

## ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈА ТАРИФА У ОСИГУРАЊУ ОД АУТО-ОДГОВОРНОСТИ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Бориша Стевановић

*JU Zavod za zapošljavanje Republike Срpsке - Филијала Бијелина, Карађорђева 15,  
Бијелина, Република Српска, Босна и Херцеговина, [borisa0103@hotmail.com](mailto:borisa0103@hotmail.com)*

### PREGLEDNI RAD

ISSN 2637-2150

e-ISSN 2637-2614

UDK 656.1.05:368.241(497.6RS)

DOI 10.7251/STED1902056S

*Rad primljen:* 17.10.2019.

*Rad prihvaćen:* 08.11.2019.

*Rad publikovan:* 29.11.2019.

*<http://stedj-univerzitetpim.com>*

### Korespodencija:

*Boriša Stevanović, JU Zavod za  
zapošljavanje Republike Срpsке – filijala  
Bijeljina, Karađorđeva 15, 76300 Bijeljina,  
Republika Срpska, Bosna i Hercegovina.*

*[borisa0103@hotmail.com](mailto:borisa0103@hotmail.com)*



*Copyright © 2019 Borko  
Stevanović, published by UNIVERSITY PIM.  
This work licensed under the Creative  
Commons Attribution-NonCommercial-  
NoDerivs 4.0 License.*

### САЖЕТАК

У осигурању од ауто-одговорности према трећим лицима, добро постављање тарифа је од виталног значаја за опстанак осигуравача. Осигурање од аутоодговорности у Републици Српској (РС) је законски обавезно, премијски систем је административно одређен, а премија овог вида осигурања заузима највеће учешће у портфељу осигуравајућих друштава. Основни проблеми у функционисању сектора осигурања од аутоодговорности су: нелојална конкуренција, нарушавање премијског система, велики удио транс-

акција са повезаним лицима, недостатак транспарентности, неразвијени системи интерне контроле и ревизије и лоше управљање трошковима. Одређивање тарифа на либерализованим тржиштима је посао који обавља свако осигуравајуће друштво самостално, уз примјену математичко-статистичких метода, како би се премије што адекватније одредиле и прилагодиле ризичности сваког осигураника. У процесу увођења система слободног одређивања цијена осигурања од ауто-одговорности, неопходно је обезбиједити бројне предуслове, а најважнији су: успостављање поуздане статистичке основе за формирање тарифа; унапређење надзора и усаглашавање са европским законодавством. Поједине земље су имале великих проблема након увођења либерализације тарифа, док су друге прошле са мањим потресима. Либерализација тарифа ствара одређене опасности, али и користи по тржиште осигурања од аутоодговорности РС. У тренутној политичкој, правној и економској ситуацији у којој се налази Република Српска, најприхватљивије рјешење је дјелимична и постепена либерализација тржишта осигурања од ауто-одговорности.

**Кључне ријечи:** осигурање, ауто-одговорност, либерализација, тарифа, Република Српска, реформе.

### УВОДНА РАЗМАТРАЊА

У свим европским и бројним другим земљама осигурање од ауто-одговорности је обавезно, са намјером да се заштити јавни интерес, односно жртве саобраћајних незгода. Према подацима Европске (ре)осигуравајуће федерације (*European*

*Insurance and Reinsurance Federation*), број моторних возила у Европи је достигао цифру од 315 милиона, а ова врста осигурања представља око 30% од укупног обрачунате премије осигурања, а његов битан сегмент је и адекватно формирање цијена. Приликом формирања цијене осигурања треба нагласити да је тарифа осигурања орјенатациона, оквирна цијена, и то је полазна тачка за формирање тржишне цијене осигурања. Коначна цијена производа осигурања или премије се формира на тржишту под утицајем великог броја тржишних и нетржишних фактора (Кочовић, Шуледић и Ракоњац Атнић, 2010). Искуства појединих земаља са либерализацијом тржишта и система одређивања тарифа у осигурању од аутоодговорности су различита. У Мађарској, промјене су донијеле приватизацију осигурања, јачање конкуренције, диференцијацију премија и селекцију осигураника кроз бонус/малус систем, премија се смањила. У Аустрији, изузев почетног губитка премијског волумена, није било већих потреса, па су се због тога у Аустрији одвијали релативно правилни циклуси од мекших до тврђих премијских стопа, те није било осигураваача који су пропали. У Словенији, увођењем либерализације није дошло ни до колапса тржишта нити до раста цијена, због добре сарадње осигураваача, предвођених тржишним лидером. Увео се нови приступ маркетингу и неколико нових производа. Почела је селекција ризика, а друштва су посвећивала већу пажњу образовању кадрова и истраживањима. Грчка је доживјела крах, систем је заказао јер контрола и надзор осигуравајућих друштава нису перманентно вршени. У стечај отишло више од 30 осигураваача. Пред сам улазак Хрватске у Европску унију, иако је уведена либерализација на тржишту, она у пракси није заживјела. Осигуравајућа друштва нису промијенила навике, цијене нису пале, јер су их осигураваачи у договору одржали на високом нивоу. Уз то задржала се и пракса неконтролисаног давања попушта.

Преко 60% тржишта неживотног осигурања у Републици Српској се одно-

си на осигурање од аутоодговорности према трећим лицима и обавезног је карактера, а тарифе осигурања су административно одређене. Због недовољне активности надзорних органа и удружења осигураваача, још увијек постоје многе неправилности које отежавају развој тржишта осигурања од аутоодговорности. Те неправилности се могу посматрати кроз следеће: нелојалну конкуренцију, неосигуране возаче и преваре у осигурању (Редактори, 2013). Тржишту осигурања Републике Српске неминовно предстоји процес либерализације цијена аутоосигурања, али ће то бити дуготрајан процес који ће захтијевати испуњење бројних предуслова.

