

УНИВЕРЗИТЕТ СИНГИДУНУМ
Департман за последипломске студије

ПОСЛОВНА ЕКОНОМИЈА
МАСТЕР СТУДИЈСКИ ПРОГРАМ

МАСТЕР РАД

ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА У СРБИЈИ СА
ПОСЕБНИМ ОСВРТОМ НА КАСКО ОСИГУРАЊЕ

Ментор:
Проф. др Љиљана Јеремић

Студент:
Митровић Никола
Бр. индекса: 401836/2010

Београд, 2012.

САДРЖАЈ:

1	УВОД	4
1.1	Осигурање и финансијска криза	4
1.2	Полазиште предмета истраживања.....	6
1.3	Значај и актуелност истраживања.....	7
1.4	Циљеви истраживања.....	7
1.5	Хипотезе истраживања.....	8
1.6	Методе истраживања.....	9
1.7	Структура рада.....	9
2	ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОСИГУРАЊА.....	11
2.1	Значај осигурања	11
2.2	Појам и дефиниција осигурања.....	12
2.3	Функције осигурања.....	13
3	ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ОСИГУРАЊА.....	15
3.1	Развој осигурања у Србији.....	16
4	ОРГАНИЗАЦИЈА ОСИГУРАЊА.....	20
4.1	Елементи осигурања.....	20
4.1.1	Ризик.....	20
4.1.2	Премија осигурања.....	21
4.1.3	Бонус и малус	21
4.1.4	Франшиза	22
4.1.5	Зона ризика	22
4.1.6	Закон великих бројева.....	23
4.1.7	Технички резултат.....	23
4.1.8	Осигурани случај.....	24
4.1.9	Сума осигурања	24
4.1.10	Осигуравајући фонд	26
4.2	Субјекти осигурања.....	27
4.2.1	Осигуравачи	28
4.2.2	Осигураник	28
4.2.3	Уговарач осигурања	29
4.2.4	Корисник осигурања	30
4.2.5	Посредници.....	30
4.2.6	Заступници	31
4.2.7	Брокери.....	32
4.2.8	Хаваријски комесари.....	32
4.2.9	Агенција за послове пружања других услуга у осигурању	33
4.3	Документи у осигурању	33
4.3.1	Полиса осигурања	33
4.3.2	Лист покрића.....	34
4.3.3	Сертификат осигурања	35
4.3.4	Потврда о склопљеном осигурању	36
4.3.5	“Slip” i “Cover note”	36
4.4	Врсте осигурања	37

5	ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА	39
5.1	Историјски развој	39
5.2	Врсте осигурања моторних возила	42
6	ОСИГУРАЊЕ ОД АУТО-ОДГОВОРНОСТИ.....	43
6.1	Значај осигурања од аутоодговорности	43
6.2	Функција осигурања од аутоодговорности.....	44
6.3	Међународне конвенције у осигурању од ауто-одговорности.....	48
6.3.1	Лондонска конвенција	48
6.3.2	Страсбуршка конвенција	49
6.3.3	Хашка конвенција	49
7	КАСКО ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА.....	50
7.1	Појам каско осигурања моторних возила.....	50
7.2	Закључење уговора ауто-каска.....	53
7.3	Бонус и малус код ауто-каска.....	54
7.4	Међузависност лизинга и каско осигурања	55
7.5	Пријава штете.....	56
7.6	Формирање предмета штете	57
7.7	Увиђај и процена штете	57
7.8	Ликвидација штете	62
7.9	Контрола и одобрење штете	62
7.10	Исплата одштетног захтева.....	62
8	ФИНАНСИЈСКО ИЗВЕШТАВАЊЕ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОСИГУРАЊЕ....	63
8.1	Појам и врсте финансијских извештаја	63
8.2	Биланс као основни финансијски извештај.....	64
8.3	Биланс успеха.....	65
8.4	Извештај о токовима готовине	67
8.5	Извештај о променама на капиталу	68
8.6	Финансијски извештаји компаније „Дунав осигурање“ а.д.о. Београд.....	69
8.7	Финансијски резултат компаније „Дунав осигурање“ а.д.о. Београд	74
9	ТРЖИШТЕ КАСКО ОСИГУРАЊА ВОЗИЛА У СРБИЈИ У УСЛОВИМА ГЛОБАЛНЕ ФИНАНСИЈСКЕ КРИЗЕ.....	76
9.1	Осигуравајућа друштва и утицај глобалне финансијске кризе.....	76
9.2	Анализа осигурања моторних возила у Србији у периоду 2005. - 2010. год.....	81
9.3	Укупна премија каско осигурања у периоду 2006. - 2010. год	91
9.4	Учешће каско осигурања моторних возила у укупној премији осигурања у периоду 2007.-2010. год	96
9.5	Анализа кретања штета у осигурању моторних возила у Србији у периоду 2005 - 2010. год.....	98
	ЗАКЉУЧАК	111
	ЛИТЕРАТУРА	114

1 УВОД

1.1 Осигурање и финансијска криза

Најзначајнији узроци глобалне финансијске кризе која је прерасла у економску кризу у 2008. години су висока цена нафте, која је довела до раста цена примарних производа и глобалне инфлације и кредитна криза која је резултирала банкротством великих и угледних инвестиционих и комерцијалних банака.¹

Међутим, глобална финансијска криза која је довела до проблема ликвидности финансијских институција, пре свега банака, није мимоишла ни осигуравајућа друштва. За разлику од банака, осигуравајућа друштва нису креатори subprime² хипотекарних кредита, те нису утицала на појаву финансијске кризе. И поред тога, не може се рећи да оне не осећају њене последице.

Једна од последица финансијске кризе је значајно повећање незапослености у свету, које условљава смањење куповне моћи становништва, што се негативно одражава на тражњу за неким производима осигурања.

Узроци глобалне финансијске кризе

Почетак прве декаде 21. века карактерише стабилан економски развој и ниска инфлација у развијеним земљама света. Финансијска тржишта ових земаља су карактерисале ниске каматне стопе, експанзија кредита, као и велика секјуритизација и креирање банкарских производа кроз различите видове финансијског инжињеринга. Два последња фактора су представљала механизам урушавања финансијског система развијених земаља, пре свега САД.

Прва неизвршења обавеза по основу subprime хипотекарних кредита догодила су се у 2006. години. Као логична последица повећања кредитног ризика и његове реализације јавило се повећање краткорочне каматне стопе. Ово повећање каматне стопе није се рефлектовало у првом моменту на subprime хартије од вредности, већ на друге облике кредита и пласмана. Тек у лето 2007. године цена хартија од вредности, које у својој основи као колатерал имају subprime зајмове, почела је да опада (до готово потпуног њиховог обезвређивања).

¹ Global inflation climbs to historic levels“, International Herald Tribune (2008-02-12). Retrieved on 11 July 2008.

² Ови кредити представљају производ америчких банака путем којег се огромна маса стамбених кредита претварала у “нови производ” који је банке ослобађао кредитног ризика. “Subprime” кредити су омогућили банкама да дају кредите под ниским стандардима, тј. без гаранција, хипотека или учешћа.

Штете изазване овом лошом шемом секјуритизације се шире и на друга тржишта и друге области и изазивају хипотекарну кризу. Засићеност на тржишту некретнина утиче на смањење њихове вредности, што резултира наглим развојем финансијске кризе. Првобитно су погођене компаније које су директно укључене у градњу и давање хипотекарних кредита, као што је Northern Rock у Великој Британији и Countrywide Financial.

Највећи хипотекарни зајмодавац у САД IndyMac Bank је пропао 11. јула 2008. године и његову активу су преузеле федералне власти. У току истог дана дошло је до пада финансијског тржишта када је држава покушала да спасава хипотекарне зајмодавце Fannie Mae and Freddie Mac, који су спонзорисани од стране Владе САД.

Ово је утицало на расположивост кредита за друге намене и за веће финансијске установе које нису непосредно повезане са хипотекарним кредитима. Значајан део портфолија многих од ових институција чиниле су активе повезане са хипотекама, као што су Lehman Brothers (глобална компанија у сфери финансијских услуга), HBOS (банкарска и осигуравајућа кућа у ВБ).

На графикону 1. је представљено кретање Dow Jones индекса у периоду од јануара 2006. до јула 2011. године.



Слика 1.

Инвестирање средстава наведених финансијских институција услед недостатка транспарентности и адекватних механизма финансијских тржишта потпуно је измакло контроли месецима продубљујући кризу и нарушавајући финансијске системе најмоћнијих држава. Ово урушавање је довело до немерљивих глобалних последица. То више није финансијска криза и криза ликвидности како је на почетку дефинисана. То није пролазна фаза предвидиве цикличне кризе у којој се смењују пад и раст привредних активности. Јасно је да се ради о много дубљој кризи, која по размерама и по својој природи није до сада забележена. Стога је немогуће тачно предвидети нити њене последице, нити време почетка изласка из кризе.

1.2 Полазиште предмета истраживања

Предмет истраживања у овом раду је примена најновијих теоријских достигнућа везана за послове осигурања моторних возила у свету и Републици Србији, са посебним нагласком на последице глобалне економске кризе које може имати на индустрију осигурања. То је посебно важно са становишта стабилности тржишта осигурања у Републици Србији, које је, као што је познато, у прошлости прилично заостало, тек последњих година поново доживело органски раст и развој по дубини. Модел управљања ризицима у области осигурања моторних возила требало би да:

- Унапреди и олакша доношење одлука управљачким органима осигуравајуће компаније везане за процесе управљања ризицима у области осигурања моторних возила.
- Менаџменту компаније омогући лакше препознавање оптималног пута за примену модела који је примерен тренутном стању и степену развијености тржишта осигурања у Србији.
- Унапреди ризик менаџмент у сфери каско осигурања моторних возила, обзиром на потешкоће које су везане за ову врсту осигурања (опадање тражње, слабији рад лизинг компанија, неповољности везане за кредите итд.).

Теоријско одређивање предмета

Разматрање постојећих сазнања о тржишту моторних возила и осигурања, подразумева научне постулате, судове и закључке на којима ће се заснивати сви даљи ставови о предмету истраживања. Теоријска анализа предмета истраживања биће подржана сазнањима из међународне и домаће научне и стручне литературе.

Садржај предмета истраживања односи се на одређене области тржишта осигурања моторних возила, добијено анализом базичних теоријских извора и систематским приказом досадашњих напора научника у дефинисању ове области, те истраживањем експлицитних садржаја о питањима која са собом доноси овај модел.

Услед ограничености форме рада, приказ стања у области биће сужен само на основне садржаје и изложен у најкраћим цртама.

Операционално одређивање предмета

- *Чиниоци садржаја предмета истраживања* - Фокус истраживања је на сектору осигурања, који представља веома битну финансијску институцију сваке привреде.
- *Временско одређивање предмета истраживања* - Истраживање обухвата временски период од 2005. до 2011. године, са освртањем и на ранији период.
- *Просторно одређивање предмета истраживања* - У истраживању се анализира концепт осигурања моторних возила у Републици Србији, са поређењем стања у

европским земљама и окружењем, како би се утврдио ниво развијености и проблеми ове врсте осигурања.

- *Дисциплинарно одређивање предмета истраживања* - Истраживање које је спроведено има мултидисциплинарни карактер обзиром да су анализирани финансијски, технички, маркетиншки и правни аспект осигурања.

1.3 Значај и актуелност истраживања

Светска економска криза која је протекле три године протресла и продрмала свет, није заобишла Западни Балкан и Србију, земљу која још увек пролази транзициони период. Србија још увек није осетила тзв. Домино ефекат глобалне економске кризе, која је била узрок банкротства многих финансијских институција у свету, па и осигуравајућих друштава. Узимајући у обзир искуства држава које су прошле транзициони период, уочавамо генезу развоја финансијког система у којој сектор осигурања има све већи значај и раст. Претходних неколико година наш банкарски сектор је готово цео приватизован због чега нема значајнијег простора за улазак нових „играча“. Када је у питању сектор осигурања, оно има више спремности и простора за стране инвеститоре, што се види великим интересовањем страних осигуравајућих компанија и професионалних инвеститора. Благи, али ипак раст, сектора осигурања у Србији даје за право да је време које долази веома битно за индустрију осигурања у Србији.

1.4 Циљеви истраживања

Научни циљ овог истраживања јесте научна дескрипција савремених процеса примене модела ризик менаџмента у Републици Србији, затим научни опис чиниоца структуре процеса примене овог модела у сфери осигурања моторних возила, као и научни опис функција, односа и веза које су везани за област моторних возила, и научни опис свих квантитативних и квалитативних својстава управљања овим концептом у Републици Србији.

Друштвени циљ израде овог рада је задовољавање практичних потреба у овој области и указивање на општи значај развоја новог приступа осигурању моторних возила, обзиром на значај који возила имају на живот савременог човека. Циљ је и да покушамо да истражимо и одговоримо на основно питање, а то је, шта заправо нуди тржиште осигурања моторних возила осигуравајућим компанијама, обзиром на кризу, ниво техничке опремљености возила и технички резултат осигурања.

Резултати истраживања треба да укажу на отворена питања утврђивања потребног нивоа управљања пословним ризиком у сфери осигурања моторних возила, која се појављују свакодневно пред менаџментом компаније за осигурање. **Анализа**

узрока и ефеката глобалне финансијске кризе на пословање осигуравајућих компанија, пре свега на осигурање моторних возила у Србији је тежиште истраживања овог рада.

Истраживање тежи бољем разумевању и сагледавању улоге и значаја осигурања моторних возила на домаћем тржишту у контексту будућих развојних потреба и могућности, бољем сагледавању правне регулативе релевантне за сектор осигурања, развоју функције надзора и контроле коју на територији Србије обавља Народна банка Србије, као и на унапређењу делатности и позиције сектора осигурања моторних возила.

Друштвена оправданост истраживања произилази из чињенице да се сектор осигурања сусреће са бројним проблемима, који су добрим делом последица глобалне економске кризе, али и са изазовима које је потребно благовремено истражити, моделовати и дати адекватан одговор на њих.

1.5 Хипотезе истраживања

У истраживању се полази од генералне хипотезе да осигурање моторних возила у Србији има значајно учешће у сектору осигурања и да ће и у будућности имати раст и поред економске кризе која има негативан утицај на привреду и финансијски систем.

Из ове хипотезе изводи се низ посебних хипотеза:

- Постојећи финансијски систем у Србији може се окарактерисати као недовољно развијен, посебно у погледу осигурања.
- Доношењем Закона о осигурању и подзаконских аката створени су повољнији институционални услови за развој сектора осигурања у Србији.
- Народна банка Србије је преузимањем надзора успоставила ефикасну и интегрисану супервизију целог финансијског система.
- На раст осигурања моторних возила (каска), све већег броја склопљених уговора и тржишног учешћа на укупном тржишту осигурања осим развоја свести код имаоца моторних возила утиче и појава лизинга као начина финансирања куповине нових моторних возила, односно клаузуле обавезног каско осигурања уз овакав уговор.
- Ефекти глобалне економске кризе имају негативни утицај на тржиште осигурања моторних возила у Србији, који се огледа кроз пад просечне премије осигурања и раст издатака за штете.
- У будућности је за очекивати даљи раст сектора осигурања, а нарочито осигурања моторних возила.

1.6 Методе истраживања

На основу постављеног циља и хипотеза овог истраживања, одабране су научне методе које ће својом комбинацијом чинити методику рада. Узимајући у обзир специфичности проучаваног предмета истраживања, а у циљу задовољења основних методолошких захтева (објективност, поузданост, општост и систематичност) у истраживању су коришћене следеће методе:

Основне методе: метода анализе и синтезе, индуктивна и дедуктивна метода, метода дескрипције, апстракције, конкретизације и компарације.

Општенаучне методе: историјско-компаративна метода, статистичка метода, аксиоматска, аналитичко-дедуктивна и хипотетичко-дедуктивна.

Методе прикупљања података: методе студије случаја, методе посматрања, методе анализе докумената, метода испитивања и метода експериментисања.

Посебне научне методе: метода класификације, структурализације, аксиологизације, дијалектички метод.

1.7 Структура рада

Уводни део се базира на предмету истраживања, његовом значају и актуелности. Даље су установљени циљеви, постављене хипотезе (генералне и појединачне), дефинисане методе истраживања и дат кратак опис структуре рада.

У другом делу рада описане су карактеристике, функције и основна обележја осигурања. Дат је преглед најважнијих појмова и дефиниција везаних за делатност осигурања, са битним наглашавањем функција и развојем осигурања у Србији.

У трећем делу наводи се историјски развој осигурања у свету са освртом на развој осигурања у Србији.

У четвртном делу наводе се елементи осигурања, субјекти осигурања, документи који фигуришу у осигурању и подела осигурања.

Пети део се бави историјским развојем и врстом осигурања моторних возила.

Шести део рада везан је за обавезно осигурање моторних возила од одговорности, који поред описа значаја ове врсте осигурања наводи међународне конвенције у осигурању од ауто одговорности (Лондонска, Страсбуршка и Хашка

конвенција) којима су дефинисани односи између учесника у саобраћају и осигурања које покрива настале евентуалне штете, које могу бити материјалне и нематеријалне природе.

Седмо поглавље је посвећено каско осигурању моторних возила, где се обрађују појам каско осигурања, начин закључења уговора о осигурању возила, појмови бонуса и малуса, анализира се међузависност продаје на лизинг и каско осигурања, појам штете, формирање предмета код штетних догађаја и процес ликвидације и исплате штета.

Осмо поглавље дефинише основне финансијске извештаје (биланс стања, биланс успеха, извештаје о новчаним токовима, извештај о променама на капиталу), њихову примену и значај. Даље су приказани финансијски извештаји и резултати компаније „Дунав осигурање“ а.д.о. Београд.

Девето поглавље се бави анализом каско осигурања у Србији у периоду 2005.-2010. године, где се наведеним научним методама, а на основу података Народне банке Србије, врши анализа броја осигурања, величине премијског прихода по врстама и тарифама осигурања, затим анализа броја и висине штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила, и на крају анализа укупне премије каско осигурања по друштвима у Републици Србији.

2 ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОСИГУРАЊА

2.1 Значај осигурања

Материјална добра која човек ствара својим радом врло често су угрожена од изненадних нежељених дејстава природе или пак грешака људи. У процесу друштвене репродукције сваки поремећај изазван остварењем ризика прети да поремети тај процес. Унапред предвиђајући могућност настанка нежељеног догађаја, институтом осигурања се спречава поремећај процеса друштвене репродукције.

За обнову уништених добара потребна су новчана средства. Економска мера се састоји у томе да се унапред намењују средства потребна за обнову онога што је уништено у стихији или несрећним случајевима. У економском смислу, то значи да свако произведено добро треба да садржи и вредност која ће улазити у састав премије осигурања, јер ће на тај начин обезбедити економску репарацију у случају оштећења или уништења.

Осигурање је, пре свега, економска категорија која је настала на одређеном степену развоја друштва из потребе да се појединци у границама могућности заштите од штетних последица насталих услед остварења стихијских и других неочекиваних догађаја којима су изложени њихова имовина, живот и здравља. Суштина осигурања је да се имаоци имовине која је изложена одређеним опасностима удружују ради заједничког подношења штете која би евентуално задесила неког од њих услед остварења неког од ризика.

За потпуно разумевање управљања ризиком, осигурање треба посматрати са становишта појединца и са становишта друштва. Па тако, за поједница осигурање је економски механизам којим он надокнађује трошак у случају великог неизвесног финансијског губитка. Са друштвеног становишта, осигурање је економски механизам који умањује и елиминише ризик путем комбиновања довољног броја хомогених излагања ризику, у групи, чиме се губици преводе у предвидиве за групу као целину. Другим речима, осигурање обезбеђује оптималније коришћење капитала.

Присуство ризика се не може неутралисати, па појединци и предузећа траже путеве његовог решења. Иако друштво може помоћи да се олакша терет ризика у многим областима, ипак постоје неки ризици за које су одговорни појединци. Постојање ризика је, извор осећања нелагодности код највећег броја људи, а пратећа неизвесност ствара страх и забринутост. Пошто је ризик непожељан и непријатан, рационална природа човека наводи да нешто учини по том питању. Последице ризика се решавају на неколико начина, а неки од њих су: избегавање, задржавање, пренос, подела, умањење, превентива и репресива.

2.2 Појам и дефиниција осигурања

Осигурање је наука која се бави проучавањем деловања остварења ризика, економским последицама истог, као и изучавањем начина за спречавање и умањење могућности настанка ризика³.

Оно у ствари, пружа економску заштиту осигураницима (правним и физичким лицима) од штетних дејстава и економских поремећаја до којих долази кад настане осигурани случај, односно кад се оствари ризик у свим фазама друштвене репродукције, или у свакодневном животу људи. Појмови опасност, ризик, штета, одштета уско су повезани с појмом осигурања, а сам назив осигурање ствара представу о сигурности. Међутим у осигурању се у савременим условима не ради само о сигурности (како се некад схватало), већ и о још неким веома важним чиниоцима на пример, о стабилности привредног процеса па и о друштвеном процесу уопште.

Научна основа осигурања почива на сазнањима да и у погледу стихијских догађаја изазваних природним или вештачким рушилачким силама и дешавањима несрећних случајева, постоји одређена законитост. У осигурању се остварује узајамност и солидарност, актуарски посматрано врши се изједначавање ризика, односно његово атомизирање. То значи да штете које настају дејством стихије или несрећних случајева падају на терет свих оних којима прети опасност од истих ризика а не на појединца. Тако атомизирани штете су подношљиве за сваког појединачно и нису у стању да угрозе појединца као члана групе, а као појединац ван групе био би у целости економски угрожен. Атомизирање ризика, његово распоређивање на мноштво осигураника тј. уситњавање крупних штета на безброј малих, те њихово нивелисање на битно нижем нивоу - то је техничка основа осигурања.

Осигурање представља удружење свих оних који су изложени истим опасностима, а сврха удруживања је заједничко подношење економских последица штете која ће сигурно задесити барем једног од њих у одређеном временском периоду.

Осигурање се јавља у три вида, тј. има три саставна дела:

- Економски (изражава се у циљу који се постиже у осигурању - то су функције осигурања);
- Технички (део који уређује функционисање осигурања као специфичног механизма за изједначавање ризика);
- Правни (представља уређивање права и обавеза осигураника и осигуравача код закључења уговора о осигурању, у току трајања осигурања и код остварања одштетних права, тј. код ликвидације штете).

³ Б.Маровић, В.Авдаловић „Осигурање и теорија ризика“ 2006. стр 13

2.3 Функције осигурања

Осигурање има три функције:

- чување (заштита) имовине,
- мобилизација (прикупљање) новчаних средстава (финансијска функција),
- побољшање животних услова (социјална функција).

Чување имовине је основна функција осигурања, што ће рећи да су две друге углавном изведене. Чување се остварује на два начина: непосредно и посредно. Непосредно чување се састоји у предупредивању, у спречавању настајања штете кроз шта се, у ствари, иде на отклањање узрока за настајање стихијских недаћа и несрећних случајева. То је тзв. превентивна функција осигурања. Ту спадају и активности у оквиру борбе да штета, и кад већ настане осигурани случај, буде што мања (то је тзв. репресија).

Посредно, осигурање чува (заштићује) имовину надокнађивањем штете, односно исплаћивањем (у осигурању лица) осигураних сума из средстава прикупљених (удружених) уплатама премија. То је било осигурање у ужем смислу. Савремено осигурање се не ограничава само на то да надокнађује штету изазвану стихијом или несрећним случајем, него се оно ангажује и на спречавању настанка штета, за спречавање догађаја који су материјално неповољни за човека. Тројако се изражава та превентивна функција осигурања и остварује се:

- а) системом материјалних мера,
- б) системом попушта у премијама,
- ц) системом санација.

Мере под б) и ц) представљају, у суштини, стимулисање осигураника на бољу сопствену заштиту осигураних (угрожене) имовине. Тако се добар домаћински однос према задатку чувања имовине награђује а лош кажњава. Добро конципирана, ова три система и њихова савесна примена (уз добро организовану контролу) могу дати добре резултате у смањивању броја штета и обима њиховог дејства.

Функција прикупљања (мобилизације новчаних средстава) произилази из правила да се премије плаћају унапред. Пошто се накнађивање штете врши sukcesивно, тј. током године када настају штете, у међувремену прикупљена средства се користе кроз банкарски механизам у репродукционом процесу. Битно је код тога да се у осигурању, у ствари, на овај начин средствима прикупљеним од осигураника у, тако рећи, бескрајно малим износима даје вид крупних новчаних средстава. Та финансијска функција, и иначе важна, изузетно је значајна у земљама у развоју које оскудевају

управо у капиталу. Ова функција долази до изражаја, јер се у осигурању стварају резерве за компензације у времену.

Социјалну функцију осигурање остварује или непосредно кроз осигурање лица или посредно кроз: имовинска осигурања (спречавајући штете или отклањајући последице услед насталих штета), остваривање наведене финансијске функције (која доприноси и повећању производње и привредном расту-развоју земље).

