“ осигурање осталих врста моторних возила и за осигурање од одговорности висина премије зависи од снаге мотора у КС, радне запремине мотора у ссм односно носивости у тонама и од других критеријума како је то означено у појединим тарифним групама.

У зависности од тога као и у које сврхе користи возила и уз какве техничке резултате у протеклом периоду трајања осигурања прописују се одређени доплаци и то:

— за поједине врсте возила (такси возила, возила која служе за обуку, возила која се издају у најам, возила трговачких путника, возила која су произведена пре 10 година, возила аутотранспортних предузећа и сл.),

— за осигураника по чијем је осигурању у току протеклог трајања осигурања накнађено две или више штета («malus»).

Предвиђени су и попусти осигураницима по чијим осигурањима није извршена накнада штете за протеклу годину или више година уназад („бонификација“).

Такође је предвиђено и учешће осигураника у штети („франшиза“).

У бившем заводу „Југославија“ тарифе за „каско“ осигурања путничких аутомобила је знатно разубењена (у осталих моторних возила иста), а тарифирање се врши с обзиром на:

— зону и подзону ризика

— категорију односно класу возила и

— број употребе возила.

Распоред општина у зоне ризика извршен је на основу статистичких података о саобраћајним незгодама као и на основу података о густини саобраћаја.

Разврставање у категорије и класе возила извршено је на основу података о висини и учестаности штета код појединих марки и типова возила.

Величина „броја употребе возила“ зависи од тога ко, у које сврхе, у којој „подзони“ и под каквим условима користи возило.

Постојеће тарифе у области обавезног осигурања и других осигуравајућих организација на територији Југославије су јединствене у погледу елемената тарифирања односно система тарифирања и садрже исте принципе. Постоји разлика код тарифа завода „Сава“ и „Марибор“ у СР Сло-

венији и то код путничких аутомобила у основном елементу тарифирања, јер се уместо снаге мотора у КС за тарифирање узима запремина мотора возила изражена у ссм.

4. Резултат пословања у осигурању моторних возила

У периоду од 1968. до 1972. године сви заводи у СФР Југославији остварили су губитке у осигурању моторних возила. Губици се крећу од износа од преко 600 милиона динара, а само у осигурању од одговорности износе 320 милиона динара.

Губици настали у осигурању моторних возила знатно су утицали на укупне пословне резултате југословенског осигурања јер је њихово покриће вршено из осталих врста осигурања.

Губици у осигурању моторних возила у периоду 1968—1972. године покривени су из других позитивних грана осигурања (индустрије, осигурање робе у транспорту и др.).

Почеци остваривања губитака у осигурању моторних возила поклапају се са наглим развојем саобраћаја у нашој земљи, односно са наглим порастом броја моторних возила, а на негативан резултат ове гране осигурања утицао је читав низ фактора који се међусобно условљавају и које можемо сврстати у објективне и субјективне факторе.

У објективне факторе који су утицали на негативан резултат ове гране осигурања спадају стање путева и регулисаности саобраћаја уопште, инфлаторне тенденције односно ниске тарифе осигурања које нису пратиле пораст цена и које су биле „замрзнуте“ у више махова и у дужем периоду и др.

Основни субјективни фактори су саобраћајно искуство и саобраћајна култура возача, понашање возача у саобраћају⁽¹²⁾, субјективне слабости осигуравајућих организација у спровођењу осигурања моторних возила, неуједначени критеријуми приликом ликвидације штета код ауто одговорности и сл.

Сматра се да највећи део ових слабости може да се отклони, између осталог, ефикаснијом пословном политиком осигуравајућих организација на спровођењу осигурања моторних возила и поштравањем санкција у прописима који регулишу безбедност саобраћаја.

Изнећемо карактеристичне узроке настанка губитака у заводу „Београд“ који су слични и у највећем броју других завода у нашој земљи.

На високе негативне резултате осигурања моторних возила завода „Београд“ посебан утицај имали су резултати који су остварени на подручју града Београда на коме ради филијала Београд. Ово је нарочито изражено у осигурању од одговорности. Филијала Београд учествује у укупној премији осигурања од одговорности са 72,4% а у укупним штетама чак са 80,2%, што значи да ова филијала чини нешто мање од 3/4

(12) Мада су са аспекта осигурача саобраћајно искуство, саобраћајна култура возача и понашање возача у саобраћају објективни фактори.

портфеља Завода а у штетама учествује са више од 3/4 укупних штета. Слично је и у „каска“ осигурању где филијала Београд учествује са 67,5% у премији Завода а са 62,9% у штетама. Београд је највеће ризично подручје не само по броју аутомобила већ и по броју возила која се крећу улицама главног града. У летњим месецима, поред возила становника Београда, огроман број страних туриста пролази или се задржава својим возилима извесно време у Београду (познато је да је Београд најпосећеније туристичко место у Југославији), тако да и стварно долази до већег броја и обима штете у Београду него на другим подручјима које обухвата завод „Београд“.

Поред тога на негативне резултате у осигурању моторних возила у заводу „Београд“ утицали су и:

— организационо-технолошке и субјективне слабости у спровођењу ове врсте осигурања укључујући и дуг процес ликвидације штета у административно-техничком и судском поступку,

- застареле тарифе премија осигурања,
- несређени односи са сервисно-ремотним организацијама,
- ниске премије осигурања моторних возила и др.

5. Закључна разматрања и предлози

Из свега изнетог произилази да је на негативне резултате у осигурању моторних возила утицао читав низ испоњених објективних и субјективних слабости са међу њима нарочито досадашња тарифна политика и слабости осигуравајућих организација у спровођењу осигурања моторних возила.

Да би се ове слабости отклониле потребно је предузети следеће мере:

1. Тарифе стално усавршавати односно увести нове — савременије тарифе које би у елементима тарифирања садржале нове елементе на основу којих се, у нашим условима, може постићи боља економија у осигурању моторних возила („зоне ризика“ на основу учестаности штета и густине саобраћаја, оцена величине ризика, са становишта на који начин, у које сврхе и у каквим породичним и другим условима осигураник користи возило и др.).

2. Омогућити, у складу са договором република и покрајина у спровођењу политике цена, да тарифе осигурања моторних возила буду усклађене са трендом пораста штета у зависности од пораста цена возила делова и услуга. У том смислу потребно је да управе за цене повремено одобравају нове тарифе у складу са порастом цена моторних возила и услуга.

3. Обезбедити већа права осигураника како би могли организовано остварити ефикаснији утицај на пословање осигуравајућих организација у овој грани осигурања.

4. Пооштрити санкције за повреду прописа безбедности како би се и тим путем утицало на побољшање понашања возача као на један од основних узрока настанка саобраћајних незгода.

5. Повећати напоре радних заједница осигуравајућих организација да се убрза процес ликвидације штета (у административном и судском поступку) и да се отклоне организационо-технолошке и субјективне слабости ради побољшања квалитета и остваривања веће продуктивности рада на овом послу.

6. Пооштрити критеријуме тако да се штете олако не процењују и ликвидирају што води губицима, али не увести ни претерану строгост и формализам у процени и ликвидирању штета који могу довести у питање сврху осигурања и права осигураника односно оштећеника.

7. Постићи самоуправни споразум између осигуравајућих организација и сервисно-ремонтих организација за поправку моторних возила, којим би се, између осталог, регулисали квалитет услуга, рок извршења услуга, начин одређивања цена за норма-час, нормативи утрошка времена за оправку возила по операцијама и сл.

Горчић Јован