#### **ПРЕДУСЛОВИ ЗА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈУ ТАРИФА ОСИГУРАЊА ОД АУТО-ОДГОВОРНОСТИ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ**

Да би се сачувала стабилност тржишта, обезбиједила тржишна конкуренција и заштита осигураника, у процесу увођења система слободног одређивања цијена осигурања од аутоодговорности, неопходно је обезбиједити одређене предуслове. Поједини предуслови подразумијевају измјену закона (не само из области осигурања), док се други могу обезбиједити уз сарадњу различитих институција и у дужем временском периоду. Либерализација не гарантује дугорочну стабилизацију и уређење тржишта осигурања од аутоодговорности. Могу се навести три области у којима треба извршити промјене: а) Успостављање поуздане статистичке основе за формирање тарифа у виду: унапређења и прилагођавања техничких основа осигурања и статистичке подлоге у друштвима; обезбјеђење јединствене базе података за тржиште у цијелини; и јачање актуарске функције у друштвима; б) Унапређење надзора и остали предуслови, везано за: развијање на ризику засноване супервизије; накнадног надзора довољности тарифа; повећања законом прописаних минималних капиталних захтијева; увођење модела директне услугне обраде и исплате штета; оријента-

ционих медицинских и правних критеријума за процјену нематеријалне штете и развој других врста осигурања; в) Измјене закона у складу са директивом 2009/103/ЕС, у погледу: квалитативног и квантитативног покрића, најниже осигуране суме, институционалног оквира, виших казни за кашњење у обради и исплати одштетних захтјева и хармонизације прописа на нивоу Босне и Херцеговине.

### **Едукација тржишних учесника и јавна расправа**

Битна карика у процесу либерализације тарифа је финансијско описивање тржишних учесника, јер често постоји и погрешна перцепција да ће либерализација цијена довести увијек и до смањења цијена. Код грађана се мора развити свијест о значају и улози осигурања од ауто-одговорности. У Републици Српској грађани осигурање од аутоодговорности изједначавају са регистрацијом возила и гледају на то као на опорезивање или плаћање обавезне таксе. Осигураник се мијења тако да од слабо обавјештеност постаје свјестан и добро обавјештен тражилац услуге. Све више се очекује ниво и квалитет услуге примјерен групи одређених корисника, па чак, у појединим случајевима и према појединачним потребама (Matthias, 1997). Размотрити могућност увођења обавезне континуиране едукације менаџера у друштвима за осигурање, ради повећања квалитета и одговорности у њиховом раду. У обуку актуара треба укључити високошколске институције као и струковна удружења, што показује и пракса земаља из окружења. Интензивирати додатну едукацију посредника и заступника у осигурању, као припрему за полагање стручних испита.

### **Унапређење рада Агенција за осигурање Републике Српске**

Основни циљеви активности унапређења и стандардизације надзорних процеса је повећање квалитета и ефикасности надзорних активности Агенције за осигурање Републике Српске. У ту сврху је

израђена Методологија за контролу ликвидности друштава за осигурање, извршено је тестирање (кроз појединачне контроле), и утврђено је да методологија задовољава задате критеријуме и да иста може бити усвојена. Развијена је и електронска база података из надзора, којом се обухватају све надзорне активности и сви субјекти над којима се врши надзор. Обавеза примјене концепта супервизије, заснованог на процјени ризика произилази из захтјева тзв. Режи-ма Солвентност II, који је прописан Директивом 2009/138/ЕС, те усаглашавања са међународно прихваћеним принципима осигурања (*ICP*). Увођење система раног упозорења треба да се одвија паралелно са успостављањем система управљања ризицима којима су друштва за осигурање изложена у пословању. Како би се уредило тржиште обавезног осигурања од аутоодговорности, потребно је успоставити континуирану оперативну сарадњу са другим институцијама: МУП Републике Српске, Републички инспекторат и Пореска управа (Агенција за осигурање Републике Српске, 2013). У неким земљама, актуарски планови морају бити одобрени од стране регулаторног органа. У случају Чешке и Мађарске дозвољено је да актуарске прорачуне раде локални осигуравачи због одсуства статистике домаћинства. Јапан, Кореја, Мексико, Пољска, Швајцарска и Сједињене Америчке Државе захтијевају одобрење актуарске планова од регулаторног органа (Carvalho, 2011). Неопходно је донијети и прописе који би ријешили проблем избјегавања осигурања сувише ризичних осигураника или наплаћивања превисоке премије (које у крајем случају дестимулишу осигуранике на прибављање осигурања). Искуства Белгије и Италије говоре о ситуацијама када друштва за осигурање не желе уопште да осигуравају високоризичне осигуранике.

### **Успостављање јединствене базе података**

Једна од најважнијих активности је успостављање јединствене базе података осигурања од аутоодговорности у којој ће

се евидентирати полисе и штете, на цијелом тржишту осигурања Републике Српске. База података треба да обезбеди поуздане статистичке основе, које су неопходне за правилно формирање цијена. Примјер правилног формирања цијена би обухватао пондерисање обрачунатих премија малих друштава са ниском премијом осигурања и високим варијацијама у штетама, тј. одређивање “фактора кредибилитета”. Сврха базе података би била и да спријечи преваре у осигурању, али и провјеру да ли је одређено возило осигурано или не. Оснивање информационог центра би представљало модеран и централизован систем са јединственим базама података као што су базе свих регистрованих возила, база штета, база полицијских записника, евиденција зелене карте, евиденције за одређивање и праћење зона бројева полиса и сл. Сва друштва (која се баве осигурањем од аутоодговорности) би била повезана преко својих информатичких система и достављала би различите типове података који се обрађују и смјештају у базе према својој намјени. Друштва за осигурање би могла ове податке користити зависно од пословних потреба. У друштвима за осигурање је неопходно јачати функције управљања ризицима и актуарску функцију, али и системе интерних контрола и ревизија. Друштва би морала обезбиједити статистичку основу неопходну за утврђивање властитих тарифа осигурања, у циљу унапређивања и прилагођавања техничких основа осигурања. У Републици Српској још увијек није заживио информациони систем који би објединио књигу штетника. Тиме се стварају додатни проблеми и трошкови у размјени иноформација између осигуравајућих друштава. Према изјавама представника осигуравајућих друштава, потпуно се подржава приједлог да наведену надлежност преузме Заштитни фонд РС, који би брзо, транспарентно и јавно стављао на располагање информације неопходне свима.