3 ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ОСИГУРАЊА

Људи и њихова материјална добра одувек су били угрожавани недаћама услед стихијских и несрећних случајева. И људи су се, наравно са тим недаћама борили двоструко. Прво, отклањајући, колико је то било у њиховој моћи, само наступање рушилачког догађаја, односно несрећног случаја. И, друго, обнављајући оно што је било уништено у дејству природних сила и несрећних случајева. Међутим, овај начин борбе се мењао временом. Једна од првих промена настала је појавом приватне својине, јер тада појединац као власник уништеног добра најчешће није био у могућности да самостално изврши обнову. Ипак, сврха, надокнада онога што се изгуби у дејством несрећног случаја остала је заједничка до данашњих дана.

Сматра се да је појава приватне својине условила организовану заштиту имовине која је била претеча делатности осигурања. Корени осигурања налазе се још код Вавилонца који су пре четири миленијума примењивали облик осигурања који се спроводио тако што се у случају губитка брода његовом власнику надокнађивала штета, али који је у случају да брод срећно стигне на своју дестинацију био дужан да исплати одређени део своје добити. Осигурање односно његови елементи јављају се и у пракси кинеских трговаца који су пре 5000 година превозећи робу преко реке Јангце имали обичај да је поделе у више чамаца чиме су на једноставан начин делили ризик у случају превоза преко опасних места. Потонућем појединих чамаца бива уништен само део робе, док је остатак робе на осталим чамцима био спашен. Поред тога, они су заједнички и сносили штету пропасти појединих чамаца.

Почеци једноставних облика заједничког сношења штета које настају за време поморске пловидбе, везани су за законодавство Родоса (VII век пре нове ере). Трагови поморског осигурања могу се приписати Ломбардији, одакле потиче и прва сачувана полиса из 1182. године. Из периода од VII до XV века сачувано је више од 400 полиса, што сведочи о високом степену развоја поморског осигурања. Треба напоменути и то да, вероватно због неразвијености пословног морала, полиса осигурања није увек била гаранција да ће се добити накнада због губитка брода.

За појаву осигурања у Енглеској заслужни су управо Италијани из Ломбардије, па је тако и прва сачувана полиса, направљена у Енглеској 20. септембра 1547. године, била написана италијанским језиком. Позитиван утицај на развој осигурања је имало откриће Америке и других непознатих поморских путева, као и снажан развој поморске трговине на Медитерану.

Осигурање, у садашњем смислу речи, јавило се тек када су се, на бази развоја статистичко-математичке науке (пре свега рачуна вероватноће) изравнали ризици, тако да штета не прелази само са једног појединца на другог (са осигураника на

осигуравача), већ се штета дели на све учеснике. Основа осигурања су узајамност, солидарност и техничка организација са свим својим елементима и задацима.

3.1 Развој осигурања у Србији

Први трагови осигурања у Србији налазе се у Законику цара Душана из 1349. и 1354. године а осигурање у данашњем смислу речи у Србији се, као привредна активност, појављује у 19. веку.

Прво осигурање у Србији помиње се 1839. године. Те године осигурао је у Београду неки Зубан своју кућу. „После неколико дана кућа изгори и агент Тршћанског осигуравајућег друштва, који се налазио у Земуну и код кога је било извршено осигурање, исплати одмах осигурану суму од 175 талира“, писале су „Србске новине“.

Данас број друштава за осигурање у Србији је 28 (према подацима Народне банке Србије). Од 28 друштава за осигурање 24 се искључиво бави пословима осигурања, а 4 пословима реосигурања. Од друштава која се баве пословима осигурања искључиво животним осигурањем бави се 7 друштава, искључиво неживотним осигурањем 11 друштава, а животним и неживотним осигурањем 6 друштава. Кад је реч о осталим учесницима у финансијском сектору у 2010. години пословало је 33 банке, 17 даваоца финансијског лизинга и 8 добровољних пензионих фондова.

Сектор осигурања у Србији је неразвијен и, по степену развијености, налази се знатно испод просека земаља чланица Европске уније. У прилог томе говоре показатељи развијености тржишта осигурања - однос укупне премије и бруто домаћег производа и укупна премија по становнику.

Табела 1.: Учешће премије у БДП у 2010. у Србији у односу на неке европске земље, у %

	Живот	Неживот	Укупно
Велика Британија	9,5	2,9	12,4
Швајцарска	5,5	4,4	9,9
Немачка	3,5	3,7	7,2
Грчка	1,0	1,0	2,0
Словенија	1,8	4,1	5,9
Чешка	1,9	2,1	4,0
Мађарска	1,6	1,4	3,0
Хрватска	0,7	2,0	2,8
Србија	0,3	1,5	1,8
Румунија	0,3	1,4	1,7
Турска	0,2	1,1	1,3

Извор: Swiss Re, Sigma No 2/2011.

Наиме, према учешћу премије у бруто домаћем производу у 2010. год. од 2% (2004. год. 1,6%, 2007. год. 1,9%) Србија је на 64. месту на свету, док овај показатељ за 27 земаља чланица Европске уније износи чак 8,4%. Међутим, у поређењу са групом у коју је сврстана Србија, чији је просек 2,6%, може се закључити да је на задовољавајућој позицији, обзиром да Грчка бележи идентичан ниво овог показатеља, док се земље као што су Румунија и Турска налазе иза Србије.

У укупном финансијском сектору (банке, лизинг осигурања и добровољни пензиони фондови) осигурање по билансној суми, капиталу и броју запослених заузима друго место. У билансној суми финансијског сектора у 2010. год. која је износила 2.759 млрд. дин. банке учествују са 91,8%, а друштва за осигурање са 4,2%.

Табела 2. УЧЕШЋЕ У УКУПНОМ ФИНАНСИЈСКОМ СЕКТОРУ, У %

		Билансна сума	Капитал	Број запослених
Банке	2006	90,4	89,8	77,3
	2007	90,2	91,5	74,5
	2008	89,3	93	72,2
	2009	90,8	92,1	72,5
	2010	91,8	92,5	71,8
Лизинг	2006	5,3	1,6	1,1
	2007	5,5	1,6	1,2
	2008	6,2	1,4	1,2
	2009	4,7	1,9	1,1
	2010	3,6	1,5	1,1
Осигурања	2006	4,3	8,6	21,7
	2007	4,1	6,9	23,9
	2008	4,3	5,6	26,2
	2009	4,2	6	25,9
	2010	4,2	6	26,8
ДПФ	2007	0,18	0	0,5
	2008	0,23	0	0,5
	2009	0,3	0	0,4
	2010	0,4	0	0,3

Извор: Народна Банка Србије, годишњи извештај 2010

У структури премије у 2010. год. учешће неживотних осигурања износило је 83,5%, док се учешће животних осигурања повећало са 14,7% у 2009. год. на 16,5% у 2010. години, захваљујући оствареном порасту од 18,7% у односу на претходну годину. У структури укупног портфела само пет врста неживотних осигурања и то: осигурање од последица незгоде, осигурање моторних возила, осигурање имовине од пожара и драгих опасности, остала осигурања имовине и осигурање од одговорности због употребе моторних возила, учествује са 75%. Аутоодговорност која је у 2006. години преузела водеће учешће од имовинских осигурања, задржава га и у 2010. години са 33,3%. Осигурањем од аутоодговорности у 2010. години бавило се 11 друштава за осигурање. Применом одредби новог Закона о обавезном осигурању у саобраћају, као и подзаконске регулативе која се односи на примену бонус-малус система, може се очекивати даље унапређење овог значајног сегмента српског тржишта осигурања.

Очекивани ефекти финансијке кризе у виду пада премије необавезних осигурања који су се одразили у 2009. год. ублажени су крајем 2010. године, кроз бележење номиналног раста премије имовинских осигурања и осигурања моторних возила – каско. Имовинска осигурања настављају да смањују своје учешће и у 2010. години на 22,1%, и поред пораста премије од 3,7% у односу на претходну годину, док осигурање

моторних возила – каско, врста осигурања која је до краја 2008. године бележила најзначајније повећање, у 2010. години бележи даљи пад у односу на претходну годину и то са 14,2% на 13,5%, бележећи благи раст премије од 0,3%. Груписање друштава за осигурање према учешћу у укупној премији, извршено у три групе, с тим да прву групу чине 3 друштва са преко 15% у укупној премији, другу 5 друштва са учешћем мањим од 15% и трећу 14 друштава са мање од 3%, указује на настављање тренда значајнијег смањења концентрације портфеља, започетог у 2007. години, кад је концентрација на тржишту мерена Herfindahl Hirschman-овим индексом (1.523) први пут била умерена, да би у 2010. години овај индекс износио 1.123.⁴

⁴ Вредности овог индекса испод 1.000 говоре у прилог да концентрација није присутна.

4 ОРГАНИЗАЦИЈА ОСИГУРАЊА

4.1 Елементи осигурања

У осигурању важе посебни принципи, другачији него било где другде (нпр. банкарству, трговини итд.). Осигурање има своју посебну методологију а њени битни елементи су:

- ризик,
- премија осигурања,
- накнада из осигурања (одштета).

Ова три елемента осигурања су увек саставни део сваког осигурања, односно без било кога од ова три елемента нема ни осигурања.

Један од битних, може се рећи основних, елемената без којих осигурање не постоји јесте ризик. Под ризиком се подразумева “наступање једног економски штетног догађаја”.⁵ То је основна и уједно најшира дефиниција ризика. Али ризик је само догађај који доводи до примене обавезе осигуравача да изврши исплату, тј. накнаду настале штете покривене условима осигурања. У ствари, овде се има у виду опасност која угрожава предмет осигурања у квалитативном и квантитативном погледу.

4.1.1 Ризик

Ризик са тероијског аспекта није прецизно дефинисан, него се у теорији под ризиком подразумева: неизвесност у погледу исхода неког догађаја када постоје две или више могућности и осигурана особа или ствар.

Код осигурања ризик се може посматрати са више становишта, али као основу можемо узети: ризик са становишта осигураника, ризик са становишта права и обавеза стране у уговору и ризик са становишта осигуравача.

Да би у осигурању постојао ризик, морају постојати следећи елементи:

- ризик мора бити могућ;
- да изазива економску штету;
- ризик мора бити неизвестан, његово наступање се не зна;
- настајање ризика мора бити случајно.

⁵ Б.Маровић, В.Авдаловић „Осигурање и теорија ризика“ 2006. стр.45

Врсте ризика у осигурању веома су бројне. Ризици су по тежини веома различити, те је и цена - премија ризика различита, што опет условљава да ли ће премија стопе осигурања бити већа или мања. Колика ће бити премија зависи од низа фактора, а то је регулисано условима, односно тарифама премије одређене врсте осигурања, односно осигуравајућег покрића.

4.1.2 Премија осигурања

Премија осигурања, као битан фактор осигурања, јесте цена ризика која у себи садржи цену коштања осигурања, тј. цену увећану за одређени износ акумулације. Премија осигурања се састоји од функционалне премије и режијског додатка. Док је функционална премија (која се састоји из техничке премије и доприноса за превентиву) у непосредној функцији осигурања, режијски додатак служи за покриће свих трошкова за спровођење осигурања. Премија је износ који се уплаћује у осигуравајући фонд. Она је битан елеменат осигурања и, у основи, представља стварање новчаних средстава за обнову уништене имовине, односно за исплату осигураних сума. Премија је, могло би се рећи, цена ризика. У осигурању, структуру цене коштања премије осигурања чине вероватни елементи, па је она производ двеју вероватноћа: вероватноће настанка штетног догађаја и вероватноће интензитета штете приликом настанка штетног догађаја. Отуда и цена коштања у осигурању, у основи, почива на елементима рачуна вероватноће и великих бројева до којих се долази статистичким подацима.

Премија осигурања је цена ризика која у себи садржи цену коштања осигурања, односно цену услуге увећану за одређени износ резерве сигурности и представља се формулом:

$$P = Ck + Cu + R$$

Где је P = премија, Ck = цена коштања, Cu = цена услуга, а R = резерве сигурности.

Премија - цена осигурања не може бити погођена између купца и продавца приликом продаје, односно куповине осигуравајуће услуге, из простог разлога што је премија осигурања, утврђена тарифом премија, добијена дугогодишњим резултатима - штетама на бази актуарске математике, уз коришћење статистичких података о протеклим, садашњим и будућим ризицима. Отуда њено формирање почива на закону великих бројева и рачуну вероватноће.

4.1.3 Бонус и малус

Бонус у осигурању значи враћање извесног дела премије за остварен једногодишњи или, пак, вишегодишњи резултат. Уколико осигураник уопште није имао штету, или није имао штету у одређеном износу, осигуравач му умањује премију, односно враћа део премије од предвиђене тарифе. Бонус се најчешће враћа на крају

једногодишњег или вишегодишњег осигурања и то обично код каско осигурања, док се код обавезног осигурања бонус може одобрити и унапред за следећу годину осигурања, зависно од тога за који је период закључен уговор о осигурању. Бонусом се премија, у извесној мери, прилагођава индивидуалном ризику, а то је тактичко-психолошка мера јер је доказано да осигураници, којима се унапред одобрава бонус, имају далеко мањи број штета од осталих осигураника. Основни недостатак бонуса је у томе што осигураници извештајан број штета не пријављују осигуравачу, већ их сами решавају, па осигуравачу недостају подаци о стварној опасности која угрожава конкретан ризик. Треба нагласити да је и примена бонуса лимитирана високим степеном хомогености појединих класа ризика, што се одређеном селективном политиком у аквизицији, уз помоћ добрих статистичких метода испитивања, може спровести. За разлику од бонуса или насупрот њему, стоји малус. Малус је, значи, доплатак који се зарачунава оним осигураницима који су у протеклој години, или протеклим годинама, имали одређени број штета, односно који су сами проузроковали извештајан број штета. Што је речено за бонус важи, само обрнуто, и за малус. Испитивања неких немачких аутора показала су да малус више него служи за диференцирања добрих и лоших ризика.

4.1.4 Франшиза

Франшиза се уговара приликом склапања уговора о осигурању. Наиме, то је износ који се приликом настанка осигураног случаја, боље рећи надокнаде штете, одбија у одређеном проценту или износу, у зависности од тога како је уговорено. Колика ће и каква бити франшиза, зависи од врсте осигурања, услова и тарифа премија, који регулишу статус франшизе. Франшиза код неких осигурања може бити тако регулисана да је обавезно одбитна. То значи, без обзира на вољу осигураника, она се у одређеном износу или проценту одбија. Међутим, код већине врста осигурања оставља се на вољу осигураника да одлучи да ли ће осигурати одређени предмет, односно робу осигурати франшизом или без ње. Уколико је у осигурању примењена франшиза, премијска стопа је нижа. За осигуравача франшиза је обично добро дошла, ако ни због чега другог, оно због тога што се лишава масе малих штета које ангажују раднике у осигурању, како у физичком погледу тако и у маси примене администрације приликом процене и ликвидације штете.

4.1.5 Зона ризика

Приликом одређивања премије осигурања у обзир треба узети зону ризика за коју се израчунава премија осигурања. У тражењу најадекватнијег термина за дефинисање зоне ризика могли бисмо рећи да је то просторно дефинисана област, било административно, било договорно, у којој се на основу величине зоне, броја становника, аутомобила, путне мреже, конфигурације земљишта, климатских услова, навика, висине животног стандарда и још низа других компонената на бази статистичко-математичких истраживања одређује цена - премија осигурања за одређену врсту возила. Зоне ризика, посебно присутне у осигурању моторних, односно путничких возила, новијег су датума у нашем осигурању. За увођење зоне ризика у

осигурању моторних, односно путничких возила, потребно је, пре свега, имати веома квалитетне и тачне податке за дуже време из којих би се видели сви елементи, заправо њихов утицај на остварење ризика, што директно или индиректно утичу на висину премије осигурања.

4.1.6 Закон великих бројева

Статистика омогућава осигуравајућим друштвима да што тачније израчунавају шансе за остваривање ризика који преузимају, да би према томе што тачније израчунали приходе које треба да добију у виду премије. Потребно је да се премија утврђује уз нормалну игру великих бројева. Пре свега треба да постоји што већи број ризика који се посматрају ради утврђивања статистичких законитости. Закон великих бројева омогућава да добијемо средњу или највише очекивану вредност посматране величине. Међутим, тек када би број осигураних објеката био бесконачно велик, закон великих бројева би тачно дао праву средњу вредност тражене величине. Чињеница да се осигуравачи усуђују да у великим количинама преузимају ризике од којих се потрошачи и сва остала предузећа, по могућности, желе ослободити, базира се на једном специфичном феномену који називамо законом великих бројева. Евидентно је да се код обједињавања велике масе ризика у једну заједницу ризика оно случајно, што је карактеристично за поједине ризике, све мање истиче, и да коначно постаје закон, ако је број преузетих ризика довољно велик. Овај закон се манифестује на тај начин што сваке године отприлике исти број ризика, односно осигурања, има исти број штета. Осигурање се заснива на остварењу резултата заједница ризика које су угрожене од истих или сличних опасности, а успех у послу осигурања базира се на закону великог броја. Што је број истоврсних ризика у портфељу већи, може се већом вероватноћом очекивати да се стварни ток штете више приближити математичко-статистички израчунатим вредностима. То је један од најснажнијих мотива за квантитативно и географско проширење понуде осигурања.

4.1.7 Технички резултат

Технички резултат је један од најважнијих појмова у осигурању. Утврђени технички резултат је битан и за осигуравача и осигураника. Осигуравач, дугорочно посматрано, не може да послује са негативним техничким резултатом, обзиром да то значи да је износ који исплаћује по основу штета већи од износа који убира по основу премија осигурања. Поред тога, на основу аналитички посматраног техничког резултата, осигуравач дефинише своју пословну политику. Стога се технички резултат прати са више аспеката, а најчешће исказује по гранама осигурања (имовина, усеви и плодови, моторна возила, транспорт и кредити, живот и незгода), унутар грана по одређеним врстама, по сектору власништва, за сваког појединачног осигураника. За осигураника је такође важно да прати остварени технички резултат како би, приликом закључења уговора о осигурању, изабрао оптимално осигуравајуће покриће. Поред тога, у зависности од оствареног техничког резултата у одређеним гранама осигурања,

за сваког осигураника се одобравају бонуси у облику снижења премије, односно малуси у облику доплата на премију.

Постоје два основна облика техничког резултата - текући технички резултат и меродавни технички резултат. Текући технички резултат се израчунава тако што се износ ликвидираних штета у текућој години подели са износом фактурисане техничке премије у текућој години и тако добијени износ помножи са 100. При том се добије одговарајући проценат којим се исказује постигнути технички резултат.

Код израчунавања текућег техничког резултата не узимају у обзир исплаћене, већ само ликвидиране штете. Такође се не узима у обзир наплаћена, већ само фактурисана премија. Стога је значајније утврдити висину меродавног техничког резултата, који се добија када се износ меродавних штета подели са износом меродавне техничке премије и помножи са 100, а што све резултира одговарајућим процентом.

До износа меродавних штета долази тако што се саберу износи резервисаних штета пренетих из претходне године и износи пријављених и ликвидираних штета из текуће године и од тог износа одузму износи пријављених а неликвидираних штета у текућој години, које су резервисане на крају године. До износа меродавне премије се долази тако што се сабере преносна премија из претходне године и фактурисана премија у текућој години и од тога се износа одузме преносна премија која се на крају године преноси у наредну годину.

4.1.8 Осигурани случај

Осигурани случај је претпоставка за извршење обавезе осигураваача да надокнади штету која је покривена условима осигурања. „Осигурани случај је догађај чије наступање представља оствривање ризика који је обухваћен осигурањем“.⁶ Другим речима, то је догађај унапред предвиђен уговором о осигурању (или законом), чијим наступањем настаје главна обавеза осигураваача да исплати накнаду из осигурања или учини нешто друго. При настанку осигураног случаја мора доћи до оштећења на осигураној ствари. Код осигурања од одговорности штета треба да је нанета трећем лицу оштећењем његовог тела или здравља, односно његових ствари или изгубљеном добити и др.

4.1.9 Сума осигурања

Под сумом осигурања подразумевамо највећи могући износ накнаде код одређеног имовинског осигурања. Сума осигурања обично је једнака вредности осигуране ствари. То је сума одређена законом или уговором о осигурању, која представља горњу границу обавезе осигураваача. Обавеза осигураваача може изнети највише колико износи свота осигурања, али нема свугде исти значај. Осигурана сума

⁶ П.Шулејић, "Право осигурања", Мисао, Нови Сад, 1991.,стр 195

има највећи значај код осигурања лица. Овде се накнада штете, односно накнада осигурања, изједначава са накнадом коју осигуравач исплаћује осигуранику када наступи осигурани случај. Код добровољних осигурања, сума осигурања је резултат договора уговорних страна, док је код осигурања из одговорности власника моторних возила она законски регулисана. Сума осигурања мора бити унета у полису.

У осигурању лица у случају настанка осигураног случаја, осигуранику, односно кориснику осигурања се исплаћује осигурана сума која је незаобилазни тј. битан елемент код закључивања уговора о осигурању. При томе, није битно колика је стварна штета нити се она утврђује. Висина осигуране суме је одвојена од стварно претрпљене штете која се, у крајњем случају, не може прецизно ни утврдити, с обзиром да штета није ни настала на имовини, него на лицу, тј. осигурани случај се остварује када дође до губитка живота, односно здравља. У овом контексту истичемо да се врло често мењају термини “сума осигурања” и “осигурана сума”. Наглашавамо, термин “сума осигурања” треба да се користи у имовонским осигурањима, а термин “осигурана сума” у осигурању лица.

Општеприхваћени став је да се накнада штете у имовинским осигурањима одређује у односу на три основна елемента :

- суму осигурања,
- висину претрпљене штете
- и вредности осигуране ствари.

При томе, висина накнаде штете не сме да пређе износ појединачно ни износ суме осигурања, ни висину претрпљене штете, ни вредност осигуране суме ствари.

Сума осигурања је једна од најважнијих уговорних одредби, на којој се базира велики део имовонских осигурања. Најпримењенији вид осигурања - осигурање на уговорену вредност - базира се управо на чињеници да осигураник утврђује вредност осигуране ствари, која не мора да буде једнака вредности осигуране ствари, па се сходно томе утврђује сума осигурања. Примењујући премијску стопу из осигуравајуће тарифе на утврђену суму осигурања, долази се до висине премије. Управо у овако утврђеном начину висине суме осигурања и премије своју примену налази принцип једнакости давања и осигуравача и уговарача осигурања. Наиме, што је већа сума осигурања, тј. горња обавеза осигуравача већа је премија коју треба да плати уговарач осигурања и обрнуто. Конципирана сума осигурања мора се поштовати приликом накнаде штете, с обзиром да су и осигуравач и уговарач осигурања знали или морали знати да је сума осигурања горња граница обавезе осигуравача код накнаде штете. Наиме, реална је претпоставка да би му да је уговорио већу суму осигурања, била исплаћена и веће накнада штете, али би он платио већу премију. Определељујући се за мању суму осигурања него што је вредност осигуране ствари, најчешће зато да би платио мању премију, уговарач осигурања је морео знати да ће му у случају настанка

осигураног случаја бити исплаћен и мањи износ накнаде штете него што је износ реално претрпљене штете. Свесно уговарање подосигурања од стране уговарача осигурања постаје све чешћа појава у условима економске рецесије. Са друге стране, осигуравачу није интерес да закључује осигурања на суму осигурања која је нижа од стварне вредности осигуране ствари, с обзиром да тиме добија право на мању премију, а у случају настанка осигураног случаја испаћује мање износе накнаде штете од реално настале штете, што није дугорочан интерес осигурања као делатности.

Приликом надокнађивања штете износи сума осигурања и исплаћене накнаде штете не морају да буду исти, чак и када је у питању тотална штета. Наиме, уколико се закључи осигурање на уговорену вредност, са или без коефицијента корекције али са применом коефицијента раста цена, нпр. на мало којим се увећава и сума осигурања и премија осигурања из месеца у месец, тада се у случају настанка осигураног случаја узима у обзир увећана сума осигурања, што је претходно регулисано уговором. Такође, ако је уговорено осигурање са тзв. променењивом сумом осигурања, при чему се уз плаћање увећане премије сума осигурања из месеца у месец увећава за уговорени коефицијент, тада се, такође, мора водити рачуна о оној суми осигурања која важи у месецу када се догодио осигурани случај. У оба наведена случаја се ради о одступању од принципа да је сума осигурања горња граница обавезе осигуравача, већ управо о поштовању тог принципа, при чему се, само због једногодишњег трајања уговора о осигурању даје могућност реалне заштите имовине у условима инфлације, применом одговарајућих коефицијената.

4.1.10 Осигуравајући фонд

За обнову уништених добара потребна су новчана средства. Средства унапред и плански прикупљена за обнову имовине, ако она бива уништена у стихији, позната су под именом осигуравајући фонд. Да би осигуравајући фонд могао да се оформи потребни су одређени предуслови. Предуслов формирања осигуравајућег фонда је да премија осигурања мора бити плаћена унапред, за ризик који ће се накнадно догодити или се неће догодити. У укупан осигуравајући фонд улазе и почетне резерве сигурности код оснивања осигуравајућег друштва. Осигурање као област људске активности која своје услуге пружа осигураницима како у сфери материјалне производње тако и ван ње, увек је спремно да надокнади штету насталу као продукт осигураног случаја. Да би тим својим обавезама у свако доба могло да одговори, без обзира на време и висину штете, осигурање мора да поседује одређене фондове: почетни фонд сигурности, резерве сигурности, математичке резерве, средства пословног фонда, фонд масовних катастрофалних штета, фонд превентива и др. Поплаве, торнада, саобраћајне несреће данас су постали, малтене, уобичајена појава. За покривање штета насталих после ових катастрофа формирају се фондови, односно резерве за катастрофе. Они су, у ствари, део техничких резерви. Формирају се на бази тзв. правилника о резервацији за масовне и катастрофалне штете у дужем периоду.