## **Рјешавање проблема исплате одштетних захтјева**

Ликвидација штета се дефинише као поступак који обухвата све радње у циљу обезбјеђења провјере, оцјене и усаглашавања свих доказних докумената одштетног захтјева са закљученим уговором о осигурању, ради оцјене основаности исплате штете (дакле, утврђивања основа) и њеног коначног обима и висине (Мркшић, Петровић и Иванчевић, 2005). Потребно је преиспитати и тренутне законске рокове за рјешавање и исплату одштетних захтјева у складу са специфичностима нашег тржишта и додатно регулисање процеса рјешавања и исплате одштетних захтјева, који обухвата временски период од прикупљања документације потребне за рјешавање одштетног захтјева до саме исплате штете. Истраживања су показала да трошкови обраде одштетних захтјева обично износе 10-15%, а исплата саме штете 40-65% од нето зарађене премије (Fair Isaac Corporation, 2007). Само питање исплате штета треба да укључи и разматрање могућности увођења модела директне услужне обраде и исплате штета. У питању је модел који се заснива на споразуму друштва, према којем би се оштећени обраћао друштву у којем је осигуран, а не друштву код којег је осигуран штетник. Штетников осигуравач ријешава и исплаћује штету, а након тога тражи регрес исплаћених износа од осигуравача код којег је кривац осигуран. На тај начин би осигуравачи конкурисали сервисом, добрим односом према странкама, вријеме ликвидације и исплате штета би се скратило, а возачи би код склапања уговара добро пазили код кога ће се осигурати. Неки правни системи су такав начин рјешавања одштетних захтјева препознали као добар начин подстицаја осигуравачима да се труде око квалитета услуге у штетама и прописали га као обавезан поступак ријешавања одштетних захтјева. Одређена законодавстава су ову опцију уградила као добровољну или су је формализовали кроз саморегулаторне прописе удружења осигуравача, као што је урађено у

Француској, Италији, Белгији итд. У скоро свим земљама Европске уније, и тамо гдје није законски обавезно, осигуравачи добровољно прихватају такав начин обраде и исплате штета. Искуство директне обраде штета постоји, јер је у бившој Југославији одлично функционисало десетинама година, на задовољство оштећених који су штету ријешавали код свог осигуравача. С обзиром да су инспекцијске контроле училе кршења законских одредби, требало би преиспитати висину казни за кашњење у обради (достављању понуда или одговора) и самој исплати одштетних захтјева, укључивањем и виших стопа затезних камата. Уочена кршења закона употребом ван судске нагодбе требају се строго кажњавати, јер ван судско поравнање не може да замијени акт који је друштво за осигурање обавезно доставити подносиоцу одштетног захтјева. Образложена понуда, или детаљно образложен одговор је основна обавеза друштва за осигурање и потребна је како би се странка у потпуности обавјестила о ријешеном одштетном захтјеву и увјерила да је друштво исправно поступило.

### **Испуњавање капиталних захтјева**

Да би се спријечила ситуација одређивања прениских премија ради очувања текућих ликвидности од стране друштава чија је финансијска стабилност угрожена, неопходно је потпуно испуњење захтјева солвентности и ликвидности већине друштава за осигурање. Под ликвидношћу се у данашње вријеме подразумијева способност друштва да измири све доспјеле обавезе, како у погледу рока тако и износа, према повјериоцима (Јеремих, 2008). Повећањем законом прописаних минималних капиталних захтјева постепено ојачати финансијски капацитет друштава за осигурање. Битно је успоставити адекватан надзор филијала из Федерације Босне и Херцеговине које послују на територији Републике Српске, чију контролу довољности премије, солвентности и капиталне адекватности врши Агенција за надзор осигурања Федерације Босне и Херцеговине.

Постоји опасност од дампиншког понашања ових филијала, које би, без потпуне контроле од стране Агенције, узроковало негативан утицај на формирање цијена у условима либерализације. Друштва за осигурање из Републике Српске су дужна да одржавају висину капитала која одговара обиму и врстама послова осигурања које обављају, тј. ризицима којима су изложена у обављању пословања. Адекватност капитала друштва за осигурање се мјере у смислу испуњавања прописаних услова, који се односе на захтјев да капитал друштва за осигурање мора бити најмање једнак маргини солвентности (не смије бити мањи од износа прописаног законом), а гарантни фонд мора бити најмање једнак износу 1/3 маргине солвентности или минамално прописаном износу гарантног фонда. Као мјеродаван износ приликом утврђивања довољности гарантног фонда, узима се виши износ од 1/3 маргине солвентности или минимално прописан износ гарантног фонда (оснивачки капитал), који је утврђен Законом о друштвима за осигурање. Захтјев адекватности капитала полази од циља да се утврди капитал за измирење обавеза из уговора о осигурању, као крајња гаранција.

### **Безбједност саобраћаја, технички прегледи и регистрације возила**

У погледу степена безбједности саобраћаја, требала би се изградити стратегија безбједности саобраћаја Републике Српске, а након тога учешћем и развијањем партнерстава релевантних институција и субјеката примјењивати разне превентивне мјере ка већој безбједности у саобраћају. Штете настале у саобраћајним незгодама (материјалне и нематеријалне), поред директног трошка друштвима за осигурање, ставрају и посредне трошкове са већим социјалним и економским последицама који по неким процјенама годишње достижу око 2% БДП (Економски институт Бања Лука, 2012). Успостављењем повезаних јединствених Информационих система осигуравача и државаних органа, омогућиле би се детаљне анализе размјених