Утврђивање дела техничке премије који се издваја за покриће масовних и катастрофалних штета врши се у зависности од:

- врсте осигурања,
- остварених резултата,
- висине резерва сигурности,
- сопствених, и уколико је то могуће, светских статистичких података и искустава везаних за испољавање ризика код појединих врста осигурања,
- уобичајеног реосигуравајућег покрића, и
- других релевантних чињеница.

Осигуравајући фонд служи да се у свако доба може надокнадити штета коју су изазвале природне силе (поплава, пожар) или други ризици предвиђени, тј. покривени осигурањем. Резерве сигурности се стварају код имовинских осигурања (осигурања моторних возила, транспорта, пољопривреде и др.), а математичка резерва код осигурања живота, односно осигурања од незгоде. Како би се обезбедило да и катастрофалне штете буду покривене, у осигурању се комбинују различите технике, међу којима битну улогу имају резерве сигурности. Средства резерви сигурности прикупљају се у годинама кад је осигуравач позитивно финансијски пословао како би била спремна за евентуална изненађења, с обзиром на могуће осцилације штета по броју и износу. У осигурању живота део премије који је наплаћен, а намењен је исплати обавеза које ће доспети, односно настати у идућим годинама, зове се математичка резерва. Математичка резерва израчунава се посебним методама актуарске математике. И један и други осигуравајући фонд имају првенствено примарну осигуравајућу функцију - надокнаду штете, а секундарна функција им је пласман ноивчаних средстава за поспешивање несметаног одвијања токова репродукције, што је у последње време веома значајно, поготово када је ликвидност привреде дошла у питање. Осигурање, односно фондови осигурања, кроз разне видове пласмана знатно ублажују настале тешкоће у привреди.

4.2 Субјекти осигурања

У Закону о облигационим односима дефинише се да се уговарач обавезује да плати одређени износ организацији за осигурање (осигуравач), а организација се обавезује да, ако се деси догађај који представља осигурани случај, исплати осигуранику или неком трећем лицу накнаду, односно уговорену своту или учини нешто друго. Уговорне стране су само осигуравач и уговарач осигурања. Када се деси осигурани случај могу се појавити и друга лица тј. осигураник, осигурано лице и треће лице које се назива корисник осигурања. Уговорне стране код уговора о осигурању су осигуравач и уговарач осигурања. Међутим, у осигурању, иако нису непосредно уговорне стране, су значајна и следећа лица: осигураник, корисник осигурања, заступници и посредници, Удружење осигуравајућих организација Србије.

4.2.1 Осигуравачи

Осигуравача можемо дефинисати као уговорну страну, из уговора о осигурању, који се на основу њега обавезује да ће, ако се деси догађај који представља осигурани случај, исплатити осигуранику или неком трећем лицу накнаду, односно уговорену своту или учини нешто друго. На основу одредби Закона о осигурању код нас делатност осигурања може обављати само друштво за осигурање са седиштем на територији Републике Србије које је добило дозволу надлежног органа за обављање тих послова. У свету су уобичајени и најчешћи облици организовања осигуравача акционарско друштво за осигурање и друштво за узајамно осигурање, с тим да у развијеним земљама постије и тзв. пулови за саосигурање и реосигурање, које оснивају осигуравајуће и реосигуравајуће организације да би заједнички обављали послове саосигурања и реосигурања. У нашим условима пулови за саосигурање и реосигурање нису афирмисани облици повезивања, иако за таквим облицима реално постоји потреба када је у питању осигурање и реосигурање највећих ризика. Сходно Закону о осигурању, осигурање имовине и лица обављају друштва за осигурање, која имају статус правног лица и могу се основати као акционарско друштво или као друштво за узајамно осигурање. Друштво за осигурање може обављати само делатност осигурања.

Осигураваче можемо делити на :

- осигуравачи животних осигурања
- осигуравачи имовинских и осигурања одговорности
- осигуравачи животних и имовинских осигурања

Осигураваче можемо поделити и према облику организовања:

- осигуравајућа акционарска друштва
- осигуравајућа друштва на основу узајамности
- Lloyd's удружење

4.2.2 Осигураник

Као осигураник може се појавити свако физичко или правно лице које има пословну способност и интерес за осигурањем. Пословна способност за осигурање изједначава се са општом пословном способношћу за закључивње уговора. Лице које закључи уговор о осигурању у своје име и за свој рачун јесте уговарач осигурања, односно осигураник. Осигураник је лице чија је ствар - имовински интерес (код имовинског осигурања) или телесни интегритет (код осигурања лица) осигуран. То је најчешћи случај уговора о осигурању и тада се у правном односу осигурања једно лице истовремено појављује и као осигураник (нпр. једно лице осигура аутомобил, чији је власник, за свој рачун од крађе, или за сопствени рачун осигура себе од последица несрећног случаја). Иста је ситуација код уговора о осигурању који је закључен на туђе име и за туђ рачун. У уговорима за осигурање лица (осигурање живота и осигурање од

несрећног случаја) осигурање се може односити на живот, односно последице несрећног случаја (уговарач осигурања) и на неко треће лице. Такав уговор о осигурању може бити закључен у име и за рачун уговарача али и неког другог корисника, нпр. један родитељ закључи осигурање на живот у случају смрти у корист деце. “Да би једно лице постало осигураник, поводом ствари над којом није сопственик, потребно је да има, пре свега, материјални интерес у вези са том ствари. Из тог произилази да осигураник може бити не само сопственик, него и плодоуживалац, хипотекарни поверилац и сл.”⁷

Осигураника као правно лице можемо дефинисати као скуп физичких лица којима као посебној целини правни поредак признаје својство правног субјекта, односно способност да буде носилац права и обавеза. Статус правног лица може стећи само онај скуп који испуњава следеће услове:

1. да има извесну организацију која је одређена законом, статутом или правилима;
2. да има посебну имовину;
3. да има правно дозвољен циљ;
4. да има правно признање које добија, најчешће, регистрацијом (или другим путем. познати су још систем пријава и систем концесије).

4.2.3 Уговарач осигурања

Уговарач осигурања је уговорна страна која закључује уговор о осигурању којим се обавезује да плати премију осигурања осигуравачу. У пракси најчешће одређено лице закључује уговор о осигурању у сопствено име и за сопствени рачун, тако да су у истом лицу и уговарач осигурања и осигураник. Међутим, уговарач осигурања не мора увек бити осигураник. Сагласни одредбама Закона о облигационим односима може се закључити осигурање за туђи рачун или за рачун кога се тиче. У том случају, дакле у случају за туђи рачун или за рачун кога се тиче, обавеза плаћања премије и остале обавезе из уговора дужан је да испуни уговарач осигурања, али он не може вршити права из осигурања, чак и када држи полису, без пристанка лица чији је интерес осигуран и коме она припадају. Осигурање имовине може да закључи свако лице свако лице које има интерес да се не догоди осигурани случај, пошто би иначе претрпело материјални губитак. При томе, право из осигурања могу имати само лица која су у настанку штете имала материјални интерес да се осигурани случај не догоди. По Општим условима за осигурање имовине “уговарач осигурања” се дефинише као лице које је са осигуравачем закључило уговор о осигурању. По истим Условима “осигураник” се одређује као лице чија је ствар, односно имовински интерес осигуран и коме припадају права из осигурања. Уколико се закључује уговор о осигурању у сопствено име и за сопствени рачун тада су осигураник и уговарач осигурања исто лице. То значи да је тада осигураник субјект осигурања који закључује уговор о осигурању у сопствено име и за сопствени рачун, да има обавезу да плати премију

⁷ П.Шулејић “Право осигурања”, Мисао, Нови Сад, 1991., стр.130

осигурања и стиче право у случају наступања осигураног случаја, на накнаду штете. Међутим, ако су уговарач осигурања и осигураник различита лица тада је најисправније осигураника дефинисати као субјекат чија је ствар или имовински интерес осигуран.

Права и обавезе између осигураника и уговарача потврђују се уговором о осигурању. Према томе, однос из осигурања настаје склапањем уговора, а сматра се да је уговор склопљен кад уговарачи потпишу полису осигурања или лист покрића. Ако је то у условима осигурања предвиђено, уговорени однос из осигурања у одређеном случају настаје самим плаћањем премије осигурања. У нашем праву уговор је закључен онога часа када понудилац прими изјаву понуђеног да прихвата понуду. Међутим, код уговора о осигурању постоје и посебна законска правила у погледу момента закључивања која представљају *lex specialis* у односу на теорију пријема. Заправо, од значаја је да ли се уговор о осигурању појављује као формалан правни посао или као неформалан.

4.2.4 Корисник осигурања

У осигурању се појављује и лице које се назива корисник осигурања. То је лице које није уговорна страна, али које је из саме суштине закљученог уговора о осигурању стекло право да му се у случају настанка осигураног случаја, исплати накнада или учини нешто друго. Корисник у осигурању је оно лице коме је осигуравач обавезан да исплати накнаду из осигурања када се оствари осигурани случај. Корисник осигурања најчешће је осигураник, било да се ради о физичком или правном лицу. Он се може јавити и код имовинских и код личних осигурања, мада се то најчешће односи на лично осигурање. Значи да се корисник јавља онда када осигураник (уговарач осигурања) заснива однос с тим да обавезе осигурања наступе у корист неког трећег лица. “Обично ова корист представља неку врсту поклона, обезбеђења или једноставно, неку накнаду по неком другом основу”.⁸ Када је уговор о осигурању закључен у сопствено име и за сопствени рачун, уговарач осигурања, осигураник и корисник осигурања су исто лице. Када се закључи уговор о осигурању за туђи рачун или за рачун кога се тиче, односно када се, због природе одређене врсте осигурања, накнада исплаћује трећем лицу, тј. лицу које није уговорна страна ова лица се разликују.

4.2.5 Посредници

Посредник осигурања (брокер осигурања) је лице које стручно посредује између будућих уговорних страна. Посредник по правилу посредује за осигураника, а самосталан је у односу на налогодавца и није везан ни за једног осигуравача. Посебно је значајна делатност посредника код проналажења осигуравача или реосигуравача за нарочито тешке ризике (на пример, из поморског осигурања). Посредник јемчи наплату премије осигуравачу и прати касније реализације уговора. Посредник има право на

⁸ В.Јовановић, “Осигурање у привреди”, Информатор, Загреб, 1962,стр.58

посредничку провизију по закључењу уговора између уговорних страна. Посредник подлеже посебној професионалној одговорности уколико лоше обавља своју делатност. У осигурању, нарочито у земљама развијеног капиталистичког система, посредници заузимају веома значајно место. Посредници у капитализму су: брокер осигурања, “Лојдов” брокер осигурања, агенти, консултанти осигурања. У неким земљама осигурање се може закључити само преко посредника (нпр. у Енглеској осигурања закључена код Лојда), док се у другим земљама осигурања могу, али и не морају закључити преко посредника. Код нас, нарочито у последње време, јавља се знатан број посредника који се баве пословима осигурања. Ту посебно треба истаћи шпедитере, који су у пословима осигурања стекли велико искуство приликом склапања уговора осигурања. Нормално, да би се овим пословима бавили, шпедитери морају имати посебно склопљене уговоре са осигуравајућим друштвима. У осигурању, посредници, пре свега, обављају правне радње приликом закључивања уговора у туђе име и за туђ рачун. Поред овлашћења да могу закључити уговор о осигурању, посредници често имају и овлашћења да уговарају измене уговора или продужују њихову важност, да издају полисе осигурања, да наплаћују премију, примају изјаве упућене осигуравачу и сл.

4.2.6 Заступници

За разлику од посредника, заступник осигурања (агент осигурања) је лице које је осигуравач овластио за закључење уговора о осигурању. Осигуравач може дати овлашћење за закључење свих врста осигурања или за само неке врсте осигурања. Ако је дато овлашћење за закључење само неких осигурања, у овлашћењу се изричито наводи за које је врсте осигурања заступник овлашћен. По Закону о облигационим односима је предвиђено изричито постојање заступника, али не и посредника у осигурању. За заступнике у пословима осигурања важи правило да се заступник обавезује да се стално стара да трећа лица закључују уговора са његовим налогодавцем и да у том смислу посредује између њих и налогодавца, као и да по добијеном овлашћењу закључује уговоре са трећим лицима у име и за рачун налогодавца, а налогодавац, тј. осигуравач се обавезује да му за сваки закључен уговор исплати одређену накнаду. Посредник се обавезује да настоји наћи и довести у везу са налогодавцем лице које би са њима преговарало о закључивању одређеног уговора, а налогодавац тј. конкретно осигуравач се обавезује да му исплати одређену накнаду, ако тај уговор буде закључен.

Посредници и заступници у пословима осигурања се све чешће називају брокерима. У свету, а све чешће и код нас, као посредници осигурања појављују се брокери, хаваријски комесари и агенти, односно агенција за пружање услуга у пословима осигурања.

4.2.7 Брокери

У Енглеској, по закону о брокерима, они су лица која спроводе све врсте општег (имовинског) и дугорочног (животног) осигурања. Неки брокери осигурања понекад се баве једино пословима осигурања. Брокер закључује и потписује уговор за свог налогодавца, редовно само као агент, и тиме он остаје изван одговорности за неизвршење или прекршај уговора. Назив брокер користи се иначе за све посреднике услуга у трговачком осигурању. Брокери обезбеђују, за рачун осигураника, одређену осигуравајућу заштиту. То је потребно, пре свега, зато што се веома често за сваки ризик конституише индивидуална осигувајућа заштита. Такву заштиту најбоље обезбеђују, тј. организују брокери који имају велико искуство у тим пословима. Због тога се поморска осигурања готово увек закључују посредством брокера - посредника у осигурању. На енглеском тржишту осигурања брокери имају доминантно место у прибављању транспортних осигурања. Тако, нпр. Лондонски "Lloyd" преузима осигурања искључиво преко брокера које је верификовао посебни "Lloyd" комитет. Није на одмет споменути да на светском тржишту доминирају мултинационални осигуравачи и реосигуравачи из Велике Британије, САД, Немачке, Швајцарске. Највеће брокерске куће се налазе управо у поменутим земљама, а пре свега у Великој Британији и САД.

Положај брокера је посебно учвршћен чињеницом да они гарантују осигуравачу наплату премије, али имају и право да задрже исплату накнаде из осигурања, уколико премија није у потпуности плаћена. То се постиже на тај начин што се обрачун свих штета, односно накнада из осигурања, обавља преко брокера. За обављање својих услуга у пословима реосигурања брокер добија провизију. У осигурању брокери добијају провизију коју зарачунавају на рачун свог комитента, односно осигуравача, или боље рећи, на терет оног у чију је корист брокер обавио пословну активност. Висина провизије, по правилу, зависи од тарифе која је уобичајена у посредничким пословима када је осигурање у питању, но није редак случај да се брокери споразумевају с налогодавцем о висини и начину плаћања провизије, односно брокераже.

4.2.8 Хаваријски комесари

Осигурање међународног транспорта је интернационални посао, јер штете могу настати у свим земљама света. Штете се не могу проценити у седишту осигуравача већ на месту и у земљи где су настале. Хаваријски комесар је особа поверења осигуравача чија је основна дужност да на непристрасан начин утврди природу и обим штете као и све околности под којима се штета догодила, а које су од важности за утврђивање обавезе осигуратеља. На позив осигураника хаваријски комесар излази на лице места и након прегледа оштећеног предмета и одговарајућих докумената испоставља тзв. хаваријски сертификат (записник о штети). За своју услугу хаваријски комесар има право да тражи од осигураника одговарајући хонорар и накнаду својих трошкова, с тим да те издатке као и остале издатке у вези са констатацијом штете осигуравач накнађује

осигуранику приликом ликвидације штете ако је штета покривена осигурањем. У противном, ако штета није покривена осигурањем, трошкови констатације штете падају на осигураника. На свакој полиси назначени су надлежни хаваријски комесари за све земље за које се предпоставља да у њима може доћи до остварења ризика осигураног конкретном полисом. Сваки осигуравач има своје хаваријске комесаре у важнијим лукама света, а име и адреса хаваријског комесара обично су назначени у полисама осигурања. Такође, сваки капетан брода има списак овлашћених хаваријских комесара. Ниједну штету осигуравач не признаје ако јој није приложен хаваријски сертификат хаваријског комесара. Хаваријски комесари који раде за “Lloyd” зову се Lloyds Agents. Потребно је нагласити да су једино хаваријски комесари овлашћени да процењују штете и обављају све послове везане за ту процену. Прихватање или одбијање штете остаје, међутим, у искључивој надлежности осигуравача. Место надлежног суда, у случају спора, не одређује се према седишту хаваријског комесара.

4.2.9 Агенција за послове пружања других услуга у осигурању

Агенција за пружање других услуга у осигурању је правно лице које обавља послове утврђивања и процене ризика и штета, посредовања ради продаје и продају остатака осигураних оштећених ствари и послове пружања других интелектуалних и техничких услуга у вези са пословима осигурања. Битно је нагласити да агенција за пружање других услуга у осигурању не може обављати послове осигурања, послове посредовања и послове заступања у осигурању.

4.3 Документи у осигурању

4.3.1 Полиса осигурања

Назив полисе потиче из латинског “polliceor”, односно “pollicitor” што значи обећавати. Полиса осигурања је најчешће исправа која потврђује да је склопљен уговор о осигурању. Она се појављује у различитим својствима, као докуменат различите правне снаге. Она у ствари, представља форму уговора о осигурању, мада морамо истаћи да полиса, сама по себи, није уговор о осигурању. Уговор о осигурању је склопљен када полису о осигурању потпишу уговорне стране и тада се полиса користи као доказ, односно потврда да је закључен уговор о осигурању. Она служи и као легитимација, документ којим осигураник доказује својство осигураника, односно једног од уговарача осигурања и сва права која протичу из уговора о осигурању.

Полиса осигурања мора да садржи основне елементе као што су:

- уговорне стране осигурања,
- предмет осигурања,
- ризик обухваћен осигурањем,

- трајање осигурања и време покрића,
- своту осигурања или изјаву да је осигурање неограничено,
- премију или допринос,
- датум издавања полисе,
- потписе уговорних страна,
- бонус/малус и др.

Полиса осигурања није пуноважа, ако недостаје неки од наведених докумената. У закону је такође, одређен обавезан садржај полисе осигурања живота. Поред састојака које мора имати свака полиса, у полиси осигурања живота морају бити садржани: име и презиме лице на чији се живот односи осигурање, датум његовог рођења и догађај или пак од кога зависи настанак права да се захтева исплата осигуране своте. У закону о облигационим односима дефинише се да према споразуму уговарача, полиса може гласити на одређено лице, по наредби или на доносиоца, док се за полису осигурања живота одређује да може гласити на одређено лице или по наредби, али не може на доносиоца, што је јасно с обзиром на природу осигурања живота. Уобичајено је да полиса у пракси има два дела. Први, који се може назвати законски јер садржи елементе који су дефинисани у закону. Без тих елемената полиса није пуноважна. Други део је оперативно – технички, који има помоћно – пратећи уз претходно наведени законски или основни део полисе. Законом није прописан облик у коме се сачињава полиса али се у пракси издаје у образцу који као типски састављају осигуравачи за поједине врсте осигурања. Полиса осигурања може да буде само писмена форма уговора али не и уговор, доказ о постојању и садржини уговора, али ни у том случају полиса није уговор о осигурању.

Постоји мноштво критеријума који дефинишу поједине врсте, односно поделу полиса у осигурању. Подела полиса зависи од критеријума посматрања, врсте и намене осигурања итд. Једна од најприсутнијих подела односи се на полисе:

- поморског осигурања,
- копненог осигурања,
- динарске и девизне,
- опште и генералне,
- таксиране и нетаксиране,
- флоталне или обрачунске и др.

4.3.2 Лист покрића

Често, у немогућности да се испоштује класична форма уговора о осигурању било због недостатка времена, или непознавања свих релевантних фактора, потребних за склапање уговора, прибегава се издавању тзв. листа покрића. Лист покрића је нека врста потврде о склопљеном уговору о осигурању. Има своју важност до издавања полисе. Значи, издавањем листа покрића уговор о осигурању је заиста склопљен. У

њега се уносе битни елементи уговора о осигурању, те се њиме може привремено заменити полиса осигурања. У пракси лист покрића најчешће потписује само осигуравач, чиме даје изјаву о преузетој обавези из осигурања. Тај се лист покрића касније замењује полисом осигурања, или неким другим документом, који потврђује склопљени уговор о осигурању. Он се најчешће употребљава у осигурању поморских бродова, посебно у међународном транспортном осигурању. Код нас када су имовинска осигурања у питању, лист покрића обично се издаје при истеку осигурања, а најчешће на крају године када осигуравач, једноставно, из техничких разлога није у могућности да изда полису осигурања. Од издавања листа покрића, користи најчешће имају обе уговорне стране у осигурању. Осигураник добија заштиту из осигурања одмах, не чекајући полису или пак њену коначну обраду, а осигуравач стиче право на наплату премије осигурања. На тај начин лист покрића се може појавити у двострукој улози. “На првом месту, он може представљати потврду дефинитивно закљученог уговора о осигурању... У другом случају, листом покрића може се констатовати само привремени споразум између уговорних страна са ограниченим дејством, док не стигне коначни одговор о прихватању понуде, и тада издата полиса замењује лист покрића”.⁹ Лист покрића се издаје често и у ситуацији када један осигураник мења осигуравача. Тада нови осигуравач, издајући лист покрића, одмах преузима новог осигураника у свој портфељ уз клаузулу да ће носити ризик у висини и обиму према начину закљученог осигурања са претходним осигуравачем, а при томе осигураник има континуитет у осигурању. Наглашавамо да почетак трајања осигурања је онај који је дефинисан у листу покрића без обзира што ће се накнадно потписати полиса осигурања. С обзиром да лист покрића не садржи бројне обавезе и пратеће елементе које садржи полиса, логично је да трајање листа покрића не треба да буде дуго. У пракси је трајање листа покрића најчешће до два месеца. Поставља се питање шта се дешава са осигурањем, ако у дужем периоду лист покрића не буде замењен полисом осигурања. Уколико је трајање осигуравајућег покрића регулисано до тог времена сматрамо да је осигурање у том периоду постојало, с обзиром да, и поред озбиљног пропуста који се састоји у неиздавању полисе, постоје елементи на основу којих се могу утврдити елементи битни за постојање осигурања.

4.3.3 *Цертификат осигурања*

Поред полисе, у осигурању, нарочито у транспортном осигурању, у свету се користи тзв. сертификат осигурања. Цертификат осигурања је, у ствари, скраћени облик полисе осигурања. У ствари, овај документ садржи најосновније податке о условима по којима се врши осигурање. Најчешће се сертификат издаје на основу важећег уговора о осигурању. Цертификат се користи онда када не постоји неки општи уговор о осигурању и то, пре свега, кад из техничких разлога не можемо одмах да издамо полису осигурања. Користи се у оним сличајевима кад је уговарачу осигурања била потребна исправа као потврда да је склопљен уговор о осигурању. Цертификат осигурања издаје осигуравач, али није редак случај да га издају посредници као, нпр.

⁹ П.Шулејић “Право осигурања“ стр. 172

шпедитер или брокер који су закључили општи уговор о осигурању за рачун својих коминтенета. Уколико посредник изда сертификат о осигурању, обавезан је да о томе обавести осигураваача с којим је закључио општи уговор о осигурању и за чије име и рачун је издао сертификат. Иако сертификат осигурања у правном погледу није полиса осигурања него само потврда да је одређено осигурање склопљено, ипак се у пракси сертификат, по правилу, прима као и сама полиса, нарочито ако је у питању сертификат осигурања који је испоставило осигуравајуће друштво. ”Ово правило важи не само за осигураваача који је сертификат испоставио, односно за чији рачун је такав сертификат испостављен, него и за банке и остале учеснике у трговачким пословима”.

4.3.4 Потврда о склопљеном осигурању

То је обична писмена потврда којом се потврђује да је склопљен уговор о осигурању, и која садржи неке основне или пак детаљније елементе. Понекад ова потврда носи назив ”полиса”, иако то није, јер нема све делове полисе, односно њену форму, па према томе ни функцију, премда потврда у потпуности замењује полису као доказну исправу о склопљеном осигурању јер садржи у скраћеном облику све елементе уговора о осигурању. Потврда о склопљеном осигурању нарочито се користи код осигурања робе у увозу. У таквим случајевима на пријави за осигурање која је достављена уговарачу осигурања, директно или преко шпедитера, у потребном броју примерака, осигураваач ставља клаузулу којом се потврђује да је осигурање склопљено, по условима и премијској стопи наведеним на самој пријави. Испостављање потврде о склопљеном уговору о осигурању у пракси се показало веома практично и ефикасно.

4.3.5 “Slip” i “Cover note”

Као документи у свету се користе се “Slip” i “Cover note”, који су посебно присутни у спровођењу осигурања у енглеској пракси. То су писане исправе које су најближе нашем листу покрића, односно предуговора о осигурању или реосигурању. “Slip” је докуменат који примењују посредници у осигурању и реосигурању. Садржи све битне елементе за потребу оцене и тежине ризика, односно приказује услове по којима се жели закључити уговор о осигурању, односно реосигурању. Заправо, то је специфична понуда за реосигуравајуће покриће. У “slipu” се текст уговора даје у скраћеном облику, али у довољном обиму да би се касније поједини делови уговора подобније, тј. детаљније регулисали. Њиме се утврђују услови и премије осигурања, односно премијска стопа као удео који се прима у осигурање односно реосигурање. Након договора и потписаног “slipa” између осигураника и “лидера” (водећи осигураваач, односно реосигураваач), посредници у осигурању, односно реосигурању подносе “slip” као понуду осталим потенцијалним осигураваачима који, у зависности од потреба, преузимају део осигурања, потписују га и све тако до потпуног покрића осигураног износа. На основу елемената из “slipa” посредници у осигурању (брокери) испостављају тзв. “cover note”, белешку о покрићу на основу које они обавештавају осигураника да је под дотичним условима закључено осигурање, односно реосигурање, као и о уделу појединих осигурвача у њему. “Cover note” је докуменат којим се у

пракси потврђује да је осигуравач, односно реосигуравач прихватио услове из “slipа” и да даје сагласност на покриће тога уговора.

4.4 Врсте осигурања

Постоје многобројне поделе осигурања. Критеријуми су различити јер осигурање има широк домен, а са друге стране поделе су последица и саме природе осигурања. Основна подела осигурања свуда у свету је на две велике групе:

- животна осигурања, и
- неживотна осигурања.

Врсте животних осигурања:

- осигурање живота
- рентно осигурање
- допунско осигурасње уз осигурање живота
- добровољно пензијско осигурање
- друге врсте животних осигурања

Врсте неживотних осигурања:

- осигурање незгоде
- добровољно здравствено осигурање
- осигурање моторних возила
- осигурање шинских возила
- осигурање ваздухоплова
- осигурање пловних објеката
- осигурање робе у превозу
- осигурање имовине од пожара
- остала осигурања имовине
- осигурања аутоодговорности
- осигурање кредита
- осигурање јемства
- осигурање финансијских губитака
- друге врсте неживотних осигурања

Подела на поморска и копнена осигурања је једна од најстаријих подела према месту ризика. Осигурања се према овом критеријуму деле на:

- поморска
- непоморска (копнена)
- ваздушна осигурања.

Подела осигурања према предмету који се осигурава је следећа:

- имовине (добра)
- лица тј. људи
- осигурања од одговорности

Према методу осигурања или боље речено према начину настанка, осигурања можемо да поделимо на:

- добровољна
- обавезна осигурања.

Осигурања се осим тога могу поделити према сектору својине на осигурања општедруштвеног приватног сектора, затим према интересима који се осигуравају на домаћа и међународна, и према валути на коју гласе на динарска и девизна осигурања.

У новије време појављује се и следећа подела осигурања:

- према функцији коју оно извршава
- према главним класама осигурања
- према одговарајућој класификацији праксе

5 ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА

5.1 Историјски развој

Моторна возила су савремени човеков изум, и њихов настанак је знатно млађи од настанка осигурања. Развој моторних возила био је изразито динамичан, па је у истој сразмери дошло до развоја саобраћаја али и осигурања моторних возила. Серијска производња аутомобила као превозног средства почела је 1867. године. Инжењери – проналазачи Ото и Дајц, код Келна су основали прву фабрику сада најраспрострањенијег средства за превоз људи и роба. Контуре већих европских и светских градова биле су оформљене. Путна мрежа главних саобраћајница се назирала. Деведесет година касније (1957.) путевима света кретало се преко сто милиона возила, 1976. број аутомобила износи тристошеснаест милиона а 1995. број возила премашује пола милијарде. Од 1995. до прошле године број аутомобила се у свету скоро удвостручио – са 500 на 900 милиона. Раст је и даље брз и убрзава се.

Развој путне мреже и градских саобраћајница није у могућности да прати овај пораст броја аутомобила. Брзина и величина транспорта постају све битнији елементи превоза, па су и аутомобили све већи, бржи и скупљи.

Није тешко објаснити зашто се број саобраћајних удеса и штета у вези са аутомобилима повећава. Саобраћај је савременом човеку донео истовремено и благодети и недаће, па се са разлогом поставља питање да ли је човек произвео добро за самоуништење? Зато је потреба власника и корисника аутомобила за различитим видовима осигуравајуће заштите сасвим разумљива.

Осигурање аутомобила, које се развија тек седам деценија, у почетку се спроводило као јединствено. Истим Условима и једном полисом осигурања, пружена је осигуравајућа заштита за штете настале на осигураном возилу, као и за штете причињене трећим лицима. Ово осигурање је било добровољно и имало мали број осигураника. На основу предлога Подкомитета за саобраћај на путевима економске комисије Уједињених нација за Европу (1948.) и препоруке тог Подкомитета (1949.), почело је у интересу оштећених у свим европским, а касније и другим државама чланицама Уједињених нација постепено издвајање осигурања одговорности корисника моторних возила за штете причињене трећим лицима као посебне врсте осигурања. Процес издвајања ове врсте осигурања у Европи се завршио седамдесетих година, док на другим континентима још увек траје.

Поступак издвајања осигурања од ауто-одговорности за штете причињене трећим лицима, у нашој земљи је довршен 1967. године, када је донет Закон о

обавезном осигурању у саобраћају, као и Закон о обавезном осигурању у саобраћају из 1968. године.

Сви југословенски осигуравачи су до 1. јануара 1969. године из Правила за комбиновано осигурање моторних возила издвојили одредбе које се односе на осигурање ауто-одговорности и сачинили Услове осигурања ауто-одговорности, са почетком од истог дана. (1. јануара 1969. године)

Првог јануара 1969. године почео је у Југославији независан развој две врсте осигурања у оквиру гране осигурања моторних возила. Од 1. јула 1969. године сви осигуравачи су били обавезни да осигурање ауто-одговорности закључују на посебним обрасцима, полисама. Осигураник су се предавала два примерка полисе. Један примерак полисе је осигураник задржавао, као доказ о закљученом уговору код одређеног осигуравача, док је други предавао уз захтев за регистрацију или продужење регистрације, одељењу за регистрацију моторних возила, у оквиру ондашњег Секретаријата унутрашњих послова (милиција). Зато ће се надаље одвојено разматрати осигурање ауто-одговорности, и каско-осигурање моторних возила.

Осигурање моторних возила у укупној премији осигурања заузима друго место иза животног осигурања, а у већини земаља по броју закључених уговора о осигурању представља најмасовнију, а по износу укупне премије осигурања, броју и износу захтева за накнаду штета и другим оперативним пословима заузима прво место на ранг листи свих врста неживотног осигурања. Послови осигурања моторних возила деле се на покриће ризика од „ауто-каска“ који могу настати на возилу као предмету осигурања и осигурање власника, односно корисника моторног возила од одговорности за штете причињене трећим лицима које се скраћено назива аутоодговорност. Ауто-каска осигурање је добровољно, а аутоодговорност је скоро у целом свету постало обавезна врста осигурања.¹⁰

Према проценама аналитичара, у свету има преко 900 милиона моторних возила у власништву физичких лица и око 300 милиона привредних и других врста моторних возила. Највећи број возила имају индустријски високоразвијене земље Северне Америке, Европе, али и поједине земље у другим деловима света, као што је Аустралија, Јапан, Јужна Кореја, Јужноафричка Република, поједине арапске земље и економски развијена острва.

¹⁰ <http://www.aida.org.uk/newsletter/AIDAMailJan07/newsfromworking.asp> Осигурање од аутоодговорности још није обавезно само у седам афричких, шест азијских и три савезне државе САД, три карипска и четири пацифичка острва код којих саобраћај непосредно не утиче на међународни друмски саобраћај. Наставља се богата законодавна активност, а и бројне измене закона доприносе гарантовању веће безбедности на путу. Државни органи појачавају активност у циљу повећања безбедности на путевима а у циљу смањења последица саобраћајних удеса и боље и организоване заштите трећих оштећених лица при чему осигурање аутоодговорности има врло важну улогу да ублажи последице које поред непосредних штета уопште представљају штету за друштвену заједницу у целини.

Аутомобилска индустрија спада у једну од најразвијенијих и најраспрострањенијих привредних активности која је међу првима попримила глобални карактер. Појава и развој аутомобилске индустрије започео је у земљама развијеног дела света, али се ситуација значајно променила, пре свега, под утицајем тржишта и убрзане глобализације светске привреде у целини.

Пошто су тржишта високоразвијених земаља постепено постајала засићена, аутомобилска индустрија бележи раст на истоку европског континента, у Азији и Јужној Америци, а од појединих земаља, пре свега, у Кини, Индији, Русији, Турској, али и у многим другим земљама у развоју и транзицији. Volkswagen је децембра 2007. године отворио фабрику у близини Москве. Renault је почетком марта 2008. године потписао споразум о сарадњи са руским произвођачем аутомобила Автовазом, а General Motors је потписао уговор у Узбекистану. Наша фабрика аутомобила Застава у Крагујевцу је постала део италијанског ФИАТ-а. Индијска аутомобилска индустрија ТАТА купила је од америчког ФОРД-а његове луксузне робне марке Јагуар и Ландровер са седиштем у Великој Британији за 2,3 милијарде долара. Ради се о највећем произвођачу који контролише преко 50% производње камиона и око 20% тржишта путничких аутомобила у Индији. Тренутно производи најјефтинији светски аутомобил „тата нано“ који кошта свега 2.500 долара, чиме је унела праву револуцију у аутомобилску индустрију и практично показала да се може произвести јефтино и сасвим удобно возило које ће моћи да задовољи милионе купаца у земљи и иностранству. Форд се одлучио на ову продају у оквиру плана стабилизације компаније која је 2007. године забележила губитак од 12,6 милијарди долара.

Поједини велики светски произвођачи глобално се шире, интегришу и међусобно повезују, отварају нове фабрике у разним деловима света, пре свега у земљама у развоју и транзицији у којима је јефтина радна снага и низак степен моторизације, а потенцијално представљају велико тржиште.¹¹ На овај начин произвођачи аутомобила поседују, отварају и освајају нова тржишта што доприноси већој конкуренцији, паду цена и повећању продаје. Оно што је до сада било скоро незамисливо већ се догодило 2007. године. Познати амерички произвођач аутомобила Chrysler пустио је у Канади у производњу заједничку фабрику са једном кинеском фабриком аутомобила која омогућава улазак кинеске индустрије моторних возила на тржиште САД и других земаља овог региона.

Број аутомобила има дугогодишњи тренд раста што показује податак о степену моторизације у појединим земљама. У многим државама аутомобил је најчешће поседована имовина са тенденцијом сталног повећања. Посматрано по континентима, највећи број аутомобила има Европа, затим Северна Америка и Азија.

¹¹ Компанија NICE која с бави развојем економичних и еколошких аутомобила најавила је три нова модела електроаутомобила. Модел „Ze-0“ као први европски дизајнирани електромобил који ће се производити у Кини по цени од 18.888 €, други још мањи двосед „MayCar“ по цени од 13.000 € који са једним пуњењем може да пређе 70км, а представљен је и трећи тип „500“.

Према подацима ОУН пре тридесет година, степен моторизације у САД износио је 2,03 становника на једно моторно возило. Данас је достигнут степен од 1,3. САД имају око 298,2 милиона становника и преко 231 милион моторних возила. Слична промена је у великом броју других земаља у свету, посебно, у све већем броју европских земаља. Тенденција перманентног повећања броја моторних возила у скоро свим деловима света се наставља без обзира што ће бити све изложеније одређеним ограничавајућим факторима, као што су: кретање популације, повећање јаза између броја све богатијих и броја све сиромашнијих у свету, перманентно повећање цене нафте и других енергената који служе као погонско гориво што убрзава настајање енергетске кризе, повећање цене хране и других пољопривредних производа који се све више користе за производњу био горива и утицаја многих других фактора. У великом броју развијених земаља постигнут је висок степен моторизације, посебно у земљама које су велики светски произвођачи моторних возила. Већ данас постоји засићеност, углавном у развијеним земљама које су дужи низ година имале високу стопу привредног раста и висок ниво националног бруто друштвеног производа по глави становника. Знатно је неповољније стање у земљама у развоју, неразвијеним и сиромашним државама. Повећање ће бити знатно брже у тим земљама, посебно у оним са великом популацијом, које дуже време бележе успешан привредни развој и повећање животног стандарда становништва, као што су Бразил, Индија, Кина, Русија, Турска, Египат и др.

5.2 Врсте осигурања моторних возила

Осигурање моторних возила, односно путничких аутомобила спада у групу неживотних осигурања. Моторним возилом се сматра возило на моторни погон које је првенствено намењено за превоз лица и ствари на путевима, или које служи за вучу прикључених возила намењених за превоз лица и ствари, осим возила за превоз лица и ствари која се крећу по шинама, бицикала са мотором, пољопривредних трактора и других средстава на моторни погон која нису првенствено намењена за превоз ствари.

Осигурање моторних, па према томе и путничких возила делимо на две групе:

- осигурање од одговорности (обавезно осигурање)
- каско осигурање (добровољно осигурање)

У нашој земљи моторна возила се осигуравају по Тарифи премија Х (премија десет), која се дели на 11 тарифних група. Прва тарифна група односи се на осигурање путничких аутомобила која се осигуравају по два основа (каска и обавезно). Преосталих десет тарифних група чине осигурање теретних возила, аутобуса, вучних возила, специјалних возила, мотоцикала, приколица, контејнера, моторних возила иностране регистрације, аутомеханичарских и ауторемонтних радних моторних возила и шинских возила.

6 ОСИГУРАЊЕ ОД АУТО-ОДГОВОРНОСТИ

6.1 Значај осигурања од аутоодговорности

Последњих двадесетак година остаће у историји забележене као период у којем су саобраћајне несреће однеле више живота и проузроковале више повреда него, у истом периоду, епидемије разних болести, па чак и ратови.

„Према статистичким подацима за Европу, у аутомобилским удесима годишње гине око 50.000 људи, скоро 150.000 остају инвалиди, а око 1.600.000 се повређује са значајним трошковима лечења. У току 2002. године саобраћајне несреће су представљале 2,6% укупног броја свих обољења и повреда из било ког узрока. Смрт у саобраћајним несрећама на путевима представља 23% свих смрти због повреда у поређењу са 16,9% од самоубистава, 3,4% у ратовима и 10,8% због осталих видова насиља. Извештај Светске Здравствене Организације (СЗО) објављен 7. априла 2008. године, на светски дан здравља који је те године био посвећен безбедности на путевима објављује да скоро 1,2 милиона људи у свету сваке године изгуби живот на путевима и овај број ће да расте за више од 65% у прве две деценије овог века. Највећи број овог пораста десиће се у земљама у развоју. СЗО процењује да је број повређених годишње можда и већи од 50 милиона. “Трагедије ове величине не привлаче пажњу медија као много мање учестале трагедије али неубичајеног типа”, каже се у извештају СЗО.

Часопис “Injury Prevention” је објавио како је смрт узрокована аутомобилским несрећама 390 пута већа од броја погинулих у терористичким нападима. Аутори су поредили број погинулих узрокован интернационалним тероризмом и број смртних случајева који се догоди због аутомобилских несрећа. У истраживање је укључено 29 земаља чланица Организације за Економску Сарадњу и Развој (OECD) између 1994. и 2001. године. У 2001. години, приликом напада 11. септембра, погинуло је толико људи колико погине сваких 26 дана на путевима у Сједињеним Америчким Државама. Аутори ове студије не желе на овај начин да минимизирају тероризам него им је циљ да укажу на још бољу превенцију аутомобилских несрећа па самим тим и на значај аутомобилских несрећа када се посматра општа безбедност становништва.

У извештају после прве фаталне аутомобилске несреће у свету, у Лондону 1986. године коментатор је рекао: “Ово више никада не сме да се догоди!”. Од тада, више од 25 милиона људи је погинуло на путевима у свету!

У саобраћајним несрећама у Србији годишње погине око 1000 људи, а држава претрпи материјалну штету већу од милијарду евра. Према статистици, на друмовима Србије сваког дана у просеку догоди се 175 саобраћајних несрећа, са најмање три жртве и око 50 повређених особа.

Економска заштита повређених и оштећених људи разлог је што је у свим модерним државама уведено обавезно осигурање од ауто-одговорности, јер у супротном, штету из саобраћајних удеса не би било могуће отклонити средствима “кривца”. У најбољем случају, исплата штете оштећеним угрожава личну или породичну егзистенцију возача или власника аутомобила којим је проузрокован удес.

Жртви је сигурно лакше да у одређеном обиму штету наплати од осигуравајуће организације, која је и имућније и солвентнија од лица које је штету проузроковало, односно које је за њу материјално одговорно. Осигуравајућа организација која осигурава власнике аутомобила од одговорности је, значи, законски јемац да ће штета оштећеном бити надокнађена, па се отуда ово осигурање веома често и назива осигурање ауто-јемства.

6.2 Функција осигурања од аутоодговорности

Осигурање сопственика, односно корисника моторних возила, од одговорности за штете које настају употребом моторног возила трећим лицима, данас је најчешћи облик обавезног осигурања и оно је, за разлику од каско осигурања законом условљено. Осигуравајући однос настаје закључењем уговора (потписивањем полисе). Поред законом одређених права и обавеза осигураваача и осигураника, саставни део уговора чине Услови осигурања (правила за осигурање ауто-одговорности). Регистрација моторног или прикључног возила не може се извршити док се уз остале документе не поднесе и полиса осигурања ауто-одговорности.

Власници превозних средстава имају обавезу да закључе уговор о обавезном осигурању са неком од регистрованих организација за осигурање. Постоји, дакле, обавеза закључивања осигурања власника моторних возила и прикључних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима, и то пре него што се превозно средство стави у саобраћај. Власник моторног и прикључног возила обавезан је да закључи уговор о осигурању за штету коју употребом моторног или прикључног возила причини трећим лицима услед:

- смрти,
- повреде тела,
- нарушавања здравља,
- уништења или оштећења ствари (осим за штете на стварима које је примио на превоз).

„Регистрација моторног или прикључног возила не може се извршити док се уз остале документе не поднесе и полиса осигурања ауто-одговорности.“¹²

¹² А.Петровић, „Приручник за праксу у осигурању и реосигурању“, стр.407

Право на накнаду штете, по основу осигурања ауто-одговорности, немају:

- власник, односно корисник, сувласник и други ималац моторног возила чијом је употребом причињена штета, без обзира да ли је управљао возилом у моменту настанка штете;
- возач моторног возила чијом је употребом причињена штета и који је одговоран за штету;
- лице које је учествовало у противправном одузимању моторног возила чијом је употребом проузрокована штета.¹³

Сви други су трећа лица и имају право на накнаду штете. Трећим лицима је дато право директног обраћања осигуравачу од ауто-одговорности, а осигуравачу је ускраћено право да оштећеном трећем лицу истиче приговоре које по уговору о осигурању може истицати свом осигуранику у регресном поступку. То значи да, на пример, штету од алкохолисаног возача осигуравач мора надокнадити у целости, али до висине уговорене полисом осигурања, па тек потом осигуранику приговорити алкохолисаност у поступку регресног потраживања штете.

Обавезно осигурање од ауто-одговорности регулисано је код нас Законом о осигурању из 2004. године.

Закон утврђује и лица која су обавезна да осигурају своју одговорност из употребе моторних возила, као и лица која су искључена из права на накнаду штете. Пропуштање обавезе осигурања кажњава се новченом казном и правом регреса осигуравача или фонда обавезног за исплату штете. Обавеза накнаде штете, значи, постоји и за неосигурана возила, али само она која подлежу обавези осигурања. Власници иностраних возила такође морају или бити осигурани у држави која своје осигураваче обавезује на исплату штете причињене од њиховог осигураника у Србији (имати зелену карту важећу у Србији), или на граници закључити осигурање ауто-одговорности код српског осигуравача за период боравка у Србији.

Дејство осигурања се везује за возило, а не за лице које њиме управља. Уколико се у току трајања осигурања промени власник моторног возила, права и обавезе из уговора о осигурању ауто-одговорности прелазе на новог власника и трају до истека текућег периода осигурања.

Осигурањем ауто-одговорности су обухваћене и штете проузроковане употребом моторног возила које је користило, односно којим је управљало лице које за то није имало овлашћење. Када у том случају организација за осигурање надокнади штету, тада ступа у право оштећеног лица које је одговорно за штету, и то за исплаћени износ надокнаде штете, камату и трошкове.

¹³ Н.Петровић, З.Петровић, А.Филиповић, „Обавезно осигурање од ауто-одговорности и накнада штете“, Глосаријум, Београд, 2002.

Организација за осигурање која се бави обавезним осигурањем, мора да закључи уговор са сваким ко јој се обрати, под јединственим условима. Осигураници од ауто-одговорности чији је осигуравач престао да постоји, дужни су да закључе уговор о обавезном осигурању са другом организацијом за осигурање, и то у року од 8 дана од дана када је престанак организације за осигурање објављен у средствима јавног обавештавања.

Обавеза осигурања постоји за сва возила на моторни погон (осим шинских) која су намењена за превоз лица и ствари на путевима, или која служе за вучу прикључних возила исте намене, те трактори и радне машине ако су регистровани за саобраћај по путевима и имају саобраћајну дозволу која подлеже продужавању у роковима не дужим од шест месеци.

Изузетак овог правила представљају возила војске Србије, која немају обавезу закључивања уговора о осигурању ауто-одговорности, али која исто тако немају статус неосигураног возила, и за штете настале из употребе ових возила не одговара осигуравајућа организација или фонд, као код неосигураних возила, већ Република Србија. Држава је ову обавезу пренела на војску Србије, тако да се настале штете решавају у правним службама гарнизона чије је возило штету учинило (ове службе воде спорове пред судовима у име Србије), а исплата се врши путем војно-рачуноводствених центара којима гарнизон припада.

За штету од употребе возила на моторни погон која не подлежу регистрацији у роковима до дванаест месеци (пољопривредни трактори, радне машине, мопеди и сл.) не постоји обавеза осигуравајуће организације за исплату штете. Ова возила могу се, међутим, добровољно осигурати од ауто-одговорности како би се и њихови власници заштитили од издатака за штете причињене трећим лицима.

Осигуравач штету надокнађује највише до уговорене суме осигурања. Суме осигурања одређују се законом или одлуком тела (органа) овлашћеног по закону и представљају најнижи износ на који се мора уговорити осигурање, што не искључује могућност уговарања вишег осигуравајућег покрића. Најнижа сума односи се на један штетни догађај по којем не може бити премашена а неисцрпљује се у току трајања осигурања. За штете преко суме осигурања, по једном штетном догађају, одговара корисник, односно сопственик моторног возила.

Према Закону о осигурању из 2004. године, најнижи осигурани износи на које се мора уговорити осигурање од аутоодговорности за аутобусе и теретно возило износи 200.000 САД долара, а за остала моторна возила - 100.000 САД долара, у динарској противвредности по курсу на дан закључења уговора о осигурању. По Закону о обавезном осигурању у саобраћају из 2009.године износ најниже суме осигурања на коју може бити уговорено осигурање од аутоодговорности утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије. Према члану 22. поменутог закона овај износ не може бити нижи од:

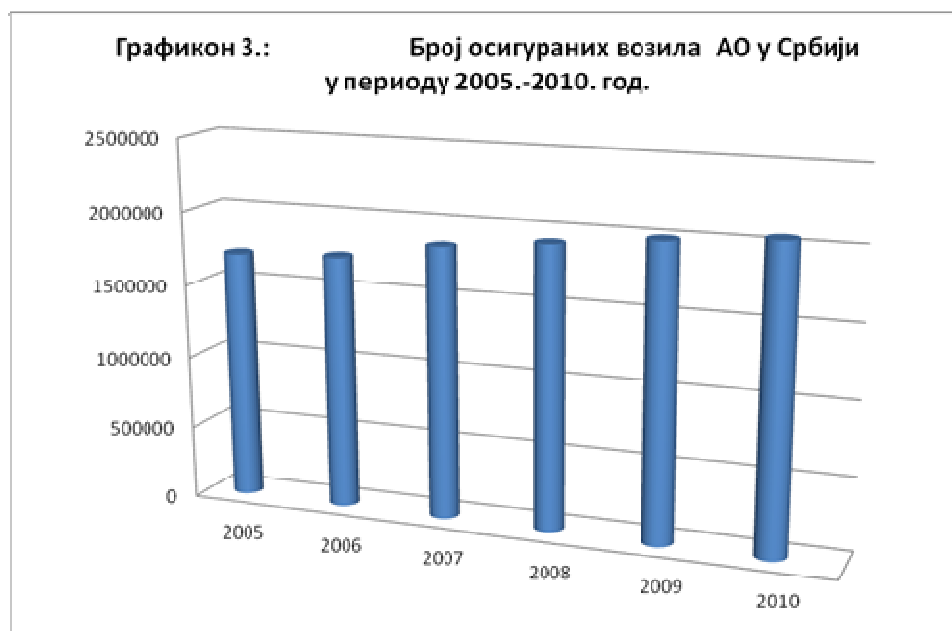
- 1) за штету на лицима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица 1.000.000 евра;
- 2) за штету на стварима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица 200.000 евра.