података, којима би се указивало на високо ризичне групе учесника у саобраћају, што би свакако имало и значајан позитиван ефекат на повећање безбједности саобраћаја у Републици Српској. Ту је потребно размотрити и објективније правне и медицинске критеријуме у процјени нематеријалних штета, у циљу смањења могућности злоупотребе и веће правне сигурности у овој области. Судску праксу треба уједначити, како би се оштећени код истих или сличних посљедица душевних или тјелесних повреда добијали приближно једнаку накнаду. Оно што је битно, је раздвојити процес утврђивања техничке исправности возила на техничким прегледима и регистрације моторних возила у надлежном органу Министарства унутрашњих послова (МУП), од процеса осигурања од аутоодговорности. Досадашња пракса је показала да, иако су процеси техничког прегледа возила, регистрације моторних возила и осигурања регулисани посебним законима, цјелокупни поступак се обједињавао у фази регистрације возила. Индикативан је податак да Република Српска има релативно већи број станица за технички преглед према броју моторних возила у односу на нпр. Хрватску, Словенију, па и Федерацију Босне и Херцеговине. Уобичајено је да друштва за осигурање оснивају шалтере на станицама за технички преглед. У нашим условима то постаје извор злоупотребе. У циљу даљег унапређења сервисних функција (уз поштовање Закона о безбједности саобраћаја на путевима) треба омогућити грађанима да без одласка у полицијску станицу продуже регистрацију возила при овлашћеним субјектима. Развити свеобухватан „*e-government*“ систем у Републици Српској који би повезао органе државне управе, привредне субјекте и грађане, како би стручне службе Удружења створиле технички основ да са развојем функционалности јединственог Информационог система, дозволи друштвима да могу преузимати и обављати послове продужења регистрације и издавања регистрационих наље-

пница. Тиме би се стекли технички и правни предуслови и за продају полиса путем Интернета.

### **Правни предуслови за либерализацију тарифа у осигурању од ауто-одговорности Републике Српске**

С обзиром да најјачи импулс, за либерализацију тарифа на тржишту осигурања од аутоодговорности Републике Српске, долази од стране Свјетске Банке, која сличан процес подстиче у бројним земљама у транзицији, потребно је ускладити домаће законодавство са међународним. У овом случају упитању је усклађивање са европским директивама, јер је Босна и Херцеговина (па тиме и Републике Српске) потписала Споразум о стабилизацији и придруживању ЕУ, у оквиру којег се требају испунити обавезе утврђене Акционим планом за адресирање Мапе пута, а које се односи и на област осигурања. Потребно је у потпуности ускладити домаће прописе са кодификованом директивом Европске уније (Directive 2009/103/EC). С тим у вези, крајем 2015. године, донесен је нови закон који се највећим дијелом и тиче осигурања од аутоодговорности и којим се направио значајан корак ка усклађивању са међународним праксама и европским законодавством у овом виду осигурања (Закон о обавезним осигурањима у саобраћају, 2015). Треба размотрити могућност да се у нови Закон транспонују рачуноводствене директиве Европске уније, које се односе на друштва за осигурање: директива 91/674/ЕЕС о годишњим и консолидованим обрачунима друштава за осигурање, директива 78/660/ЕЕС о годишњим обрачунима одређених типова организација, директива 83/349/ЕЕС о консолидованим обрачунима. Земље које су се ускладиле са наведеним рачуноводственим директивама, транспоновале су исте у прописе о осигурању, а не у рачуноводствене прописе. С тим у вези, уведена су и овлашћења надзорних регулаторних тијела из области осигурања да доносе подзаконске

прописе из ове области. За праћење и израчун ризико премије неопходно је праћење стандардизованог броја финансијских показатеља, по врстама послова осигурања за које друштва посједују дозволу за рад, а што захтјева, како нову структуру финансијских извјештаја друштва за осигурање, тако и задани контни план који, поред осталог усваја надзорни орган из области осигурања.

## **ПРЕДНОСТИ И НЕДОСТАЦИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈЕ ТАРИФА ОСИГУРАЊА ОД АУТООДГОВОРНОСТИ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ**

### **Основне предности либерализације тржишта осигурања од аутоодговорности РС**

Структура савршеног тржишта укључује продају хомогених производа од стране великог броја продаваца, великом броју купаца, гдје нико од њих нема значајан утицај на тржиште. Поред тога, мора постојати слобода уласка и изласка из бранше као и пуна свјесност о производима на обје стране, и понуде и тражње. Ако су горе наведени услови испуњени, онда не постоји потреба за регулацијом тржишта. Исто као и на другим тржиштима, нису испуњени услови за савршено тржиште на тржишту осигурања. Зато осигуравачи морају бити пажљиви у одлучивању код којих осигуравача ће се осигурати (Козаревић, 2012). Спровођењем концепта либерализације тржишта осигурања од аутоодговорности омогућило би се усклађивање са директивама Европске уније у којима се захтјева слободно формирање тарифа у осигурању. Консолидована директива *Motor Insurance Directive* 2009/103 и јединствене правне норме (хармонизација прописа) омогућују већу слободу кретања возила између земаља чланица и међусобно признавање. Досадашње директиве су допринјеле развоју конкуренције и успостављања слободног јединственог тржишта. Осигурање моторних возила обухвата све врсте

моторних и прикључних копнених возила. Дијели се на добровољно каско осигурање моторних возила (које у основи покрива штете од уништења, оштећења и крађе возила) и обавезно осигурање од одговорности моторних возила (покривена је накнада штете због тјелесне повреде или смрти проузрокованих трећем лицу, односно штете нанијете његовој имовини). Данас оно у многим земљама спада у најзначајније врсте осигурања (Маровић и Жарковић, 2002). Либерализацијом тржишта осигурања од аутоодговорности, премија осигурања би се утврђивала на основу процјене ризика од стране осигуравача и прилагођавала би се осигураницима према степену ризика којег осигураници носе. Самим тим, осигураници би били у правичнијем положају, а и подстицало би се друштвено пожељно понашање осигураника на дугорочним основама. Осигурани случајеви су индивидуализовани. Из тог разлога се тарифе морају диференцирати према специфичним ризицима осигураника, па се у поступак куповине и продаје производа осигурања уводи систем попушта и доплатака на премију. Неопходност да прода производ осигурања тјера осигуравача да снижава цијену, а неопходност да оствари профит да је повећа. Све то мора да буде изнад актуарски фундиране граничне цијене, која је доња граница испод које се не смје ићи. Основни услов тачности обрачуна премије осигурања представља адекватна база статистичких података у довољно дугом временском периоду. Како би избјегле цијеновни притисак, осигуравачуће компаније могу активно управљати формирањем цијена путем: спровођења сегментације потрошача, управљања ризиком у цијени, изградњом дугорочних односа са кључним потрошачима, елиминисањем производа чији су трошкови за осигуравача већи од корисности за осигураника и преузимањем контроле над формирањем цијена. Под претпоставком рационалног понашања свих учесника на тржишту осигурања и присуством јаке конкуренције, слободно формирање цијена осигурања би довело

до успостављања оптималног нивоа цијена осигурања аутоодговорности. Умјесто сталног исцрпљивања са попустима, створиле би се претпоставке за развијање тржишта осигурања. Процес либерализације би дјеловао стимулирајуће у правцу пословних комбинација између осигуравача у виду спајања и припајања, све зарад ефикаснијег пословања. Неопходно је напоменути да величина осигуравајућег друштва није у сваком случају сама по себи довољна да се оствари бољи пословни успјех. Такође, истраживања угледне агенције „*Roland Berger & Partner*“ су показала да мали и средњи осигуравачи исто могу бити изузетно успјешни на појединим тржиштима. Могло би доћи и до релативног смањења трошкова спровођења осигурања (прије свега трошкова прибављања осигурања) уз оптимално искоришћавање интерних продајних канала осигуравача. То би значило повећање директне продаје, самим тим и смањење зависности осигуравача од посредника и посљедишно свело заступничке провизије на тржишно прихватљив ниво. Продаја аутоосигурања може брзо да прихвати нове електронске канале продаје (Eberhart, 2000). Изградња препознатљивог квалитета услуге за осигуранике и управљање трошковима спровођења осигурања (нпр. примјеном Интернета као ефикасног канала дистрибуције) треба да буде основ за изградњу снажне тржишне позиције, чиме се постиже компромис између интереса актуарске и маркетиншке функције, као и интереса осигураника и осигуравача. Теоретичар Холгер Керн издвојио је као најважније следећих десет тачака у процесу дерегулације тржишта осигурања (Kern, 1999): нове информатичке технологије; глобализација, односно интернационализација пословања; либерализација; обрасци свефинансирања, односно банке-осигурања; измјене у вредновању запослених и њиховог рада; снажење тржишне утакмице и усредсређености; измјењени састав становништва, те захтјеви тржишта и осигураника који из тога проистичу; унапређења производа и услуга

осигурања; развој кадрова, и развој устројства друштава. На основу свега наведеног, три кључне предности које доноси либерализација тарифа у осигурању од аутоодговорности су раст: а) Повјерење усљед: брже обраде одштетних захтјева; и ефикасније и брже исплате штета; б) Стабилности у погледу: повољнијег и правичнијег положаја потрошача, најбољих цијена за потрошаче на основу процјене ризика и сегментације ризика и подстицање пожељног понашања осигураника; в) Конкурентности у виду: боље селекције ризика, фер и транспарентне тржишне утакмице и раста и развоја тржишта.

### **Недостаци и могући проблеми либерализације тржишта осигурања од ауто-одговорности у РС**

Либерализација носи и одређене реалне опасности. Искусили су то и осигуравачи у бројним европским земљама у поступку провођења либерализације, посебно тамо гдје се она претворила у ценовни рат, односно дампинг, којим су се настојали задржати стари и привући нови клијенти. Тако су, на примјер, у прве двије, три године њемачки осигуравачи у ценовном рату изгубили око двије милијарде евра, аустријски око 400 милиона евра, док је у Грчкој у стечај отишло 30 осигуравајућих друштава, оставивши своје клијенте без осигурања. Услов за улазак у Европску унију у виду либерализације тржишта осигурања, представља на неки начин и присилну либерализацију у многим земљама. О цијелом процесу ће морати водити рачуна надзорно тијело, али и сами осигуравачи кроз струковна удружења, будући да би по постојећим прописима морали солидарно покривати губитке које би неки неодговорни осигуравач могао починити. Не треба прескочити ни кориснике осигурања, који се такође морају прилагодити новонасталој ситуацији. За осигураника убудуће неће бити неважно коме ће поклонити своје повјерење, односно гдје ће склопити осигурање. Цијена премије у том избору не може бити једини фактор одлуке. Важни ће



бити величина и снага друштва, односно гаранције да ће оно моћи испунити обавезе у случају настанка штете. Утолико више што на снагу ступају и нове, европске минималне своте осигурања за штете настале у саобраћајним незгодама које су неколико пута веће од сада важећих, при чему само један штетан догађај може мањег осигуравача стајати више него што му износи цјелокупна премија аутоодговорности. Због свега тога, кључно је питање да ли су домаћи осигураваачи у стању одговорити на изазове које им доноси либерализација. Либерализација је природан слијед у развоју тржишта, али неприпремљена либерализација може довести до финансијске нестабилности и губитка повјерења на тржишту. Разлог томе лежи у ограниченим организационим, кадровским и финансијским капацитетима друштва за осигурање, затим у неадекватним статистичким основама. Постоји опасност и од смањења цијена мимо правила струке и актуарских начела, уз истовремено задржавање високих трошкова, односно домино ефекта. Присутна је и недовољна едукованост и свијест о значају осигурања код потрошача и других учесника на тржишту.

#### *Потенцијални проблеми са висином премија*

С обзиром да се цијена осигурања израчунава на сложеним актуарским основама, коришћењем статистичких метода и предвиђања, саме тарифе су често међусобно тешко упоредиве и то додатно отежава позицију осигураника при избору осигуравача. Јавља се и опасност од велике флукуације осигураника, чиме би се повећали административни трошкови друштва за осигурање. Пословање осигуравајућих компанија је јединствено по томе што у вријеме када се одређује цијена и када је производ продат, главни дио пословних расхода, кога чине исплате одштетних захтјева, није познат. Заправо, ови расходи су познати тек након неколико година. На неизвјесност у процјени одштетних