Друге најниже суме осигурања на које може бити уговорено осигурање дефинисане критеријумима из члана 26. за новчану накнаду штета на лицима утврђује Влада Републике Србије на предлог Народне банке Србије.

Ако овај износ није довољан да се накнаде све штете проузроковане истим штетним догађајем, првенствено се накнађују штете на лицима. Ако има више оштећених лица, а укупна накнада је већа од двоструког наведеног износа, права оштећених лица према организацији за осигурање сразмерно се смањују.

Осигурањем ауто-одговорности покривена је објективна и субјективна одговорност. Објективна одговорност је одговорност за штету без кривице корисника или сопственика (самозапаљење због скривене мане са преношењем пожара). Субјективна одговорност је одговорност по кривици (не држање одстојања).

У структури укупног портфела осигурања, осигурање аутоодговорности заузима прво место које је 2006. године преузето од имовинских осигурања. Учешће у 2008. години износило је 31,7%, у односу на 2007. године када је то учешће износило 32,1%, 2006. године 32,3%. Осигурање аутоодговорности бележи благи пад по учешћу у укупном портфелу осигурања. Графички приказ учешћа је дат графиконом бр. 3.



6.3 Међународне конвенције у осигурању од ауто-одговорности

Повећањем међународног саобраћаја моторних возила и проузроковање штета возилима изван држава у којима су регистрована и осигурана, условило је потребу да у оваквим случајевима државе међусобно регулишу обезбеђивање права оштећених.

Односе између осигуравача различитих држава и њихових националних (државних) асоцијација (бироа) европске земље су регулисале кроз три најзначајније међународне конвенције и мноштво билатералних споразума. Најзначајније међународне конвенције су:

- Лондонска конвенција (интер-биро споразум о зеленој карти осигурања),
- Страсбуршка конвенција, и
- Хашка конвенција

6.3.1 Лондонска конвенција

Конвенција о међународној карти осигурања – зеленој карти, представља основни документ на основу којег се у Европи регулишу међусобни односи осигуравача, односно њихових асоцијација. Донета је на основу предлога из 1948. и препоруке бр. 5 из 1949. године Подкомитета за саобраћај на путевима Економске комисије Уједињених нација за Европу у Женеви.

Основни текст, „Интер-биро“, споразума донет је и ступио је на снагу 1953. године у Лондону (Југославија је била потписник овог документа). У децембру 1973. године донета је Допунска конвенција између националних бироа, а од 1991. године промењује се Нови интер-биро споразум, који је са малим модификацијама пречишћен текст претходна два документа.

Основ на којем се по овом споразуму регулишу међусобни односи, почива на одредби да национални биро (асоцијација осигуравача једне државе) штампа зелену карту на типском обрасцу, утврђеном од Савета бироа у Лондону, и дистрибуира га својим члановима.

Чланови националног бироа зелене карте издају својим осигураницима, као међународну исправу о осигурању, односно као препис и превод полисе осигурања од ауто-одговорности, са назнаком у којим државама се пружа осигуравајуће покриће. Национални биро представља гарант да ће његов члан измирити обавезе из одговорности свога осигураника по издатој зеленој карти, односно да ће у случају неизмирења обавезе члана измирити обавезу и санкционисати понашање свога члана.

По Лондонској конвенцији штете се решавају, како је то већ речено према прописима државе у којој се саобраћајни удес догодио.

6.3.2 Страсбуришка конвенција

Поред успостављања граничне контроле и сигурност оштећеног у реализацији обештећења, постојали су разлози за сачињавање и потписивање конвенције између једанаест западноевропских држава у Страсбуру 1959. године (касније су конвенцији приступиле још неке државе).

Овом конвенцијом је регулисано да свако моторно возило мора бити осигурано, односно конституисана је обавеза националних бироа за штету од неосигураних возила.

Оштећеном је дато право директне тужбе националног бироа, а осигуравачима је ускраћено право на истицање приговора које би по основу уговора о осигурању могли истицати у својој земљи.

6.3.3 Хашка конвенција

У интересу унификације међународног приватног права у законима који регулишу област саобраћајних удеса на путевима, 1971. године, донета је Хашка конвенција. Овом конвенцијом, предвиђена је примена закона места штете, а у случају када овај закон колидира са законом земље из које је возило (сукоб закона) како се настала ситуација превазилази. Због осетљивости материје, ова конвенција није довољно децидирана, тако да су повремено, без обзира на њено постојање, могући правно спорни случајеви.¹⁴

¹⁴ А.Петровић, „Приручник за праксу у осигурању и реосигурању“, Нови Сад, стр.417

7 КАСКО ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА

7.1 Појам каско осигурања моторних возила

Реч *каско* је шпанског порекла и значи труп брода. У ствари, овај термин се најпре почео употребљавати у поморском осигурању да би се касније пренео и на осигурање транспортних средстава: авиона, камиона, речних бродова, односно путничких и других возила.

Када се говори о каско осигурању моторних возила, мисли се добровољно осигурање које се регулише уговором о осигурању између осигуравача и осигураника. То значи да зависи од воље странака да ли ће ступити у однос, у конкретном случају, каско осигурања моторних возила.

У Србији се под каско осигурањем моторних возила подразумева осигурање самог возила, у чији састав још долазе осигурање алата, прибора и резервних делова, стандардно испоручених за возило, као и уређаја за обезбеђење крађе, ватрогасне справе у возилу, сигурносни троугао, појасеви за везивање, ручна аптека и сл.

Поред осигурања моторног возила и његове стандардне опреме, ако се посебно уговори, могу се осигурати још и пртљаг, путне колекције возача и путника у моторном возилу, путници у возилу и возач од последица несрећног случаја. Поред стандардне опреме у возилу, ако се посебно уговори, осигурањем је покривено и осигурање пресвлака, додатне опреме, радио-апарата, касетофона, телевизора у возилу, алата који није добијен са возилом итд.

Код каско осигурања обично постоје два основна типа осигурања:

- потпуно каско осигурање, и
- делимично каско осигурање.

Потпуним каско осигурањем обухваћени су следећи ризици:

- саобраћајне незгоде (судар, удар, исклизнуће, преврнуће,...),
- пожар, експлозија, олуја, град, удар грома, снежна лавина, пад летелица и сл.,
- обест трећих лица,
- манифестације и демонстрације,
- крађа, разбојништво и отимачина,
- превара, утаја и сл. за возила која се издају у најам,
- трошкови, настали приликом спасавања возила, трошкови вуче хаварисаног возила и др.

Уобичајено је да се у оквиру потпуног каско осигурања обухвати и ризик крађе путничког аутомобила. Протеклих неколико година тај ризик је, због свог енормног реализовања, код једног броја осигуравача у понуди ауто-каска био изостављен. Како је поново ризик крађе реактивиран, у даљем тексту ће бити образложени укратко, услови за закључење потпуног каско осигурања, укључујући и ризик крађе путничког аутомобила.

Ризик крађе путничког возила се уговара само уз потпуни каско, и то у виду допунског ризика, тј. плаћа се посебан доплатак уз одговарајућу премију за пуни каско. При томе је премијска стопа диференцирана у зависности од суме осигурања коју уговарач осигурања сам одређује. Сходно томе је поменута додатна премија, односно премијска стопа, нижа уколико је сума осигурања нижа, односно виша уколико је и сума осигурања виша. Због изузетно високог ризика, код неких возила, који у актуелним околностима представља ризик крађе, уведена је франшиза од 20% коју уговарач осигурања не може откупити. Услов да се закључи потпуни каско, са ризиком крађе, је и постојање алармног уређаја (уграђња GPS уређаја), што се мора констатовати и на полиси. Само власници путничког аутомобила мање вредне марке су ослобођени обавезе постојања уграђеног алармног уређаја као услова за закључење потпуног каска.

Делимичним каско осигурањем могу се обухватити следећи ризици (у зависности од избора осигураника приликом склапања уговора о осигурању):

- пожар, удар грома, експлозија, олуја, пад летилица, крађа, разбојништво, демонстрације, манифестације и др.,
- лом стакла на моторном возилу, осим стакла на светлима као и штете које би могл бити непосредно проузроковане од дивљачи и домаћих животиња,
- трошкови шлепања возила, односно превоз возача и путника од места саобраћајног удеса до пребивалишта и др.

Код делимичног осигурања постоји низ комбинација приликом закључивања уговора о осигурању зависно од којих врста ризика осигураник жели да се осигура.

За разлику од потпуног каско осигурања, делимично каско осигурање код нас је веома слабо развијено мада пружа низ погодности и у односу на пуно каско осигурање је знатно јефтиније.

Према условима и тарифама премија, моторно возило се осигурава највише до набавне вредности новог возила у моменту закључења уговора о осигурању, а у случају настанка осигураног случаја штете, меродавна је набавна цена новог возила на дан утврђивања висине штете умањене за изгубљену вредност услед техничког прегледа и временског рабаћења (амортизације), уколико није другачије уговорено.

Мада каско осигурање пружа апсолутну сигурност накнаде штете приликом настанка осигураног случаја и обухвата скоро све могуће ризике (изузев намере и пијанства), оно је још увек прилично неразвијено у овом региону. Каско осигурање моторних возила спада у ону групу осигурања где се посебно инсистира на непромењивости (осигураника), као услов за пуноважност уговора. Условима је предвиђено да променом носиоца права својине на осигураном возилу уговор о осигурању престаје да важи у 24.00 часова, оног дана када је нови власник преузео возило. При томе, ранији власник, односно сопственик, има право на поврат премије за неискоришћено време осигурања, под условом да се у протеклом периоду осигурања није остварио осигурани случај. Промена власника не утиче на важење уговора једино у случају да је до промене власника дошло на основу наслеђивања, или да је осигуравач прихватио промену власника.¹⁵

Правило је, као и код имовинских осигурања, да у случају настанка делимичне штете возило и даље остаје осигурано. Међутим, у случају тоталне штете на осигураниковом возили, осигурање престаје након исплате накнаде штете.

По важећим правилима, понашање уговарача осигурања и лица којима је осигураник препустио управљање моторним возилом, а ако се не докаже супротно, и лица која са осигураником живе у заједничком домаћинству сматра се као знање и понашање осигураника.

Осигуравач није у обавези да надокнади штету и трошкове настале:

- услед кvara за време погона возила (тзв. погонске штете);
- због снижавања течности у хладњаку или блоку мотора и штете на мотору настале због губитка уља или течности из хладњака;
- губитком погонског материјала услед оствареног осигураног случаја;
- губитком уља из мотора, диференцијала, и мењача и течности за хлађење;
- од товара који се возилом превози, осим у случају саобраћајне незгоде;
- услед тога што је возило стављено у погон пре коначне оправке;
- за време превоза другим возилом на копну, унутрашњим водама и мору, осим превоза скелом или трајектом у приобалној пловидби у Јадранском мору;
- умањењем вредности возила после оправке која је извршена у вези са оствареним осигураним случајем;
- за време док је возило мобилисано или реквирирано, услед ратних операција или побуна.

¹⁵ Посебни услови за комбиновано осигурање моторних возила на уговорнеу вредност-суму осигурања, ДДОР „Нови Сад“, Нови Сад, 1994. године.

Поред наведених видова искључења обавеза осигураваача, постоје и случајеви губитка права из осигурања, и то:

- за време док возилом управља лице без одговарајуће дозволе (уз одређене изузетке),
- за време док возилом управља возач под дејством алкохола, дрога или других наркотика,
- ако је штета проузрокована намерно или преваром од стране уговараача осигурања, осигураника или чланова њихове уже породице која са њим живи у истом домаћинству.

Максимална обавеза осигураваача по штетном догађају је сума осигурања, која не може бити већа од стварне вредности возила на дан ликвидације штете, уколико се ради о тоталној штети, односно од уговорене суме, која се може кориговати или ревалоризовати у складу са уговором о осигурању.

7.2 Закључење уговора ауто-каска

Начин закључења уговора о осигурању ауто-каска подложен је честим променама. Основно правило је да се осигурање ауто-каска закључује на суму осигурања коју сам осигураник одређује. При томе се осигураник може одредити:

- да у моменту закључења уговора, уговори месечну корекцију суме осигурања и наравно, плаћање месечне премије (која се плаћа у дванаест рата, будући да се уговор закључује на годину дана), и то за коефицијент раста цена индустријских производа који објављује Завод за статистику;
- да у моменту закључења уговора уговори месечну ревалоризацију суме осигурања, уз плаћање одговарајућег доплатака на годишњу премију осигурања;
- да у моменту закључења уговора одреди фиксни износ суме осигурања који се може у току трајања осигурања мењати само ако се до промене суме осигурања није десио осигурани случај.

Да би се, с обзиром на принцип уговарања суме осигурања, ипак утврдили одређени оквири, прописано је да је основица за обрачун премије осигурања уговорена сума осигурања која у моменту закључења уговора о осигурању не може бити нижа од 50% од новонабавне вредности возила које се осигурава, као ни виша од новонабавне вредности које се осигурава.

7.3 Бонус и малус код ауто-каска

Институт бонуса и малуса налази своју пуну примену код осигурања ауто-каска. Уколико је возило било без прекида осигурано најмање годину дана, и ако у том времену осигураник није примио накнаду из осигурања, односно у тренутку продужења или обнове осигурања штете, возило није било у поступку ликвидације одобрава му се попуст у премији на то возило у следећој години. Премије осигурања се најчешће умањују за:

- 10% ако у првој години осигурања није била пријављена штета,
- 20% ако у две узастопне године није била пријављена штета,
- 30% ако у три узастопне године није била пријављена штета,
- 40% ако у четири узастопне године није била пријављена штета,
- 50% ако у пет и више узастопних година није била пријављена штета.

Овакав вид бонуса се одобрава за оне кориснике, који имају осигурано до пет возила. За оне који имају шест и више каско осигураних возила, бонус се одобрава у зависности од постигнутог техничког резултата у протекле три године. Сходно овом приступу, осигуранику који има закључено потпуно каско осигурање за пет возила, а уколико је у текућој години било ликвидирано две или више штета, обрачунава се доплатак (малус) на основну годишњу премију. Висина доплатака на премију осигурања, врши се на следећи начин:

- код треће штете 20%;
- код четврте штете 30%;
- код пете штете 50% и
- код сваке даље штете 100%.

Интересантне су комбинације различитог начина осигурања при закључивању каско осигурања. Већ смо напоменули да се каско осигурање уговара на суму осигурања коју сам осигураник одреди. Међутим, уз потпуни каско путничког аутомобила може се уговорити осигурање лома стакла у интересу очувања бонуса, али на први ризик, односно суму осигурања коју осигураник сам одреди у прописаном распону. У том случају, одабрана сума осигурања је и основица за обрачун премије.

Значајно је напоменути да је уобичајено да су сва возила за која се може закључити каско осигурање, изузевши посебне облике осигурања, разврстана у следеће групе осигурања:

- путнички аутомобили,
- теретна возила,
- аутобуси,
- вучна возила,

- специјална моторна возила,
- моторбицикли,
- прикључна возила,
- моторна возила иностране регистрације,
- возила на поправци,
- радна возила,
- шинска возила.

При томе се, наравно, прописују посебни модалитети каско-осиурања за поједине, претходно поменуте врсте моторних возила.

7.4 Међузависност лизинга и каско осигурања

На почетку је неопходно нагласити да како финансијски сектор у Србији бележи раст у целости, тако и његови сегменти лизинг и каско осигурање бележе раст.

Међузависност ова два сегмента проистиче из чињенице да поред уредног плаћања уговорене накнаде, прималац лизинга је такође обавезан да *осигура* предмет лизинга. Каско осигурање је најскупљи али и најсигурнији начин заштите аутомобила. У нашој земљи каско је осигурано око 80% новијих возила.

Лизинг аранжмани омогућавају правним и физичким лицима једноставнији, бржи и јефтинији начин набавке опреме, нарочито у условима недостатка сопственог капитала, недовољно повољних банкарских кредита, нефункционисања правне државе, као и због постојања пореских олакшица. Корисницима лизинга ти аранжмани обезбеђују финансирање куповине са правом коришћења предмета лизинга до истека уговора, а право својине преноси се на корисника тек по исплати последње рате.

Уколико се корисник лизинга одлучи да аутомобил узме на лизинг неопходни услови за овакав уговор су:

- најмање три године радног стажа, а минимум шест месеци на тренутном послу,
- пријава на адреси становања најмање годину дана,
- подносилац захтева и жиранти не могу бити из исте фирме, ни брачни другови,
- подносилац захтева не може бити млађи од 23 године, нити старији од 65 година у тренутку кад буде истицала последња рата за отплату кредита,
- нето зарада подносиоца кредита и жираната не може бити мања од око 12.000 динара, а рата кредита може бити у висини једне половине личногдохотка.

Уколико се жели закључити уговор о лизингу трошкови које има корисник лизинга при склапању уговора су:

- трошкови одобрења уговора у висини од 1% до 2% вредности предмета лизинга,
- порез на промет производа на путнички аутомобил 10 дана након потписивања уговора, односно након испостављања фактуре,
- судска такса за записник о утврђивању права на преузимање покретне ствари у државину,
- трошкови техничког прегледа и регистрације возила,
- трошкови обавезног осигурања возила,
- трошкови каско осигурања возила,
- уградња атестираног аларма у возило (уколико није уграђен),
- опремање возила противпожарним апаратом.

У случају стечаја примаоца лизинга, давалац има право на издвајање предмета лизинга (излучно право) из стечајне масе примаоца лизинга, у складу са законом којим се уређује стечајни поступак.

Каско осигурање је обавезно за све време трајања уговора о финансијском лизингу. Поједине лизинг куће упућују примаоце финансијског лизинга на осигуравајућа друштва, тако уколико се узме аутомобил у:

- Porsche Leasing-у каско се може уплатити код осигуравајућих одруштава: Wiener Städtische Osiguranje, АМСС Осигурање, ДДОР Нови Сад, компанија Дунав Осигурање и Делта Ђенерали осигурање.
- Raiffeisen banka и лизинг кредите за аутомобиле условљавају каско осигурањем код Uniqa осигурања, сестре фирме.

На овај начин лизинг куће олакшавају својим клијентима поступак обавезног каско осигурања, а осигуравајућа друштва са друге стране на тај начин обезбеђују сигурне клијенте.

7.5 Пријава штете

Када дође до настанка осигуране опасности на осигураном предмету, односно осигураног случаја, тј. настанка штете, осигураник подноси писмено или на други начин (усмено, телефоном и сл.) пријаву штете осигуравачу. Усмена или телефонска пријава мора се одмах или најкасније у року од три дана писмено потврдити на одговарајућем обрасцу осигуравача са обавезним упитима који садрже основне податке о штети као што су: датум и време настанка штете, претпостављени узрок, осигурано возило или возила на којима је настала штета, полиса по којој се подноси пријава штете и сл.

7.6 Формирање предмета штете

Задужени радник за пријем пријаве штете проверава да ли пријава штете садржи податке неопходне за формирање предмета штете. Пријава штете из друштвеног сектора својине (правно лице) мора бити оверена печатом осигураника и потписана од стране овлашћеног лица, а по могућности и возача.

Подаци са пријаве уносе се интерактивно у апликацију где се програмски врши провера комплетности и исправности података и провера осигуравајућег покрића. При интерактивном формирању пријаве, предмету штете програмски се, преко сервера, додељује број и штампа се потврда о пријави штете. Примљене и заведене пријаве штета задужени улаже у корице штета, а на које се уписују подаци неопходни за индентификацију штете. У корице штета улаже се:

- Фотокопија полисе осигурања,
- Пријава штете,
- Остала документација приложена од стране подносиоца пријаве,
- Потврда о пријави штете.

Након формирања предмета штете, приступа се упућивању писмених захтева одговарајућим институцијама ради прибављања неопходне доказне документације која се прибавља по службеној дужности, уколико иста није прибављена од стране подносиоца пријаве, као и завођењу предмета у књигу штета.

Након тога упућује се осигураник где се и како може извршити процена штете на возилу.

7.7 Увиђај и процена штете

Увиђај и процена штете једна је од најважнијих фаза у процесу обраде штете. Пријава штете уједно представља налог проценитељу да приступи сачињавању записника о оштећењу возила. Свака штета која је пријављена мора се извидети и проценити, па и онда када нема основа за накнаду по одговарајућим условима осигурања, ради обезбеђења података о узроку и висини штете.

При раду на обради штете проценитељи треба да воде рачуна да је сама сврха осигурања довођење оштећене ствари у првобитно стање, тј. у стање непосредно пре настанка штетног догађаја. Износ штете се процењује у новцу и не може бити већи од штете коју је осигураник претрпео настанком штетног догађаја.

Проценитељи из пријаве штете узимају податке о времену штетног догађаја и пријављеном узроку штете, као и податке о оштећеном возилу или оштећеним предметима ако је оштећена имовина.

Увиђај, када је то могуће увек треба извршити на лицу места, а ако то није могуће увиђај се може вршити на месту оправке, у току оправке или изузетно после оправке, односно реконструкције. Увиђај на месту настанка осигураног случаја врши се у присуству осигураника или његовог овлашћеног представника. Увиђајем је потребно што детаљније сагледати и описати сва оштећења и степен оштећења.

По извршеном увиђају и процени штете сачињава се записник о оштећењу којим се дефинише узрок штете и списак оштећених или уништених ствари. Сачињавање записника о оштећењу возила треба да се одвија овим редоследом:

1. Индентификација података о возилу врши се из пријаве штете и саобраћајне књижице. Мора се обратити пажња на врсту, марку, и тип возила, карактеристике мотора (KW, cm³), број шасије, врата, седиште, носивост, боја, годину производње, прву регистрацију, број пређених километара (km) и мото часова (mč) и то прочитано и процењено стање, додатну вансеријску опрему (клима уређај, покретни кров, аутоматски мењач, наплати од лаког метала, радио опрема, аеродинамични спојлери итд.)
2. Визуелним прегледом проценитељ треба да оцени стање возила, стање гума, лака, тапацирунга, механике, и др. што уноси у записник о оштећењу возила.
3. Утврђивање узрока штета из пријаве са констатацијом да ли су оштећења на возилу могућа из наведене незгоде, а на основу докумената и прегледом оштећења на возилу.

Уколико се установи да су оштећења из наведене незгоде онда се приступа сачињавању записника о оштећењу.

Проценитељ треба да оцењује очекивану штету која се уноси у записник о оштећењу, односно у пријаву штете.

Записник о оштећењу возила се саставља у три примерка (за предмет, за радионицу и за власника) на предвиђеном обрасцу, по правилу у сарадњи (присуству) са оштећеником или са представником оштећеника.

- Једним записником могу да буду обухваћена само оштећења која су настала у једном штетном догађају, осим ако на возилу постоје оштећења из неког другог

штетног догађаја, онда их треба навести и ставити напомену “ранија оштећења” са назнаком каква су то оштећења и на ком делу возила.

- Када су настала оштећења на возилу из једног штетног догађаја, а од различитих узрока (нпр. возило је ударено а после набачено на друго возило), тада се у записнику посебно наводе оштећења и потребна времена за поправку по сваком узроку, а на крају се исказе укупно време потребно за поправку из предметног штетног догађаја.
- Неопходно је уношење свих података, као и комплетно испуњавање записника о оштећењу возила.

Записник мора да обухвати сва видљива оштећења, а у зависности од услова у којима се возило у тренутку прегледа налази, као и то да ли је возило у возном стању или није, што се констатује у записнику.

1. Редослед набрајања оштећења, као и начин означавања оштећених делова у записнику треба да буде усаглашен са редоследом и начином који је усвојен у нормативима за поправку хаварисаних возила.
2. Оштећене делове који су због одређеног степена оштећења предвиђени за замену или поправку треба писати у одвојеним колонама.
3. У записнику треба навести које склопове и делове возила треба у току поправке детаљно прегледати (контролисати), јер се оштећења на њима нису могла видети па због тога ни утврдити.
4. Ако се ради о оштећењу возила већег обима где постоји питање економске оправданости поправке у записник се обавезно уноси клаузула – испитати оправданост поправке. Обрачун висине штете сачињава проценитељ и предлаже Комисији која доноси одлуку.
5. У записник се уноси потребно време за поправку оштећеног возила, нормирано према важећем нормативу за оправку хаварисаних возила, а такође се уноси и договорена цена по рачуну и по погодби.
6. Уколико за предметно возило не постоји норматив за поправку онда се нормирање врши према сличном возилу и искуству, а у договору са овлашћеним сервисом (извођачем поправке).
7. У изузетним случајевима проценитељ може одобрити оправку према дефектационој листи (радном налогу) који је у складу са записником, али у том случају треба тражити да радионица уз рачун приложи дефектациону листу са приложеним радом.
8. У записник се уноси процентуални или новчани износ за ситан и потрошни материјал као и фарбарски материјал.
9. Оцена стања возила такође се констатује у записнику.
10. У случајевима када се ради о оштећењу акумулатора, гума, уређаја за течни гас (УТГ), покрива (цераде), радио опреме, у записник се уноси поред тачног назива произвођача и карактеристика и проценат добитка “ново за старо”.