захтјева утичу многи фактори (непрецизне прогнозе, промјене у закону или случајне варијације), који ограничавају способност да се унапријед израчунају ови трошкови са високим степеном сигурности. Од износа премије осигурања зависи финансијски положај осигуравача и његова солвентност. Врло је упитна адекватност и дугорочност досадашњих података који се тичу тржишта осигурања од аутоодговорности у Републици Српској. Имајући у виду да се адекватност тарифа утврђује након одређеног временског периода, то ствара опасност да Агенција за осигурање РС не би била у могућности да реагује у право вријеме када би одређена друштва (слабијег финансијског капацитета) прекомјерно прибављала премије аутоодговорности по цијенама које су недовољне за покриће исплата одштетних захтјева и покриће трошкова спровођења осигурања. Слични проблеми су се десили у Грчкој и Бугарској, гдје су поједина друштва неадекватно (на прениском нивоу) успостављале резерве за штете, иако је то тада било у складу са методолошки дозвољеним оквирима. Бугарска је проблем ријешила административним путем, у виду потпуне формализације обрачуна резервација штета, без могућности друштвима да одступе од стриктно прописаних модела. Постоји и реална опасност од великог смањења цијена осигурања, које не би имало адекватан актуарски обрачун довољности премије, уз задржавање високих трошкова спровођења осигурања који би пали на терет техничког дијела премије намјењеног исплати одштетних захтјева. Ипак највећи проблем у случају стечаја друштва која не посједују довољно средстава за измирење обавеза из осигурања (због премало наплаћене премије), би био у томе што све те обавезе падају на терет Заштитног фонда РС, а посредно посљедице стечаја падају на сва друштва која остају на тржишту (преко повећања доприноса који се уплаћују у Заштитни фонд). Из претходних излагања о начину утврђивања тарифа у осигурању од ауто-

одговорности, је сасвим јасно да цијена осигурања одражава цијену ризика, да се израчунава актуарским методама базирајући се на статистици, предвиђањима, користећи стохастичка и друга моделирања. Ипак, након свега тога, готово увијек остаје у домену процјене, тешко је израчунљива и често не баш интуитивна. Разне класе или зоне ризика, прилагођен приступ појединим клијентима, велике разлике у појединим квотацијама, али и читав низ разних попушта и акција које осигуравачи примјењују, чине цијене полисе нетранспарентнима и често неупоредивима. Циљ либерализације је достићи такав степен пословног понашања учесника, који обезбјеђује саморегулацију осигуравајућег тржишта. Као и код других тржишта, у осигурању постоји одређени степен саморегулације, али се он отежано артикулира. Од изузетне важности су тијела за контролу друштава за осигурање и законска регулатива, али и квалитет и одговорност менаџмента осигуравајућих компанија. Треба напоменути да постоји и могућност, додуше мало вјероватна, да дође до договорено утврђених премија осигурања на вишем нивоу од реалног, у том случају би се осигураници изложили додатним трошковима и додатно угрозио већ незадовољавајући животни стандард.

#### *Иностране осигуравајуће компаније*

Имајући у виду да либерализација цијена без икакве сумње води ка већој конкуренцији и позиционирању (и селекцији) друштава на основу њихове финансијске снаге, очекује се притисак на слабије капитализована друштва у правцу њихове продаје или припајање другим друштвима. Издвајају се три начина удруживања и повећања усредсређености осигуравајућих предузећа (који се могу јављати и у мјешовитим облицима), а то су (Bernd, Henrik, & Christoph, 1998): припајање мањег осигуравача већем, односно спајање два осигуравача на равноправној основи; удруживања уз проширење врсте услуга; глобализација, односно укрупњавање и интернационали-

зација осигуравајућих послова (Präve, 1999). Либерализација тржишта осигурања од аутоодговорности може подстаћи интензивнији долазак осигуравајућих компанија на домаће тржиште, која са својом финансијском, организационом и кадровском снагом и већ стеченим искуством функционисања у либерализованом пословању, могу лако преузети још већи дио тржишта. Неолиберални модел је заснован на либерализацији пословних процеса и отварању тржишта. Бројни аутори упозоравају да претјерана либерализација тржишта осигурања потенцијално доводи до доминације иностраних осигуравача, одлива капитала у иностранство и неравномјерног развоја тржишних сегмената (иностранци осигуравачи могу бити заинтересовани за најпрофитабилније, превасходно комерцијалне секторе и велике корпоративне клијенте, запостављајући сегменте у којима се као клијенти јављају физичка лица). Земље које воде рачуна о интересима националне економије (Словенија), нису имале дилему да ли треба продати државне осигуравајуће компаније (као што је највеће и најефикасније друштво за осигурање Триглав). Након потпуне либерализације тржишта осигурања, која је омогућила улазак осигуравача из Европске Уније, Триглав је задржао лидерску позицију, подижући квалитет услуга и својих перформанси.

#### *Контрола продајне мреже*

Начин на који осигуравач ступа у везу са могућим осигураником и којим касније прати ток закључених уговора о осигурању представља пут, или начин продаје осигурања (Бијелић, 2002). Велики број друштава за осигурање тренутно фактички не влада својом ни екстерном ни интерном продајном мрежом, тј. посредницима. Посредник у осигурању је лице које стручно посредује између осигураника и осигуравача приликом закључења, спровођења и испуњења уговора о осигурању (Маровић и Жарковић, 2002). Непотпуна контрола сопствене мреже посредника знатно

отежава прибављање одговарајућих и квалитетних информација о стању на тржишту, цијенама конкуренције и сл. До сада је сваки талас давања попушта долазио услјед непровјерених информација посредника о понашању конкуренције и тражњи коју су процјенили. Квалитетна продајна мрежа један је од најзначајнијих фактора успјеха у осигуравајућој дјелатности. Кључне су њена организација, успостављање механизма регрутовања, образовања, награђивања, али и дисциплиновања. Продавци желе продати полисе, остварити план и зарадити провизију, неки пут и прекорачујући лимите које су замислили они који су формирали цијену и правила за преузимање ризика. То чини цијене на тржишту осигурања додатно нетранспарентнима, а управљање портфолијом осигурања изузетно сложеним. Веома брз развој информатичких технологија унио је праву револуцију у области трговања финансијских и услуга осигурања. Према обављеним истраживањима, у неким земљама са веома високим степеном развоја осигурања, иако се очекивало велико учешће продаје електронским каналима, интернета, резултати су показали да мање од 2% купаца купује услуге осигурања на овај начин (Tremblay, 2001 & Regan, 1997).

#### *Хармонизација прописа Републике Српске и Федерације Босне и Херцеговине*

Усаглашеност закона међу ентитетима је постигнута у одређеној мјери (око 90%). Ипак, постоје суштинске разлике које стварају сметње у раду осигуравајућих друштава. Проблем се тиче Закона о осигурању од одговорности за моторна возила и остале одредбе о обавезном осигурању од одговорности, гдје у ентитетима постоје различите казнене одредбе. На примјер, према поменутом закону у Федерацији Босне и Херцеговине лица која не посједују полису осигурања од аутоодговорности могу бити кажњена затворском казном (од 30 дана до 3 године), док је исто питање у Републици Српској ријешено прекршајним санкцијама и за исту врсту

прекршаја лице у Републици Српској ће бити кажњено новчаном казном. Хармонизација прописа је један од услова у оквиру процеса европских интеграција. Постоји опасност да би филијале из Федерације Босне и Херцеговине могле започети дампинг, без адекватне контроле од стране Агенције за осигурање Републике Српске. Снижавањем критеријума и спуштањем премије испод сваког нивоа доводе у опасност основне критеријуме пословања и урушавају цијели систем осигурања у Републици Српској. Дампинг цијенама којима се не може легално конкурисати, а што се огледа „трком“ за клијентима и „отимању“ осигураника. На крају ће испаштати осигураници, јер је због нижих премија и исплата штета нижа.

#### **ДЈЕЛИМИЧНА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈА ТАРИФА КАО ПРЕЛАЗНО РЈЕШЕЊЕ ЗА ТРЖИШТЕ ОСИГУРАЊА ОД АУТООДГОВОРНОСТИ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ**

Либерализација тржишта обавезних осигурања и неред на тржишту као посљедица погрешног схватања либерализације одвојени су уском границом на коју се треба добро пазити. При преласку на либерализацију тржишта осигурања од аутоодговорности, неопходни услови треба да буду подешени за заштиту осигураника, као и солвентност друштава за осигурање. У процесу дерегулације, приоритет треба да буду цијене (World Bank, 2009). Контрола и сарадња свих надзорних институција, осигуравача, удружења за заштиту потрошача, нужни су за адекватан прелазак на либерализацију. Надзорно тијело мора проводити редовне, исправне и строге контроле над друштвима за осигурање, без изузетака и уз помоћ квалификованих и искусних кадрова. Контрола се мора вршити и над резервама штета, над ризицима који нису истекли и над стопом солвентности. Надзорно тијело нипошто не смије директно или индиректно интервенисати при одређивању премија

(jer i to može dovesti do stечаја неког друштва и може уништити тржиште) и нипошто не смије обазирати на опште познате политичке разлоге. Конкуренција је прописан инструмент помоћу којег се премије одржавају на ниским цијенама или се са тржишта истискују друштва која не могу опстати. Друштва за осигурање морају исправно оцијенити своје неријешене штете и морају се побринути да имају довољно резерви. Приликом утврђивања премија у обзир треба узети само статистичке податке цјелокупног тржишта и сваког појединог друштва, и то непристрасно без обзира што друга друштва за осигурање раде. У земљама у развоју, нормална пракса су биле законски прописане премије, са условима које поставља влада. Како тржишта сазријевају, земље треба да се крећу ка већој слободи у одређивању премија, чиме се доводи до ефикасније расподјеле ризика и ресурса (World Bank, 2009). Велике реформе се не спроводе нагло, а имајући у виду ниво развијености тржишта осигурања, тренутно финансијско стање друштва за осигурање, структуру власништва друштва за осигурање, као и свијест, те мотиве власника и лица која управљају друштвима, за Републику Српску би у првој фази дерегулације био прихватљив модел дјелимичне, односно постепене либерализације цијена.

Тумачећи одредбе Закона о обавезним осигурањима у саобраћају евидентно је да су највеће измјене у односу на претходни закон учињене у дијелу који се односи на осигурање од ауто-одговорности. У том смислу предвиђена је постепена либерализација цијена обавезног осигурања од аутоодговорности кроз одређене прелазне периоде, као и давање већих овлашћења осигуравајућим кућама приликом креирања политике цијена осигурања. Осигуравајућа друштва стичу право да након 3 (три) године од дана ступања на снагу закона креирају сопствене тарифе премија осигурања, као и цијеновнике за осигурање од аутоодговорности. Без обзира на овакво право осигуравајућих друштва,

које стичу након истека прелазног периода, односно када престаје обавеза примјене заједничке тарифе и цијеновника за осигурање од аутоодговорности, новим законом нису занемарене одредбе Закона о друштвима за осигурање Републике Српске којима је дефинисана надзорна функција Агенције за осигурање Републике Српске, односно осигуравајућа друштва ће на сопствене тарифе и цијеновнике за осигурање од ауто-одговорности морати добијати претходну сагласност Агенције за осигурање.

## ЗАКЉУЧАК

У процесу увођења система слободног одређивања цијена осигурања од аутоодговорности у Републици Српској, неопходно је обезбједити бројне предуслове, а најважнији су: успостављање поуздане статистичке основе за формирање тарифа (успостављање јединствене базе података); унапређење надзора (рада Агенције за осигурање); и усаглашавање са европским законодавством у области осигурања од ауто-одговорности (ускладити домаће прописе са кодификованом директивом Европске уније, Directive 2009/103/EC). Уз то треба се спровести широка јавна расправа, подстаћи развитак свијести код грађана о значају осигурања од ауто-одговорности, те подстаћи усавршавање запослених у осигуравајућим друштвима. Основне предности које би либерализација тарифа могла донијети су: а) да се преко веће конкурентности боље селектирају ризици, подстакне фер и транспарентна тржишна утакмица и подстакне развој тржишта; б) раст повјерања, као евентуална последица брже и ефикасније исплате одштетних захтјева; ц) стабилизовање тржишта, преко правичнијег положаја потрошача, најбољих цијена за потрошаче на основу процјене ризика. Поређењем са проблемима које су имале и имају поједине земље, говоре да се процесу либерализације треба опрезно приступити. Оно од чега се највише страхује је рат цијенама, (нагли пад цијена), који може многе осигураваче одвести у пропаст. Затим ту

Stevanović, B. (2019). Liberalizacija tarifa u osiguranju od auto-odgovornosti Republike Srpske. *STED Journal*. 1(2). str. 55-68.