11. Записник о оштећењу возила мора да буде оверен печатом организационе јединице или потписом и печатом проценитеља који је саставио записник, као и потписом оштећеног или његовог пуномоћника.
12. Од сачињења три примерка записника о оштећењу возила, један је примерак за предмет, а два примерка (за радионицу и за власника) се предају оштећеном.
13. У случајевима када се врши накнадна исправка или допуна основног записника иста се мора оверити потписом, печатом и датумом.
14. Ако на возилу постоје оштећења из ранијег удеса, то се мора констатовати у записнику са описом каква су то оштећења и на ком делу возила се налазе

Узроци штете могу бити:

1. Саобраћајна незгода – саобраћајном незгодом сматра се свака штета на возилу настала у покрету или раду возила деловањем спољних сила (судар - оба возила у покрету – контакт чеони, удар – једно возило у покрету, а друго стоји, исклизнуће – излажење ван пута, преврнуће – када возило промени положај, налетања – оба возила у кретању а контакт није чеони).
2. Пожар уколико се развио пламен и настао споља или изнутра. Унутрашњи пожар треба описати да ли потиче од мотора, електричне инсталације, довода горива, односно са кратким описом карактеристичног места настрадалог од пожара.
3. Лом и остали узроци дефинишу се према Условима осигурања лома са позивом на број члана.
4. НН возила. Мора се у напмени утврдити да ли потиче од НН – возила и констатовати трагове ако постоје. У противном писати “НН - неутврђено”. Пример ознаке: “удар од НН возила, судар са НН возилом, ометање од НН возила” итд.

Штете на возилу се решавају наследећи начин:

1. Настала оштећења на возилу могу се уклонити довођењем возила у првобитно стање оправком, заменом, бојењем и антикорозивном заштитом оштећених делова.
2. Уколико успостављање ранијег стања није могуће или из економских разлога није оправдано (када трошкови оправке пређу вредност возила на дан обрачуна), тада се исплаћује новчани износ као накнада за **тоталну штету**.
3. Уколико успостављање ранијег стања није могуће у потпуности, остатак штете се надокнађује у новцу, као **умањена вредност**.

Обрачун тоталне штете садржи:

- вредност оправке по процени, а на основу предрачуна или погодбе увећану за умањену вредност, ако за то има потребе,
- вредност неоштећеног предметног возила на дан обрачуна.
- вредност сачуваног остатка оштећеног возила.

Обрачун тоталне штете се врши тако што се утврди тачна вредност предметног возила и умањи се за процењени остатак.

Код утврђивања вредности возила узимају се у обзир следећи утицајни фактори:

- цена новог возила,
- застарелост типа,
- додатна опрема,
- вредност возила према годинама старости и погонском учинку,
- опште стање,
- начин експлоатације,
- инвестициона улагања,
- понуда и тражња на тржишту.

Цена новог домаћег возила је важећа цена по званичном ценовнику произвођача, увећана за важеће порезе и трошкове транспорта. Цена новог иностраног возила је извозна цена произвођача у динарској противвредности увећана за трошкове царине, пореза и транспорта.

Да би се добила стварна вредност возила на дан обрачуна, цена новог возила се мора процентуално умањити за године старости (узима се из посебног упутства за процену и ликвидацију штета), узима се у обзир опште стање, као и понуда и тражња, итд.

Вредност остатка код оштећеног возила представља тржишну вредност употребљених делова уз одбитак трошкова демонтаже, припреме делова, контроле, итд. Минимална вредност остатка не може бити мања од вредности отпадног материјала. Код путничких аутомобила максимална вредност остатка је 40%.

7.8 Ликвидација штете

Након извршених претходних радњи на увиђају и процени, приступа се ликвидацији штете. Ликвидација штета се, сходно Општим условима, дефинише као поступак који обухвата све радње у циљу обезбеђења провере, оцене и усаглашавања свих доказних докумената одштетног захтева са закљученим уговором о осигурању, ради оцене основаности исплате штете, односно утврђивања основа и њеног коначног обима и висине. Уколико су увиђај и процена штете израђени темељито и квалитетно, уз детаљну оцену обима оштећења, и сам поступак ликвидације је тиме знатно олакшан.

Посао на ликвидацији штете почиње увидом у уговор/полису осигурања, пријаву штете и записник о увиђају и процени, ради утврђивања постојања осигуравајућег покрића, трајања осигурања (да ли је штета настала у осигуравајућем периоду), покривености осигуране опасности која је проузроковала штетни догађај. Уколико је осигураник закључио осигурање са франшизом – учешћем у штети, износ накнаде се умањује за износ уговореног учешћа у штети. Такође је неопходно утврдити и да ли постоји правни основ за регрес и према коме.

7.9 Контрола и одобрење штете

По извршеним свим фазама у обради штете (увиђај, процена, ликвидација) и формирању предлога налога за исплату штете, врши се контрола штете, односно њена коначна ликвидација. Контролом су обухваћене све поменуте фазе у приступу и обради штета. Послове контроле у принципу обављају најискуснији и најстручнији радници осигураваача. По извршеној контроли одобрава се исплата штете.

Код великих штета и по обиму и по сложености, или по захтеву осигураника, често се практикује вршење накнадне контроле штета. Ова контрола се по правилу обавља по извршеној исплати, пошто се претпоставља да је цео поступак обраде штете обављен квалитетно и у складу са процедурама, па се не очекују значајније примедбе.

7.10 Исплата одштетног захтева

Након извршене ликвидације, контроле штете и одобрења у складу са преузетим обавезама, уз претходно обавештење и сагласност осигураника /оштећеног, приступа се исплати штете у законском року. Начин исплате штете зависи од међусобно утврених обавеза и стања међусобних потраживања на релацији осигураник – осигураваач. Уколико се у процесу обраде штете утврди правни основ за регрес, упућује се захтев за регрес одговорном правном или физичком лицу.

8 ФИНАНСИЈСКО ИЗВЕШТАВАЊЕ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОСИГУРАЊЕ

8.1 Појам и врсте финансијских извештаја

Правна лица и предузетници који су дужни да воде пословне књиге (дневник, главна књига и помоћне књиге) обавезни су да састављају и презентују финансијске извештаје за текућу пословну годину, са стањем на дан 31.12. текуће године, као и у случају статусних промена, промена облика организовања или продаје на дан доношења одлуке о промени, тј. на дан утврђен уговором о продаји.

Циљ, а тиме и саставни делови финансијских извештаја, током времена су се мењали, а обавезни делови финансијских извештаја ни данас нису свуда исти.

Према Четвртој Директиви ЕУ циљ годишњих рачуна је пружање верне слике имовине, обавеза, финансијске ситуације и добитка или губитка друштва.

Сходно томе предузећа су дужна да објаве:

- годишњи рачун, који обухвата
 - биланс,
 - рачун добитка и губитка и
 - анекс,
- извештај о пословању,
- извештај о корпоративном управљању,¹⁶ и
- извештај лица одговорног за контролу рачуна.

Према Међународним рачуноводственим стандардима, циљ финансијских извештаја опште намене јесте пружање информација о финансијском положају, успешности и токовима готовине предузећа, које ће великом броју различитих корисника бити од користи приликом доношења економских одлука, односно пружање информације о:

- имовини;
- обавезама;
- сопственом капиталу / главници;
- приходима и расходима, укључујући добитке и губитке и
- токовима готовине.¹⁷

Међународни рачуноводствени стандарди подстичу предузећа да уз финансијске извештаје прикажу и извештај о финансијском пословању, а уколико је реч о предузећима која послују у привредним гранама у којима еколошки чиниоци играју важну услугу, и уколико се запослени сматрају важном групом корисника финансијских извештаја и додатне извештаје: еколошки извештај и извештај о додатој вредности.

¹⁶ Овај извештај објављују само компаније које котирају своје ХОВ на берзи.

¹⁷ Према МРС 1.

Према нашим прописима финансијски извештаји обухватају¹⁸:

- биланс стања,
- биланс успеха,
- извештај о токовима готовине,
- извештај о променама на капиталу,
- напомене уз финансијске извештаје.

Изузетак представљају мала правна лица која су дужна да састављају само биланс стања и биланс успеха.¹⁹

8.2 Биланс као основни финансијски извештај

Етимолошки, реч „биланс” потиче од споја латинских речи *bilanx libra* („вага са два таса”), што указује на нека његова формална обележја, као што су: да се билансом нешто мери и исказује резултат, да се то што се мери исказује са два аспекта и да се та два аспекта доводе у равнотежу, али се његова суштина, материјална садржина, из самог назива не може извести. Поред поменутог становишта, има ставова по којима би биланс могао потицати и од старофранцуских речи *bil* и *an*, које значе „годишњи рачун”.

Биланс приказује категорије и вредности имовине предузећа (ангажована средства) и настале обавезе према зајмодавцима и власницима средстава на одређени дан. Најважније категорије имовине су: текућа имовина, стална имовина и неопипљива имовина. Ова имовина може бити финансирана из сопственог капитала, дугорочних обавеза и текућих обавеза, који представљају и најважније категорије извора.

Међународним рачуноводственим стандардима (МРС 1, одељак бр. 7) је одређено које информације морају бити приказане у билансу стања, а које информације се могу алтернативно приказати било у билансу стања, било у напоменама уз рачуноводствене извештаје. Минимум информација које треба да буду приказане у билансу стања су:

- некретнине, постројења и опрема;
- нематеријална (улагања) средства;
- дугорочни финансијски пласмани;
- учешћа у капиталу других лица по набавној цени;
- залихе;
- купци и друга потраживања;
- готовина и готовински еквиваленти;
- добављачи и друге обавезе;

¹⁸ Према Закону о рачуноводству и ревизији, „Службени лист СРЈ” бр. 71 од 27.12.2002.

¹⁹ Правно лице се сматра малим уколико испуњава два од наведених критеријума (да је просечан број запослених испод 50, да је укупан годишњи приход мањи од 2.500.000 евра и да је просечна вредност имовине нижа од 1.000.000 евра).

- потраживања и обавезе за порезе, у складу са МРС 12 – Порези из добитка;
- резервисања;
- узети каматоносни зајмови;
- мањински интереси;
- уписани капитал и резерве.

У привредној пракси, под појмом биланса се има у виду финансијски извештај који сачињава предузеће са циљем приказивања имовине и њене употребе, с једне стране, и порекло те имовине, с друге стране. Иначе, у литератури се наилази на различито дефинисање биланса. Да би избегао неспоразуме, законодавац код нас не користи израз биланс, већ термин биланс стања. *Prof. Le Coutre* спомиње биланс у ширем и у ужем контексту. Под билансом у ужем смислу подразумева биланс стања, а под билансом у ширем смислу, поред биланса стања има се у виду и биланс успеха и извештај о пословању. Појам биланс се односи искључиво на биланс стања и треба их сматрати синонимима, односно, „израз биланс представља опште признати назив за биланс стања.”²⁰

8.3 Биланс успеха

Следећи значајни инструмент у књиговодству је **биланс успеха**. Основни циљ састављања биланса успеха састоји се у израчунавању оствареног периодичног резултата. У ту сврху у билансу успеха приказују се приходи и расходи једног предузећа настали у одређеном временском периоду.

За разлику од биланса, који је рачун стања или термински рачун оријентисан на приказивање имовине, а успех приказује само као глобалну величину (брuto принцип) или део укупног резултата оствареног у једном обрачунском периоду (чиме се не задовољавају информациони захтеви ниједне интересне групе), биланс успеха је оријентисан на приказивање успеха исказивањем оствареног успеха по врстама, висини и изворима.

Дакле, садржину биланса успеха чине **приходи и расходи**. За приходе можемо рећи да су позитиван ток вредности, тј. да су повећања економских користи током обрачунског периода у облику прилива или повећања средстава односно смањења обавеза, што доводи до повећања сопственог капитала, изузев оних која су повезана са доприносима учесника у капиталу. За расходе можемо рећи да су негативан ток вредности у предузећу, тј. смањења економских користи током обрачунског периода у облику одлива или смањења сопственог капитала, изузев оних која су повезана са расподелом учесницима у капиталу.²¹

²⁰ Ранковић, Ј.: „Теорија биланса“, Економски факултет у Београду, 2003, стр. 29.

²¹ Петровић, З.: „Рачуноводство“, Универзитет Сингидунум Београд, 2005, стр. 46.

Како изгледа биланс успеха?

Биланс успеха с једне стране приказује приходе компаније и њихову структуру, док су са друге стране супротстављени расходи и њихова структура. Тако супротстављени они чине коначан финансијски резултат који може бити позитиван (нето добитак) и негативан (нето губитак).

Расходи			Биланс успеха предузећа „Х“ за период 01.01.-31.12.2010.г.			Приходи		
р.б.	Назив расхода	Износ	р.б.	Назив прихода	Износ			
1	Набавна вредност реализоване робе	1.000,00	1	Приходи од реализације робе	1.400,00			
2	Расходи финансирања	200,00	2	Финансијски приходи	100,00			
3	Непословни расходи	100,00	3	Непословни приходи	100,00			
4	Добит	300,00						
		1.600,00						

Разлика прихода и расхода представља **финансијски резултат**. Промене сопствених извора финансирања тј. промене нето имовине предузећа се виде кроз приходе и расходе (настанак добитка, чијом се расподелом формално повећавају сопствени извори, односно настанак губитка, чијим се покривањем и формално смањују сопствени извори).

Пословни приходи су приходи од основних активности компаније, оних за које је компанија регистрована и за које поседује дозволе за рад. То могу бити приходи од продаје производа, приходи од пружања услуга и све друго што је директно повезано са основном делатношћу. **Финансијски приходи** потичу од продаје акција, обвезница или удела у другим правним лицима. Такође могу бити приходи по основу камата и дивиденди као резултат дугорочног пласирања средстава у финансијску имовину.

Укупне расходе чини више врста расхода. Најважнија ставка јесу **пословни расходи**, које даље чине набавна вредност продате робе, трошкови материјала и зарада, амортизација. Учешће како пословних расхода у укупним расходима, тако и појединих категорија пословних расхода варирају од сектора до сектора. Али, закључак је да они требају бити, релативно, што је могуће више заступљени у укупним расходима. Други део чине **финансијски расходи**, најчешће у облику камата на кредите. Величина ових расхода може значајно да варира а да компаније и даље послују одлично.

Финансијски приходи и расходи су, дакле, последица обављања одређених финансијских трансакција које се могу јавити у пословању предузећа.

Биланс успеха предузећа саставља се:

1. редовно на крају пословне године на дан 31. децембра и
2. ванредно у току пословне године због:
 - а. статусне промене (поделе, спајања или припајања)
 - б. промене облика организовања или продаје правног лица
 - с. власничке трансформације,
 - д. престанка рада правног лица и др.

8.4 Извештај о токовима готовине

Извештај о токовима готовине је књиговодствени инструмент који се саставља са циљем да се корисницима финансијских извештаја пружи информације о изворима готовине и начину њене примене.

На овај начин је корисницима финансијских извештаја омогућено да стекну целовит увид у финансијску ситуацију (чему служи биланс стања), у резултате пословања и профитабилности (чему је намењен биланс успеха), као и увид у информације на бази којих се може дати поузданија оцена о ликвидности и солвентности економског ентитета, чему је намењен биланс токова готовине.

Сматра се да је примарни циљ извештавања о токовима готовине обезбеђивање информација о приливу и одливу готовине економског ентитета у току одређеног периода, а секундарни циљ је обезбеђивање увида у инвестиционе и финансијске активности економских ентитета. Прецизније, извештај о токовима готовине треба да помогне инвеститорима и кредиторима да процене:

1. способност генерисања будућих позитивних токова готовине,
2. способност да се измирују обавезе и исплаћују дивиденде,
3. разлоге за одступање између износа добити приказане у билансу успеха и токова готовине из пословних активности,
4. готовинске и неготовинске аспекте инвестиционих и финансијских трансакција економских ентитета.

Предузеће које генерише довољан износ новчаних токова је у прилици да смањи зависност фирме од екстерних извора финансирања, да сервисира доспеле обавезе, да финансира инвестиције, да награди акционаре разумним износима дивиденди и др.

8.5 Извештај о променама на капиталу

Извештај о променама на капиталу је књиговодствени инструмент који се саставља са циљем да корисницима финансијских извештаја пружи информације о променама које су у току године биле на капиталу предузећа.

Ове промене одражавају повећање или смањење нето имовине (капитала) током тог периода. Промене на сопственом капиталу предузећа представљају укупне добитке и губитке које је предузеће остварило кроз своје активности у току периода, кориговане за пословне догађаје са власницима капитала (акционари, ортаци), као што је емисија и продаја акција и исплата дивиденди уколико је реч о акционарском друштву. Овај извештај се захтева због потребе сагледавања на једном месту укупне промене на сопственом капиталу настале као збира нето добитка (губитка) периода и добитака и губитака који су директно признати као промене на капиталу, заједно са новим уплатама и исплатама власницима и по основу расподеле власницима предузећа, а у циљу омогућавања процењивања промене финансијског положаја у периоду између два биланса стања.

8.6 Финансијски извештаји компаније „Дунав осигурање“ а.д.о. Београд за 2010. годину

БИЛАНС СТАЊА

(у 000 дин.)

П О З И Ц И Ј А			АОП	Износ		Индекс
				на дан 31.12.2010.	на дан 31.12.2009.	
АКТИВА						
A.		СТАЛНА ИМОВИНА - УЛАГАЊА (002 + 003 + 004 + 005+009)	001	13.483.608	12.069.700	111,7
	I	НЕУПЛАЋЕНИ УПИСАНИ КАПИТАЛ	002	0	0	
	II	НЕМАТЕРИЈАЛНА УЛАГАЊА (ИМОВИНА)	003	657.489	569.223	115,5
	III	ГУДВИЛ (GOODWILL)	004	0	0	
	IV	НЕКРЕТНИНЕ, ПОСТРОЈЕЊА, ОПРЕМА И БИОЛОШКА СРЕДСТВА (006 + 007 + 008)	005	9.261.919	9.160.700	101,1
		1. Некретнине, постројења и опрема који служе за обављање делатности	006	6.703.649	7.039.018	95,2
		2. Биолошка средства	007	0	0	
		3. Инвестиционе некретнине	008	2.558.270	2.121.682	120,6
	V	ДУГОРОЧНИ ФИНАНСИЈСКИ ПЛАСМАНИ (010+014)	009	3.564.200	2.339.777	152,3
		1. Учешћа у капиталу (011 + 012 + 013)	010	3.442.350	2.229.026	154,4
		а) зависних правних лица	011	2.606.245	1.280.814	203,5
		б) осталих повезаних (придружених) правних лица	012	0	0	
		в) осталих правних лица	013	836.105	948.212	88,2
		2. Остали дугорочни финансијски пласмани (015 + 016 + 017)	014	121.850	110.751	110,0
		а) у повезана правна лица - матична и зависна	015	0	0	
		б) у остала повезана правна лица	016	0	0	
		в) остали дугорочни финансијски пласмани	017	121.850	110.751	110,0
Б		ОБРТНА ИМОВИНА - ПОТРАЖИВАЊА (019+020+021+034)	018	12.025.145	12.114.616	99,3
	I	ЗАЛИХЕ	019	26.397	27.694	95,3
	II	СТАЛНА СРЕДСТВА НАМЕЊЕНА ПРОДАЈИ И СРЕДСТВА ПОСЛОВАЊА КОЈЕ СЕ ОБУСТАВЉА	020	0	0	
	III	КРАТКОРОЧНА ПОТРАЖИВАЊА, ПЛАСМАНИ И ГОТОВИНА (022+023+024+028+029+030+031+032+033)	021	11.998.748	12.086.922	99,3
		1. Потраживања	022	2.693.591	1.785.771	150,8
		2. Потраживања за више плаћен порез на добитак	023	2.487	1.433	173,6
		3. Краткорочни финансијски пласмани (025+026+027)	024	6.787.204	5.964.100	113,8
		а) у повезана правна лица - матична и зависна	025	0	0	
		б) у остала повезана правна лица	026	0	0	
		в) остали краткорочни финансијски пласмани	027	6.787.204	5.964.100	113,8
		4. Готовински еквиваленти и готовина	028	1.882.897	4.047.828	46,5
		5. Порез на додату вредност	029	0	0	
		6. Активна временска разграничења	030	11.199	13.904	80,5
		7. Унапред плаћени трошкови прибаве осигурања	031	0	0	
		8. Преносна премија осигурања и саосигурања која пада на терет саосигуравача и реосигуравача	032	180.435	93.475	193,0
		9. Резервисане штете осигурања и саосигурања које падају на терет саосигуравача и реосигуравача	033	440.935	180.411	244,4
	IV	ОДЛОЖЕНА ПОРЕСКА СРЕДСТВА	034	0	0	
В		ПОСЛОВНА ИМОВИНА (001 + 018)	035	25.508.753	24.184.316	105,5
Г		ГУБИТАК ИЗНАД ВИСИНЕ КАПИТАЛА	036	0	0	
Д		УКУПНА АКТИВА (035 + 036)	037	25.508.753	24.184.316	105,5
Ђ		ВАНБИЛАНСНА АКТИВА	038	707.875	1.462	

(у 000 дин.)

ПОЗИЦИЈА			АОП	Износ		Индекс
				на дан 31.12.2010.	на дан 31.12.2009.	
П А С И В А						
A		КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЕ (102+107+108+109+110-111+112-115-116)	101	9.920.687	9.882.817	100,4
	I	ОСНОВНИ И ОСТАЛИ КАПИТАЛ (103 + 104 + 105 + 106)	102	5.953.275	5.953.275	100,0
		1. Акцијски капитал	103	313.607	313.607	100,0
		2. Држ авни и друштвени капитал	104	5.508.247	5.508.247	100,0
		3. Улозидруштва за узајамно осигурање	105	0	0	
		4. Удели и осталикапитал	106	131.421	131.421	100,0
	II	НЕУПЛАЋЕНИ УПИСАНИ КАПИТАЛ	107	0	0	
	III	РЕЗЕРВЕ	108	420.257	420.257	100,0
	IV	РЕВАЛОРИЗАЦИОНЕ РЕЗЕРВЕ	109	2.661.020	2.884.685	92,2
	V	НЕРЕАЛИЗОВАНИ ДОБИЦИ ПО ОСНОВУ ХОВ РАСПОЛОЖИВИХ ЗА ПРОДАЈУ	110	479.901	556.685	86,2
	VI	НЕРЕАЛИЗОВАНИ ДОБИЦИ ПО ОСНОВУ ХОВ НЕРАСПОЛОЖИВИХ ЗА ПРОДАЈУ	111	0	0	
	VII	НЕРАСПОРЕЂЕНА ДОБИТ (113+114)	112	406.234	859.006	47,3
		1. Нераспоређенадобит ранијих година	113	183.050	712.406	25,7
		2. Нераспоређенадобит текуће године	114	223.184	146.600	152,2
	VIII	ГУБИТАК ДО ВИСИНЕ КАПИТАЛА	115	0	791.091	0,0
	IX	ОТКУПЉЕНЕ СОПСТВЕНЕ АКЦИЈЕ	116	0	0	
Б		РЕЗЕРВИСАЊА И ОБАВЕЗЕ (118+124+128+137+147)	117	15.588.066	14.301.499	109,0
	I	ДУГОРОЧНА РЕЗЕРВИСАЊА (119 + 120 + 121 + 122 + 123)	118	2.156.789	1.719.356	125,4
		1. Математичка резерва животнихосигурања	119	1.250.836	939.622	133,1
		2. Резервисањаза учешће у добити	120	0	0	
		3. Резервисањаза изравнање ризика	121	602.596	497.681	121,1
		4. Резервисањаза бонусе и попусте	122	0	0	
		5. Друга дугорочнарезервисања	123	303.357	282.053	107,6
	II	ДУГОРОЧНЕ ОБАВЕЗЕ (125 + 126 + 127)	124	0	0	
		а) према матичним и зависним правнимлицима	125	0	0	
		б) према осталим повезаним правним лицима	126	0	0	
		в) остале дугорочне обавезе	127	0	0	
	III	КРАТКОРОЧНЕ ОБАВЕЗЕ (129 + 133 + 134 + 135 + 136)	128	1.239.459	820.525	151,1
		1. Краткорочне финансијске обавезе (130 + 131 + 132)	129	0	0	
		а) према матичним и зависним правнимлицима	130	0	0	
		б) према осталим повезаним правним лицима	131	0	0	
		в) остале краткорочне финансијске обавезе	132	0	0	
		2. Обавезе по основу сталних средстава намењених продаји и средства пословања које се обуставља	133	0	0	
		3. Обавезе по основу штета и уговорених износа	134	15.636	15.443	101,2
		4. Обавезе за премију, зараде и друге обавезе	135	1.173.924	802.394	146,3
		5. Обавезе за порезиз резултата	136	49.899	2.688	1.856,4
	IV	ПАСИВНА ВРЕМЕНСКА РАЗГРАНИЧЕЊА (138 + 142 + 146)	137	11.863.028	11.407.449	104,0
		1. Преноснепремије (139 + 140 + 141)	138	4.649.744	4.646.634	100,1
		а) животних осигурања	139	0	0	
		б) неживотних осигурања	140	4.590.978	4.645.445	98,8
		в) саосигурања, реосигурања и ретроцесија	141	58.766	1.189	4.942,5
		2. Резервисане штете (143 + 144 + 145)	142	6.479.091	6.103.626	106,2
		а) животних осигурања	143	13.591	9.695	140,2
		б) неживотних осигурања	144	6.464.017	6.086.873	106,2
		в) удели у штетама саосигурања, реосигурања и ретроцесија	145	1.483	7.058	21,0
		3. Друга пасивнавременскаразграничења	146	734.193	657.189	111,7
	V	ОДЛОЖЕНЕ ПОРЕСКЕ ОБАВЕЗЕ	147	328.790	354.169	92,8
В		УКУПНА ПАСИВА (101 + 117)	148	25.508.753	24.184.316	105,5
Г		ВАНБИЛАНСНА ПАСИВА	149	707.875	1.462	

БИЛАНС УСПЕХА

(у 000 дин.)

ПОЗИЦИЈА			АОП	ИЗНОС	
				1-12 2010.	1-12 2009.
A		П О С Л О В Н И П Р И Х О Д И И Р А С Х О Д И			
	I	ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) ПРИХОДИ (202 + 209 - 215 + 216 + 217 + 218)	201	14.109.703	14.555.781
		1. Приходи од премија осигурања и саосигурања (203 + 204 - 205 - 206 - 207 + 208)	202	12.587.191	12.920.630
		1.1. Обрачуната премија животних осигурања и саосигурања	203	698.284	594.481
		1.2. Обрачуната премија неживотних осигурања и саосигурања	204	13.957.389	14.083.526
		1.3. Премија пренета у саосигурање - пасивна	205	370.702	90.912
		1.4. Премија пренета у реосигурање	206	1.694.671	1.620.835
		1.5. Повећање преносних премија осигурања и саосигурања	207	3.109	45.630
		1.6. Смањење преносних премија осигурања и саосигурања	208	0	0
		2. Приходи од премија реосигурања и ретроцесија (210 - 211 - 212 - 213 + 214)	209	0	0
		2.1. Обрачуната премија реосигурања и ретроцесија	210	0	0
		2.2. Провизија из послова реосигурања и ретроцесија	211	0	0
		2.3. Премија пренета ретроцесијом реосигурања и ретроцесија	212	0	0
		2.4. Повећање преносних премија реосигурања и ретроцесија	213	0	0
		2.5. Смањење преносних премија реосигурања и ретроцесија	214	0	0
		3. Повећање преносних премија осигурања, саосигурања, реосигурања и ретроцесија за неистекле ризике	215	0	0
		4. Приходи од послова непосредно повезаних са пословима осигурања	216	136.597	124.783
		5. Приходи од депоновања и улагања (инвестирања) средстава техничких резерви осигурања, реосигурања и ретроцесија	217	1.362.192	1.361.105
		6. Остали пословни приходи	218	23.723	149.263
	II	ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) РАСХОДИ (220+228+236-237-246+247-248+249+250+251)	219	7.882.790	7.851.511
		1. Расходи за дугорочна резервисања и функционалне доприносе (221 + 222 + 223 + 224 + 225 + 226 + 227)	220	1.011.221	1.111.642
		1.1. Математичка резерва животних осигурања, осим добровољног пензијског осигурања	221	330.867	222.704
		1.2. Математичка резерва добровољног пензијског осигурања	222	0	0
		1.3. Допринос за превентиву	223	238.740	227.037
		1.4. Ватрогасни допринос	224	17.791	103.574
		1.5. Допринос Гарантном фонду	225	155.557	109.945
		1.6. Резервисања за изравнање ризика	226	268.266	448.382
		1.7. Остали расходи за дугорочна резервисања и функционалне доприносе	227	0	0
		2. Расходи накнада штета и уговорених износа (229 + 230 +231 + 232 + 233 - 234 - 235)	228	6.745.745	6.769.894
		2.1. Ликвидиране штете и уговорени износи животних осигурања	229	199.092	247.515
		2.2. Ликвидиране штете неживотних осигурања	230	6.876.265	6.466.938
		2.3. Ликвидиране штете - удели у штетама саосигурања	231	15.897	18.736
		2.4. Ликвидиране штете - удели у штетама реосигурања и ретроцесија	232	32.367	0
		2.5. Расходи извиђаја, процене, ликвидације и исплате накнада штета и уговорених износа	233	658.745	688.908
		2.6. Приходи од учешћа саосигураваача у накнади штета	234	114.029	71.718
		2.7. Приходи од учешћа реосигураваача и ретроцесија у накнади штета	235	922.592	644.485

(у 000 дин.)

ПОЗИЦИЈА			АОП	ИЗНОС	
				1-12 2010.	1-12 2009.
		3. Резервисане штете - повећање (238-239+240-241+242-243+244-245) > 0	236	114.939	0
		3. Резервисане штете - смањење (238-239+240-241+242-243+244-245) < 0	237	0	175.306
		3.1. Резервисане штете животних осигурања	238	6.745	2.680
		3.2. Резервисане штете животних осигурања	239	2.850	2.785
		3.3. Резервисане штете неживотних осигурања	240	1.684.988	1.469.087
		3.4. Резервисане штете неживотних осигурања	241	1.574.949	1.644.766
		3.5. Резервисане штете саосигурања, реосигурања и ретроцесија	242	8.063	7.058
		3.6. Резервисане штете саосигурања, реосигурања и ретроцесија	243	7.058	6.580
		3.7. Повећање резервисаних штета - удели саосигураваача, реосигураваача и ретроцесионара у штетама	244	0	0
		3.8. Смањење резервисаних штета - удела реосигураваача, односно ретроцесионара у штетама	245	0	0
		4. Регрес - приходи по основу регреса	246	238.636	306.973
		5. Повећање осталих техничких резерви - нето	247	0	0
		6. Смањење осталих техничких резерви - нето	248	183.295	16.027
		7. Расходи за бонусе и попусте	249	316.914	373.927
		8. Расходи по основу депоновања и улагања (инвестирања) средстава техничких резерви	250	115.902	94.354
		9. Остали пословни расходи	251	0	0
	III	ДОБИТ - БРУТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ (201 - 219)	252	6.226.913	6.704.270
	IV	ГУБИТАК - БРУТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ (219 - 201)	253	0	0
B		ТРОШКОВИ СПРОВОЂЕЊА ОСИГУРАЊА (255 + 260 + 265 - 266)	254	6.246.871	5.783.560
		1. Трошкови прибаве (256 +257-258+259)	255	4.410.258	3.964.366
		1.1. Провизије	256	365.745	317.335
		1.2. Остали трошкови прибаве	257	4.044.513	3.647.031
		1.3. Промена разграничених трошкова прибаве - повећање	258	0	0
		1.3. Промена разграничених трошкова прибаве - смањење	259	0	0
		2. Трошкови управе (261 + 262 + 263 + 264)	260	1.937.885	1.701.259
		2.1. Амортизација	261	418.916	389.998
		2.2. Трошкови материјала, енергије, услуга и нематеријални трошкови	262	395.800	391.856
		2.3 Трошкови зарада, накнада зарада и остали лични трошкови	263	1.044.539	897.590
		2.4. Остали трошкови управе	264	78.630	21.815
		3. Остали трошкови спровођења осигурања	265	120.427	117.935
		4. Провизија од реосигурања и ретроцесија	266	221.699	0
	I	ПОСЛОВНА ДОБИТ - НЕТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ (252 - 254)	267	0	920.710
	II	ПОСЛОВНИ ГУБИТАК - НЕТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ (254 - 252 + 253)	268	19.958	0
	III	Ф ИНАНСИЈСКИ ПРИХОДИ осим финансијских прихода по основу средстава техничких резерви	269	216.095	284.106
	IV	Ф ИНАНСИЈСКИ РАСХОДИ осим финансијских расхода по основу средстава техничких резерви	270	123.075	⁷² 77.130

			(у 000 дин.)		
ПОЗИЦИЈА			АОП	ИЗНОС	
				1-12 2010.	1-12 2009.
V		ПРИХОДИ ОД УСКЛАЂИВАЊА ВРЕДНОСТИ ИМОВИНЕ И ОСТАЛИ ПРИХОДИ	271	2.223.675	1.449.608
VI		РАСХОДИ ПО ОСНОВУ ОБЕЗВРЕЂИВАЊА ИМОВИНЕ И ОСТАЛИ РАСХОДИ	272	2.003.729	2.403.640
VII		ДОБИТАК ИЗ РЕДОВНОГ ПОСЛОВАЊА ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА (267+269+271-268-270-272)	273	293.008	173.654
VIII		ГУБИТАК ИЗ РЕДОВНОГ ПОСЛОВАЊА ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА (268+270+272-267-269-271)	274	0	0
IX		НЕТО ДОБИТАК ПОСЛОВАЊА КОЈЕ СЕ ОБУСТАВЉА	275	0	0
X		НЕТО ГУБИТАК ПОСЛОВАЊА КОЈЕ СЕ ОБУСТАВЉА	276	23.511	20.588
В		ДОБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА (273 + 275-274 - 276)	277	269.497	153.066
Г		ГУБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА (274 + 276- 273- 275)	278	0	0
Д		ПОРЕЗ НА ДОБИТ	279	0	0
		1. Порез на добитак	280	49.899	2.688
		2. Добитак по основу креирања одложених пореских средстава и смањења одложених пореских обавеза	281	3.586	0
		3. Губитак по основу смањења одложених пореских средстава и креирања одложених пореских обавеза	282	0	3.778
Ђ		НЕТО ДОБИТ (277-278-280+281-282)	283	223.184	146.600
Е		НЕТО ГУБИТАК (278-277+280-281+282)	284	0	0
Ж		НЕТО ДОБИТАК КОЈИ ПРИПАДА МАЊИНСКИМ УЛАГАЧИМА	285	0	0
З		НЕТО ДОБИТАК КОЈИ ПРИПАДА ВЛАСНИЦИМА МАТИЧНОГ ПРАВНОГ ЛИЦА	286	0	0
И		ЗАРАДА ПО АКЦИЈИ	287	0	0
		1. Основна зарада по акцији (у динарима без пара)	288	0	0
		2. Умањена (разводњена) зарада по акцији (у динарима без пара)	289	0	0

8.7 Финансијски резултат компаније „Дунав осигурање“ а.д.о. Београд за 2010. годину

У периоду I-XII 2010. године Компанија је остварила добит (пре опорезивања) у укупном износу од 269,5 милион динара, а након опорезивања остварена добит износи 223,2 милиона динара.

Р.бр.	ОПИС	ИЗВРШЕЊЕ I-XII 2009.	ПЛАН I-XII 2010.	ИЗВРШЕЊЕ I-XII 2010.	ПОРЕЂЕЊЕ извршење I-XII 2010. / извршење I-XII 2009.		ПОРЕЂЕЊЕ извршење I-XII 2010. / план I-XII 2010.	
					Релативно (индекс)	Апсолутно	Релативно (индекс)	Апсолутно
1	2	4	5	6	7 (6/4)	8 (6-4)	9 (6/5)	10 (6-5)
1.1.	Бруто премија (осигурање и саосигурање)	14.678.007	16.145.062	14.655.673	99,8	-22.334	90,8	-1.489.389
1.2.	Нето повећање/смањење преносних премија осигурања и примљених саосигурања	(45.630)	(461.112)	(3.108)	6,8	-42.522	0,7	-458.004
1 (1.1.-1.2.)	Приходи од премије	14.632.377	15.683.950	14.652.564	100,1	20.187	93,4	-1.031.386
2.1.	Нето повећање математичке резерве	(210.652)	(368.378)	(310.922)	147,6	100.270	84,4	-57.456
2.2.	Фонд превентиве	(227.037)	(245.522)	(238.740)	105,2	11.703	97,2	-6.782
2.3.	Ватрогасни допринос	(103.574)	(112.310)	(17.791)	17,2	-85.783	15,8	-94.519
2.4.	Гарантни фонд	(109.945)	(119.977)	(155.557)	141,5	45.612	129,7	35.580
2.	Нето резервисања из премије (2.1.+2.2.+2.3.+2.4.)	(651.208)	(846.187)	(723.010)	111,0	71.802	85,4	-123.177
3. (1.- 2.)	Приходи од премије умањени за резервације	13.981.169	14.837.763	13.929.554	99,6	-51.615	93,9	-908.209
4.1.	Премија дата у саосигурање	(90.912)	(99.963)	(370.702)	407,8	279.790	370,8	270.739
4.2.	Премија дата у реосигурање	(1.620.835)	(1.631.506)	(1.694.671)	104,6	73.836	103,9	63.165
4.3.	Провизија испословареосигурања	(0)	(0)	(221.699)		221.699		221.699
4.	Премија дата у реосигурање и саосигурање (4.1.+4.2.-4.3.)	(1.711.747)	(1.731.469)	(1.843.674)	107,7	131.927	106,5	112.205
5. (3.-4.)	Нето премија у самопридржају	12.269.422	13.106.294	12.085.880	98,5	-183.542	92,2	-1.020.414
6.	Ликвидиране штете (осигурање и саосигурање)	(6.733.189)	(7.816.195)	(7.091.257)	105,3	358.068	90,7	-724.938
7a.	Регреси	306.973	289.450	238.636	77,7	-68.337	82,4	-50.814
7б.	Регресиране штете	0	0	(32.367)		32.367		32.367
8. (6.-7a+7б.)	Ликвидиране штете - регреси	(6.426.216)	(7.526.745)	(6.884.988)	107,1	458.772	91,5	-641.757
9.1.	Поврати из саосигурања за штете	7.718	8.490	114.029	1.477,4	106.311	1.343,1	105.539
9.2.	Поврати из реосигурања за штете	644.485	810.794	922.592	143,2	278.107	113,8	111.798
9.	Поврати из реосигурања и саосигурања за штете (9.1+9.2.)	652.203	819.284	1.036.621	158,9	384.418	126,5	217.337
10. (8.-9.)	Нето ликвидираних штета	(5.774.013)	(6.707.461)	(5.848.367)	101,3	74.354	87,2	-859.094
11.а	Нето повећање / смањење резервације за пријављене штете	-218.773	-401.020	(266.800)		485.573		667.820
11.б	Нето повећање / смањење резервације за непријављене штете	(42.989)	(810.570)	152.865		-195.854		-963.435
11.в	Нето приходи од смањења резервисања за уделе у штетама саосигурања	-478	0	(1.005)	210,3	-527		-1.005
12.	Нето повећање резервација за изравнање ризика	444.407	100.000	(104.915)	23,6	-339.492	104,9	4.915
13. (11.а+11.б.-11.в+12.)	Нето повећање резервација за штете	(269.101)	(509.550)	(219.855)	81,7	-49.246	43,1	-289.695
14. (10.+13.)	Штете укупно	(6.043.114)	(7.217.011)	(6.068.222)	100,4	25.108	84,1	-1.148.789
15.а	Попусти и бонуси	(373.927)	(355.690)	(316.914)	84,8	-57.013	89,1	-38.776
15.б	Трошкови пословања	(6.503.260)	(6.756.708)	(7.165.886)	110,2	662.626	106,1	409.178
15.	Трошкови укупно (15а+15б)	(6.877.187)	(7.112.398)	(7.482.800)	108,8	605.613	105,2	370.402
16.а	Нето повећање / смањење исправке вредности премија и регреса	(1.278.375)	(40.505)	426.944		-1.705.319		-467.449
16.б	Отпуст дуга	(35.844)	(70.374)	(258.184)	720,3	222.340	366,9	187.810
16. (16.а+16.б)	Укупно нето повећање/смањење исправке вредности премија и регреса	(1.314.219)	(110.879)	168.760		-1.482.979		-279.639

РЕЗУЛТАТ ИЗ РЕДОВНЕ ДЕЛАТНОСТИ ОСИГУРАЊА		(1.965.098)	(1.333.994)	(1.296.382)	66,0	668.716	97,2	37.612
17. Резултат финансијских прихода и расхода		1.359.888	982.083	1.295.334	95,3	-64.554	131,9	313.251
18. Резултат осталих и ванредних прихода и расхода		758.276	568.030	270.545	35,7	-487.731	47,6	-297.485
19. (17.+18.)	Инвестициона и ванредна добит (губитак)	2.118.164	1.550.113	1.565.879	73,9	-552.285	101,0	15.766
НЕТО ДОБИТ (5.-14.-15.-16.+19.) - ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА		153.066	216.119	269.497	176,1	116.431	124,7	53.378
НЕТО ДОБИТ - ПОСЛЕ ОПОРЕЗИВАЊА		146.600	199.910	223.184	152,2	76.584	111,6	23.274

- У периоду I-XII 2010. године остварена добит Компаније (пре опореживања) износи 269.497 хиљ. динара.
- На остварен губитак из редовне делатности првенствено је утицао раст трошкова (номинално за 605.613 хиљ. динара, релативно за 8,8%) и ликвидираних штета у односу на остварење претходне године (за 74.354 хиљ. динара).
- Остварена бруто премија (са саосигурањем) у периоду I-XII 2010. године износи 14.655.673 хиљ. динара, што је у односу на план мање за 9,2%, а на истом нивоу као и реализација претходне године.
- Ликвидиране штете, заједно са ликвидираним штетама из примљених саосигурања, у периоду I-XII 2010. године износе 7.091.257 хиљ. динара, што је за 9,3% мање у односу на план за посматрани период, а за 5,3% више у односу на остварење у претходној години. Учешће ликвидираних штета у оствареној бруто премији износи 48,4% што је више у односу на претходну годину када је ово учешће износило 45,9%, док је планом за посматрани период ово учешће пројектовано на 48,4%.
- Остварени трошкови пословања у периоду I-XII 2010. године износе 7.165.886 хиљ. динара и у односу на план за посматрани период већи су за 409.178 хиљ. динара или за 6,1%, док су у односу на извршење у претходној години већи за 10,2%. У укупно оствареној бруто премији у посматраном периоду трошкови пословања учествују са 48,9%, што је више у односу на план којим је предвиђено учешће укупних трошкова у бруто премији од 41,8%. У претходној години посматрано учешће је износило 44,3%.

9 ТРЖИШТЕ КАСКО ОСИГУРАЊА ВОЗИЛА У СРБИЈИ У УСЛОВИМА ГЛОБАЛНЕ ФИНАНСИЈСКЕ КРИЗЕ

9.1 Осигуравајућа друштва и утицај глобалне финансијске кризе

Захваљујући развоју дугорочних видова осигурања, последњу декаду карактерише раст значаја осигуравајућих друштава као институционалних инвеститора.

Учешће и значај осигуравајућих компанија на тржиштима капитала континуирано расте у последњих неколико година. То је значајно не само са аспекта подстицаја развоја тржишта капитала, већ и са аспекта све веће секјуритизације активе и обавеза осигуравајућих компанија. Као резултат ове секјуритизације појавиле су се тзв. insurance – linked – securities којима се тргује на тржишту капитала. Осигуравајуће компаније нису креатори subprime хипотекарних кредита те ни на који начин нису утицале на избијање финансијске кризе. Умајући у виду да осигуравајуће компаније нису значајно инвестирале у хипотекарне финансијске инструменте утицај кредитне кризе је веома лимитиран на активу осигуравајућих компанија у односу на остале финансијске институције.

Иако осигуравајуће компаније нису имале утицај на избијање финансијске кризе, не може се рећи да не осећају њене последице. Ефекти финансијске кризе на осигуравајуће компаније огледају се у следећем:

- значајан пад тражње за осигурањем (укључујући и обавезне видове осигурања), односно смањење броја осигураника услед раста незапослености и смањења плата запослених као и услед неликвидности, стечаја и ликвидације предузећа,
- директним утицајем subprime хипотекарних кредита на ризичност кроз изложеност активе осигуравајућих компанија subprime кредитима,
- утицај на портфолио осигуравајућих компанија кроз специфичну изложеност ризика пада цена депозитних сертификата, обвезница и других хартија од вредности које су погођене финансијском кризом,
- утицај свеопштег краха финансијског тржишта мерено кроз пад цена акције и раст каматних стопа на тржишту капитала,
- утицај кризе на послове преузимања ризика,
- вредновање (цену) осигуравајућих компанија,
- пад капитализације и погоршање финансијског положаја осигуравача и реосигуравача који нуде услуге осигурања и реосигурања, негативне промене у

структури власништва многих осигуравајућих организација, битно погоршање њихове способности да испуњавају своје обавезе према осигураницима,

- губљење поверења осигураника у осигураваче.

Иако је осигуравајућа компанија AIG (American International Group) имала огромне губитке који су довели у питање њен опстанак, велики број осигуравајућих компанија није тангиран финансијском кризом. IMF је у својој последњој студији проценио укупан губитак повезан са отписима некавалитетних потраживања и кредитних пласмана на 1,400 милијарди УСД. Највећи отписи ових потраживања су у банкарском сектору и то између 720 и 820 милијарди УСД. Очекивани отписи у осигурању су од 160 милијарди УСД до 250 милијарди.²² Тренутно су банке отписале око 600 милијарди УСД почевши од 2007. године, закључно са септембром 2008. године. Осигуравајуће компаније су за исти период процениле губитак од 106 милијарди УСД.

Ови губици иако на први поглед огромни, процентуално у односу на укупну активу осигуравајућих компанија имају мањи значај. Укупна актива осигуравајућих друштава на крају 2007. године била је око 18,000 милијарди УСД, а укупни акционарски капитал је 2,200 милијарди УСД. Када се упореде укупни губици са укупном активом и капиталом осигуравајућих друштава можемо да закључимо да су на основу процента губитка средстава осигуравајуће компаније биле умерено изложене ризику.

AIG и Fortis су претрпеле значајне губитке, највише услед бављења другим финансијско-услужним активностима. У последњих 20 година, веома популарни облик нових производа су банкоосигурања. Горе наведене две компаније су и банкоосигуравачи. Због међуиспреплетаности пословања ризици који су се реализовали услед кризе (тачније речено који су изазвали кризу) прелили су се на ове осигуравајуће компаније. На тај начин овакве нове финансијске институције угрозиле су ликвидност и солвентност.

Државним планом на основу кога је уложено око 90 милијарди УСД²³ спашена је AIG компанија. На тај начин избегнут је домино ефекат урушавања целог светског система осигурања имајући у виду да је AIG један од највећих светских реосигуравача. У наредном периоду банкоосигуравачи биће под ригорозном контролом државе.

Криза са којом су се осигуравајуће компаније суочиле у периоду од 2001 - 2003. године, поштрена великим светским катастрофама, натерала је многе осигураваче да значајно реструктурирају своје портфолије хартија од вредности како би избегле и губитке из инвестирања. Најзначајнији удео у структури њихових портфолија данас

²² IMF, Global Financial Stability Report, October 2008, str.21.

²³ www.businessweek.com

чине пласмани у државне и корпоративне обвезнице, које такође имају значајан утицај на вредност портфолија осигураваача, али ни приближно као пласмани у акције.

Корпоративне обвезнице емитената високог кредитног рејтинга имали су крајем новембра кредитни спред од 430 до 600 базних поена, док је овај спред на почетку године износио од 110 до 200 базних поена. Шпекулативне обвезнице су на почетку кризе у 2007. години имале кредитни спред од 180 до 230 базних поена, а крајем новембра 2008. године чак 1800 базних поена. Ипак тржишта акција су у много већој мери опадајућа у односу на тржишта обвезница. Током 2008. године, сви водећи светски индекси опали су за 35-55% закључно са крајем новембра. Ови показатељи за земље у развоју су још негативнији.²⁴

Крајем 2008. губици осигуравајућих компанија налазили су се у интервалу од 10 – 15% акционарског капитала за осигуравааче имовине и 15 – 20% акционарског капитала за животне осигуравааче. Пад вредности капитала и показатеља солвентности осигураваача имовине иако значајан мањи је у него у време кризе у периоду од 2001 – 2003 године. Ова два показатеља пословања осигуравајућих компанија су на вишем нивоу него у 2005. години. У односу на потенцијал кризе судећи на бази наведених показатеља можемо рећи да су осигуравајуће компаније прилично добро диверсификовале ризик.

Један од разлога зашто је утицај финансијске кризе на осигуравааче мањи него на друге финансијске институције је специфичност пословања осигуравајућих компанија. Фундаментални бизнис модел осигуравајућих компанија је такав да оне не могу на исти начин бити изложене ризику ликвидности као друге финансијске институције. Напротив, што дуже остају резистентне на ефекат кризе, пословање осигуравајућих компанија се јавља као амортизер финансијских турбуленција.

Навешћемо неке од разлога због којих је много мања изложеност осигуравајућих компанија негативним ефектима кризе у односу на друге финансијске установе, пре свега банке:

1. Начин финансирања осигуравајућих компанија је далеко стабилнији од начина финансирања банака. Извор средстава осигуравајућих компанија су углавном премије и оне се готово уопште не финансирају кроз позајмљивања на тржишту новца као што то раде банке.
2. Други разлог је свакако значај диверсификације инвестиционог портфолија, добрим делом условљене поштовањем подзаконске регулативе која одређује лимите улагања у поједине облике активе. Само је мали број осигураваача тражио јавну помоћ, било кроз државне планове, било кроз ванредна финансирања, за

²⁴ Hess T. Karl K. Wong C. „Global Insurance Review 2008 and Outlook 2009: Weathering the storm“ Swiss Re Sigma, 2008

разлику од банака. Укупно тражена средства за превазилажење кризе износе 3%²⁵ од укупне глобалне премије осигурања.