је потенцијална немогућност овладавања интерном и екстерном продајном мрежом (посредницима), питање хармонизације прописа Републике Српске са прописима Федерације БиХ (опасност од дампинга). Либерализација може подстаћи и интензивнији улазак страних осигуравајућих компанија на домаће тржиште и њихово доминирање, преко тога одлива капитала у иностранство и гушења домаћих осигуравајућих кућа.

У тренутној политичкој и економској ситуацији у Републици Српској (зависност од Европске уније), разумно рјешење би била дјелимична и постепена либерализација тржишта осигурања од аутоодговорности, како би се сви учесници на тржишту припремили за неизбјегне промјене.

## ЛИТЕРАТУРА

Агенција за осигурање Републике Српске:

*Извјештаји о раду Агенције за осигурање Републике Српске*. Бања Лука: 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015.

Bernd V., Henrik N., Christoph Z. (1998.), Größe als Chance? Konzentrationstendenzen in der Versicherungswirtschaft.

Бијелић, М. (2002). *Осигурање са реосигурањем*. Загреб: Тектус.

Carvalho, J. H. (2011). *Regulations in the Insurance Industry: Technical Reserves, Derivatives and Insurance Policy*. Rio de Janeiro: RBRSi.

Fair Isaac Corporation. (2007). *Claims Management, Improve the Efficiency and Effectiveness of your Claims Decisions*

Eberhart, Gary W. (2000). Another Perspective. *National Underwriter, Property & Casualty Edition*. 104:25.

Економски институт Бања Лука. (2012). *Извјештај – Трошкови саобраћајних незгода у РС*. ЈП Путеви РС и SWEROAD. Бања Лука.

Јеремић, Љ. (2008). *Основи финансија*. Београд: Универзитет Сингидунум.

Козаревић, С. (2012). *Insurance Associations of South Eastern Europe*.

*Insurance markets in South-Eastern Europe: Prospects and Challenges (2nd edition)*. Italian Association of Insurance Companies and MIB School of Management.

Кочовић, Ј., Шулејић, П. и Ракоњац Антић, Т. (2010). *Осигурање*. Београд: Центар за издавачку делатност Економског факултета у Београду.

Kern, H. (1999), Bancassurance - Modell der Zukunft?, Karlsruhe: Verlag Versicherungswirtschaft

Маровић, Б. и Жарковић, Н. (2002). *Лексикон осигурања*. Нови Сад: ДДОР Нови Сад АД.

Mathias, R. (1997). *Annäherung an die Bedürfnisse des Kunden*, Neue Zürcher Zeitung, Sonderbeilage Allfinanz

Мркшић, Д., Петровић, З. и Иванчевић, К. (2005). *Право осигурања (друго издање)*. Београд: Факултет за пословно право.

Präve, P. (1999). *Globalisierung und Versicherung*. Versicherungswirtschaft.

Редактори (2013). *Product specifics on the markets of insurance and reinsurance*. Београд: Центар за издавачку дјелатност Економског факултета у Београду.

Roland Berger & Partner (1998), Versicherungsmarkt, Der deutsche Versicherungsmarkt, Interne Studie. München

Regan, L. (1997). Vertical integration in the property-liability insurance industry: A transaction cost approach. *Journal of Risk and Insurance*, 41-62.

Trembly, A. C. (2001). Why The Insurance Industry Has Failed In The Online Distribution Channel. *National Underwriter/Life & Health Financial Services*, 105(17), 19-20.

World Bank. (2009). *Motor Third-Part Liability Insurance in Developing Countries*. Serap O. Gonul (Eds.). Washington.

Закон о обавезним осигурањима у саобраћају (Службени гласник Републике Српске бр. 82/15)

## LIBERALISATION OF TARIFFS ON MARKET MTPL INSURANCE OF REPUBLIC OF SRPSKA

Boriša Stevanović

*PI Employment Service of the Republika Srpska - Branch office Bijeljina,*  
[borisa0103@hotmail.com](mailto:borisa0103@hotmail.com)

### REVIEW SCIENTIFIC ARTICLE

ISSN 2637-2150

e-ISSN 2637-2614

UDK 656.1.05:368.241(497.6RS)

DOI 10.7251/STED1902056S

---

*Paper received:* 17.10.2019.

*Paper accepted:* 08.11.2019.

*Published:* 29.11.2019.

<http://stedj-univerzitetpim.com>

---

#### **Corresponding Author:**

Boriša Stevanović, PI Employment Service of the Republika Srpska - Branch office Bijeljina, Karađorđeva 15, 76300 Bijeljina, Republic of Srpska, Bosnia & Herzegovina.  
[borisa0103@hotmail.com](mailto:borisa0103@hotmail.com)

#### **ABSTRACT**

Good set price in MTPL(motor third part liability) insurance is vital to the survival of insurers. MTPL insurance in the Republic of Srpska is legal liability insurance, the premium system is determined administratively, and premium of this kind of insurance occupies the largest share in the portfolio of insurance companies. The main problems in the functioning of the sector MTPL insurance are: unfair competition, violation of the premium automobile liability insurance system, large proportion of transactions with related parties, the lack of transparency, underdeveloped systems of internal control and audit, and poor cost management. Determination of tariffs in liberalized markets, the work done by each insurance company individually, with the application of mathematical and statistical methods, in order to adequately determine what

premiums and adjust the riskiness of each insured. In the process of introducing a system of free pricing of automobile insurance, it is necessary to provide a number of conditions, the most important are: to establish a reliable statistical basis for the formation of tariffs; improvement of controls; and compliance with European legislation. Some countries have had major problems after the introduction of liberalization of tariffs on MTPL insurance market, while others through the process of liberalization with minor problems. The liberalization of tariffs potentially creates certain hazards, but also benefits for the market MTPL insurance Republic of Srpska. In the current political, legal and economic situation in which the Republic of Srpska, the most appropriate solution would be partial and gradual market liberalization MTPL insurance.

**Keywords:** insurance, MTPL, liberalization, tariffs, Republic of Srpska, reforms.