3. Трећи разлог слабијег ефекта финансијске кризе на осигураваче је немогућност подизања уплаћене премије осигурања од стране осигураника. Уплаћену премију имовинског осигурања је готово немогуће повући из осигуравајуће компаније, поготово не у кратком року, док је у случају осигурања живота овакав поступак обесхрабрен високим стопама провизија за прерана повлачења средстава.
4. Осигуравајуће компаније нису изложене високом ризику ликвидности сем ако то није условљено неликвидношћу банака код којих депонују средства.
5. Банкротства осигуравача су далеко мање корелисана него банкротства банака.
6. На пословање осигуравајућих компанија далеко већи утицај и даље имају преузети ризици, него финансијска криза.
7. Узимајући у обзир очекивано кретање тржишних услова, немогуће је адекватно прогнозировать стање тржишта осигурања. Највећи ризици који прете тржишту осигурања су пласмани средстава осигуравајућих компанија у ситуацији општег обезвређења инвестиција. Не можемо рећи са сигурношћу да даљих значајних губитака на тржиштима капитала неће бити. Оваква неизвесност на тржишту утицаће у кратком року, пре свега на животно осигурање кроз повећање премијских стопа и негативну стопу раста овог облика осигурања, што можемо уочити из табеле 1.

Табела 1: Реалан раст животног осигурања у најразвијенијим земљама период 2005-2008.год.

Држава	2005	2006	2007	2008
УС	-3.5%	3.4%	5.4%	-1.2%
УК	12.9%	17.9%	24.9%	-13.1%
Јапан	5.2%	-2.2%	-2.7%	-3.2%
Француска	12.8%	14.2%	-4.8%	-10.9%
Немачка	0.7%	2.1%	-1.7%	-0.8%
Свет	4.9%	5.8%	8.8%	-1.9%

Извор: Swiss Re Sigma, дец. 2008

У региону Централне и Источне Европе, пад цена акција на тржиштима капитала имаће највећи утицај на производе осигурања повезане са финансијским

²⁵ www.genevaassociation.org, „Credit Crisis and the Insurance Industry“

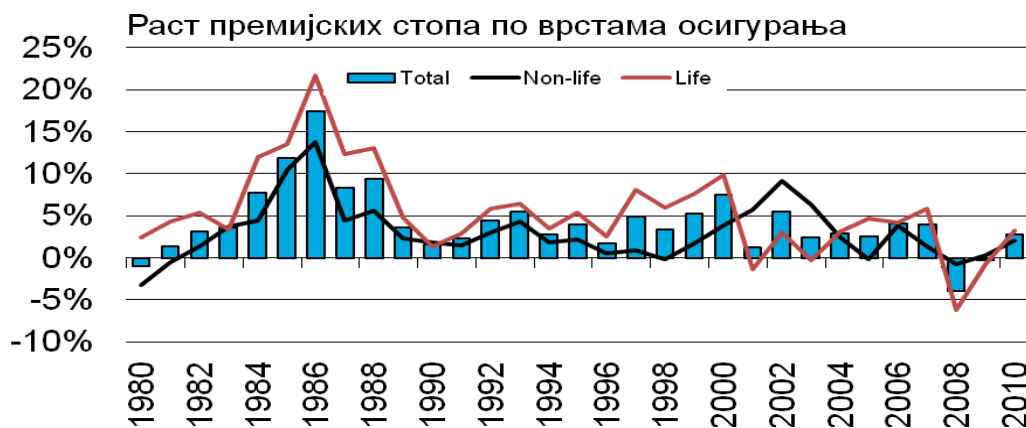
тржиштима. Најпознатији производи ове врсте су unit – linked²⁶ производи. У наредним годинама треба очекивати стагнацију и пад у продаји овог облика осигурања.

Када је неживотно осигурање у питању, оно је имало током периода 2005. - 2008. године умеренији раст од животног осигурања из разлога што финансијска криза има слабији ефекат на овај облик осигурања.

Међутим, од 2008. до 2010. долази до значајног пада и животног и неживотног осигурања у свету, што је директна последица глобалне економске кризе.

Последњи, али и не мање битан аспект деловања кризе на осигуравајуће компаније огледа се кроз пад цена акција осигуравајућих друштава на светским берзама. Овај пад је значајно умерен за компаније које се баве неживотним осигурањем, што показује слика бр. 2.

Слика бр. 2: Кретање реалног раста премијских стопа у периоду 1980.- 2010. године



Извор: Swiss Re, Sigma 2/2011

Цена компанија пала је на ниво испод 8 пута нето зарада по акцији, док је на почетку финансијске кризе, овај ниво износио 10.3 пута нето зарада. Иако је ово прилично значајно обезвређивање акционарског капитала осигуравајућих компанија, може се рећи да је умерено у поређењу са падом цене акција осигуравајућих компанија животног осигурања.

²⁶ Модели животног осигурања, код којих осигуравајућа компанија сноси само ризик од настанка осигураног случаја, док се ризик од инвестирања средстава пребацује на самог осигураника

П/Е рацио²⁷ животног осигурања пао је са 14 на крају првог квартала 2007. године на 6.2 на крају трећег квартала 2008. године. Као што је напоменуто профитабилност осигуравајућих компанија је смањена у 2008. У односу на 2007. годину, што значи да су осигуравајуће компаније животног осигурања обезвређене за више од 55%. Тај тренд је настављен и у периоду 2007.- 2010. године.

9.2 Анализа осигурања моторних возила у Србији у периоду 2005. - 2010. године

У овом поглављу су приказани и анализирани подаци²⁸ о индустрији осигурања у Србији у периоду од 2005.- 2010. године, и дат је преглед:

- броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања;
- укупне премије каско осигурања по друштвима;

²⁷ Price to Earnings ratio – однос цене и добити

²⁸ Извор: Народна банка Србије

Табела 4.

Преглед броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2005. години.

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Број		Износ					
	осигурања	осигураника	Укупна премија осигурања	Укупно преносна премија 31.12.		Техничка премија осигурања	Техничка преносна премија 31.12.	
				претходне године	текуће године		претходне године	текуће године
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	94.315		4.044.338	883.196	2.132.471	2.907.244	649.543	1.532.161
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	1.814		57.083	6.282	18.035	41.377	4.559	13.287
Сва друга осигурања моторних возила	39.313		220.844	53.205	60.235	161.176	37.792	43.897
УКУПНО:	135.442		4.322.265	942.683	2.210.831	3.109.797	691.894	1.589.345
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	1.701.337		10.588.901	2.719.598	5.587.974	8.083.239	2.079.748	4.148.798
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	3.516		46.434	337	2.811	27.396	240	1.663

Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	442		9.583	2.179	1.748	7.315	1.663	1.333
УКУПНО:	1.705.295		10.644.918	2.722.114	5.592.533	8.117.950	2.081.651	4.151.794

Табела 5.

Преглед броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2006. години

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Број		Износ					
	осигурања	осигураника	Укупна премија осигурања	Укупно преносна премија 31.12.		Техничка премија осигурања	Техничка преносна премија 31.12.	
				претходне године	текуће године		претходне године	текуће године
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	111.186		4.562.825	2.132.471	2.757.647	3.282.200	1.532.161	1.985.797
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	2.290		68.391	18.035	24.601	49.777	13.287	19.785
Сва друга осигурања моторних возила	45.828		286.827	60.325	96.071	207.750	43.897	69.736
УКУПНО:	159.304		4.918.043	2.210.831	2.878.319	3.539.727	1.589.345	2.075.318

ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	1.730.441		12.334.809	5.587.974	6.475.659	9.410.036	4.148.798	4.940.353
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	4.000		57.238	2.811	6.089	33.347	1.663	3.566
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	388		5.034	1.748	1.420	3.842	1.333	1.084
УКУПНО:	1.734.829		12.397.081	5.592.533	6.483.168	9.447.225	4.151.794	4.945.003

Табела 6.

Преглед броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2007. години

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Број		Износ					
	осигурања	осигураника	Укупна премија осигурања	Укупно преносна премија 31.12.		Техничка премија осигурања	Техничка преносна премија 31.12.	
				претходне године	текуће године		претходне године	текуће године
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	154.841		6.191.699	2.757.647	3.815.449	4.443.465	1.985.797	2.744.509
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	4.659		110.230	24.601	50.678	80.331	19.785	37.576

Сва друга осигурања моторних возила	49.093		287.394	96.071	92.567	208.196	69.736	67.420
УКУПНО:	208.593		6.589.323	2.878.319	3.958.694	4.731.992	2.075.318	2.849.505
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	1.853.136		14.269.484	6.475.659	7.465.955	10.887.162	4.940.353	5.696.408
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	5.059		85.082	6.089	14.305	50.762	3.566	9.091
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	777		14.920	1.420	3.338	11.389	1.084	2.547
УКУПНО:	1.858.972		14.369.486	6.483.168	7.483.598	10.949.313	4.945.003	5.708.046

Табела 7.

Преглед броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2008. години

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Број		Износ					
	осигурања	осигураника	Укупна премија осигурања	Укупно преносна премија 31.12.		Техничка премија осигурања	Техничка преносна премија 31.12.	
				претходне године	текуће године		претходне године	текуће године
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	201.519		7.994.297	3.815.449	4.970.302	5.714.527	2.744.509	3.538.614
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	6.562		131.448	50.678	65.522	95.241	37.576	47.992
Сва друга осигурања моторних возила	40.354		304.207	92.567	109.908	221.599	67.420	80.473
УКУПНО:	248.435		8.429.952	3.958.694	5.145.732	6.031.367	2.849.505	3.667.079
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	1.922.046		16.435.382	7.465.955	8.640.275	12.537.681	5.696.408	6.591.208
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	5.792		113.564	14.305	19.289	69.382	9.091	12.464

Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	1.059		15.517	3.338	3.224	11.845	2.547	2.460
УКУПНО:	1.928.897		16.564.463	7.483.598	8.662.788	12.618.908	5.708.046	6.606.132

Табела 8.

Преглед броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2009. години

Врста и тарифа осигурања	Број		Износ					
	осигурања	осигураника	Укупна премија осигурања	Укупно преносна премија 31.12.		Техничка премија осигурања	Техничка преносна премија 31.12.	
				претходне године	текуће године		претходне године	текуће године
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	209.758		7.222.017	4.970.302	4.538.355	5.221.537	3.538.614	3.285.273
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	3.755		107.386	65.522	52.388	78.458	47.992	38.796
Сва друга осигурања моторних возила	45.882		257.977	109.908	88.203	187.108	80.473	64.465
УКУПНО:	259.395		7.587.380	5.145.732	4.678.946	5.487.103	2.075318	3.388.534

ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	1.994.324		18.100.122	8.640.275	9.419.296	13.793.106	6.591.208	7.176.321
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	6.154		109.908	19.289	17.958	68.611	12.464	12.795
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	1.009		19.605	3.224	7.771	14.962	2.460	5.929
УКУПНО:	2.001.487		18.229.635	8.662.788	9.445.025	13.876.679	6.606.132	7.195.045

Табела 9.

Преглед броја осигурања, броја осигураника и премије по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2010. години

Врста и тарифа осигурања	Број		Износ					
	Осигурања	осигураника	Укупна премија осигурања	Укупно преносна премија 31.12.		Техничка премија осигурања	Техничка преносна премија 31.12.	
				претходне године	текуће године		претходне године	текуће године
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	178.497		6.215.202	4.538.355	3.521.635	4.451.627	3.285.273	2.744.509

Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	33.713		1.086.073	52.388	690.462	861.946	38.796	37.576
Сва друга осигурања моторних возила	114.583		312.033	88.203	109.207	226.335	64.465	67.420
УКУПНО:	326.793		7.613.308	4.678.946	4.321.304	5.539.908	3.338.534	3.151.024
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	2.049.320		18.638.755	9.419.296	9.785.193	14.443.421	7.176.321	7.646.606
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	5.466		99.851	17.958	14.914	60.622	12.795	9.944
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	925		74.279	7.771	6.145	57.242	5.929	4.877
УКУПНО:	2.055.711		18.812.885	9.445.025	9.806.252	14.561.285	7.195.045	7.661.427

Графикон 4



На графикону бр. 4 јасно се уочава константан раст броја каско осигурања у последњих 6 година. Овај раст је посебно изражен у последње две године, где се број закључених каско осигурања, повећао за више од 190 000 у односу на 2005. годину. Приметно је повећање броја аутомобила на улицама, поготово у већим градовима, али и поред тога Србија је по броју аутомобила у односу на број становника далеко од развијенијих земаља Европе. Од 2005. године, у Србији је једно возило „делило“ 5 становника, док је тај однос тренутно 1:4. То значи да постоји тенденција да се овај раст настави и у наредном периоду.

9.3 Укупна премија каско осигурања у периоду 2006. - 2010. година

Графикон 5.



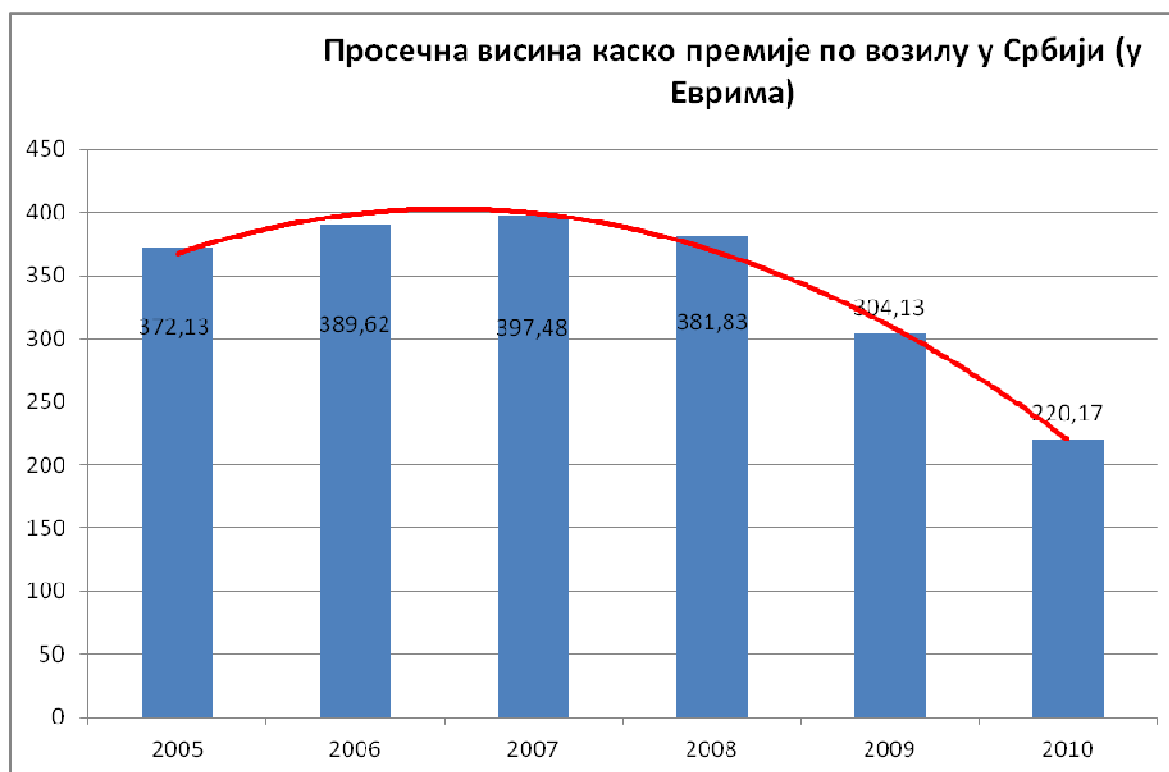
Графикон 6.

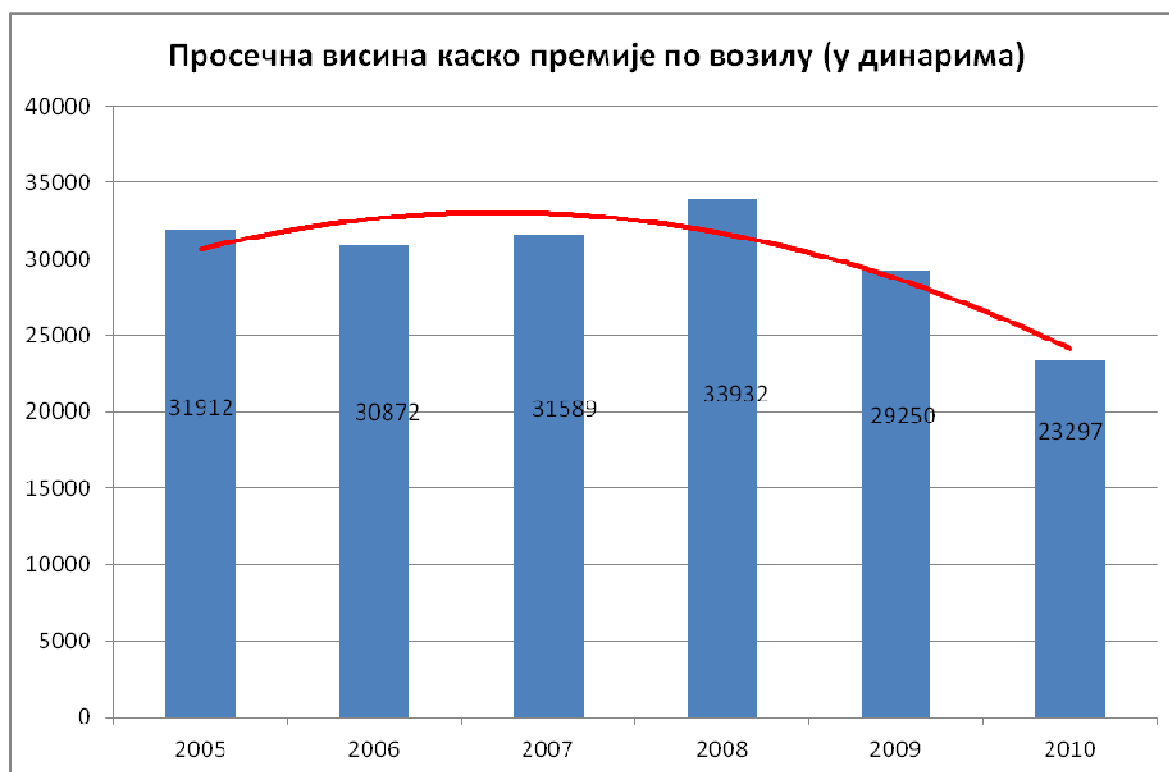


Са повећањем броја закључених осигурања, повећава се и укупна премија која је уплаћена у периоду 2005-2008. године. Укупна премија 2008. године за сектор каско осигурања моторних возила износи 8,5 милијарди динара, што је повећање за 28% у односу на претходну годину а чак 95% у односу на 2005. годину.

Међутим, тај тренд се мења у периоду 2008-2010. Тако да долази до пада премије за 10%. Значи, иако је дошло до повећања броја осигураних возила, премија каско осигурања је пала за десетак процената у току 2008. и 2009. године. Такође, ако се узме у обзир инфлаторна кретања, слика је потпуно другачија. У нашој анализи, када се уместо динарских износа примене износи у еврима, добија се израженији пад премије осигурања по једном возилу (графикон бр. 5 и 6).

Графикон 7.



Графикон 8.

На графикону број 7. и 8. види се да је просечна цена каско осигурања у прве четири године у благом порасту. Разлог за повећање цене премије је свакако повећан број штета у овој грани осигурања последњих година, али и редовно усклађивање годишње цене премије са инфлаторним кретањима у земљи. Такође се види да се просечна каско премија у последње две године смањује иако је повећан број осигураних возила, што је последица повећане конкуренције између осигуравача, али и пад животног стандарда становника.

На графиконима 9. и 10. приказан је број осигураних возила од аутоодговорности (обавезно осигурање) и износ премије АО у Србији у периоду од 2005. до 2010. године. Такође је на графиконима број 11. и 12. приказан износ просечне премија АО у динарима и еврима, где се јасно види да је просечна премија АО по возилу у динарима расла, док је у еврима падала у последње три године.

Графикон 9.



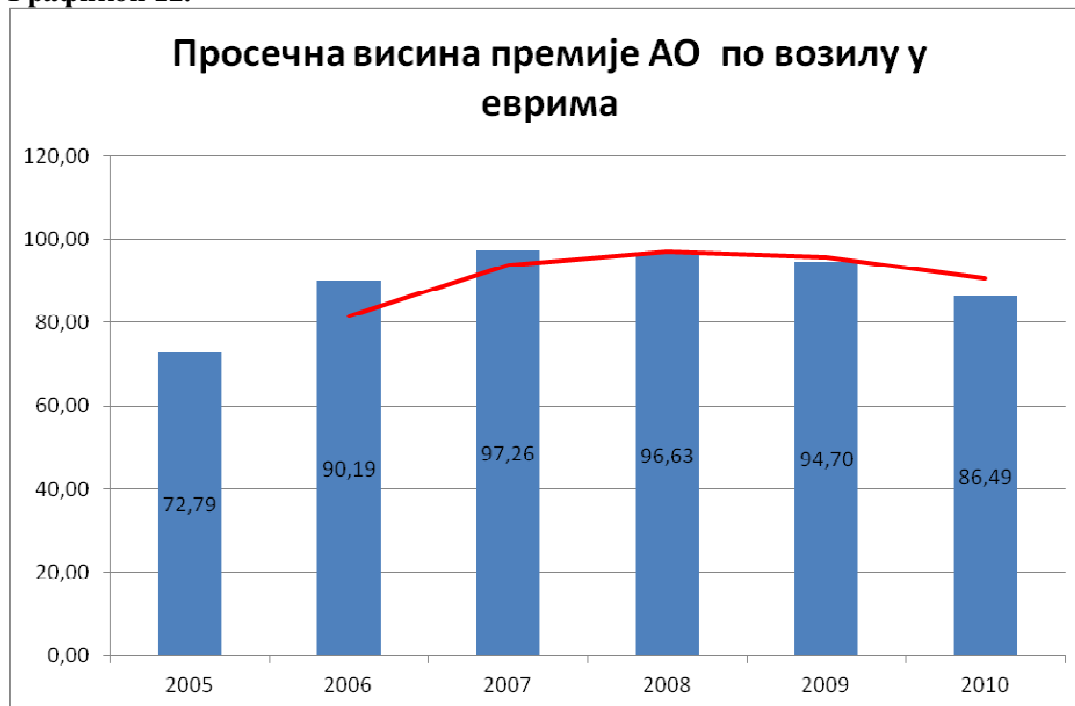
Графикон 10.



Графикон 11.



Графикон 12.



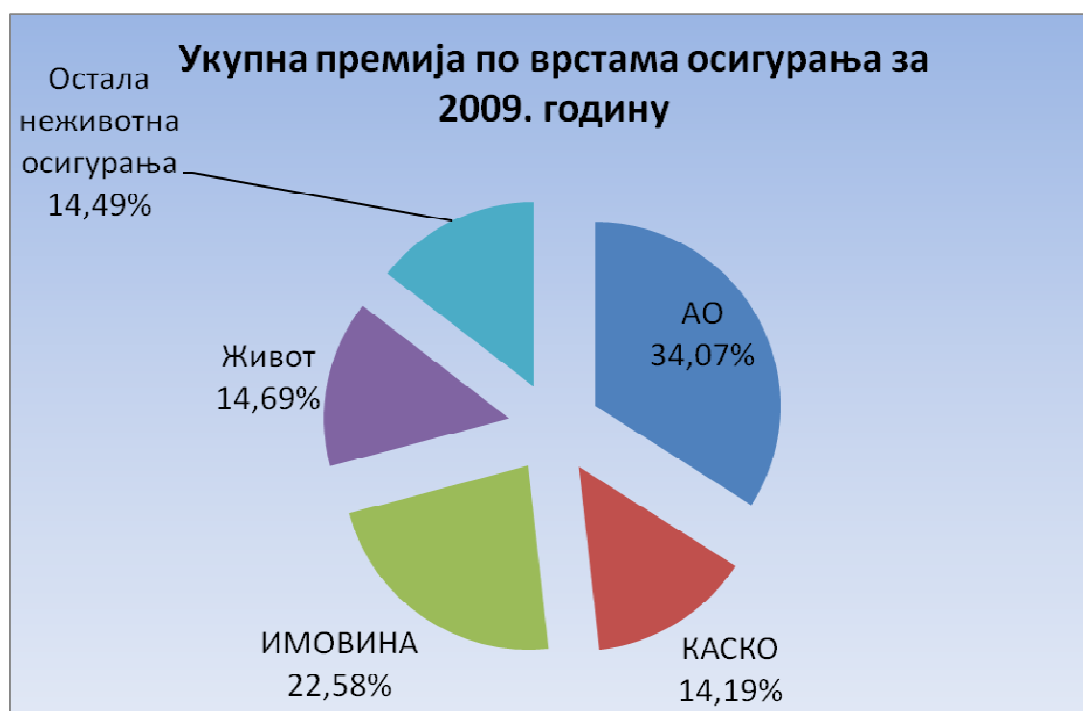
9.4 Учешће каско осигурања моторних возила у укупној премији осигурања у периоду 2007.-2010. године



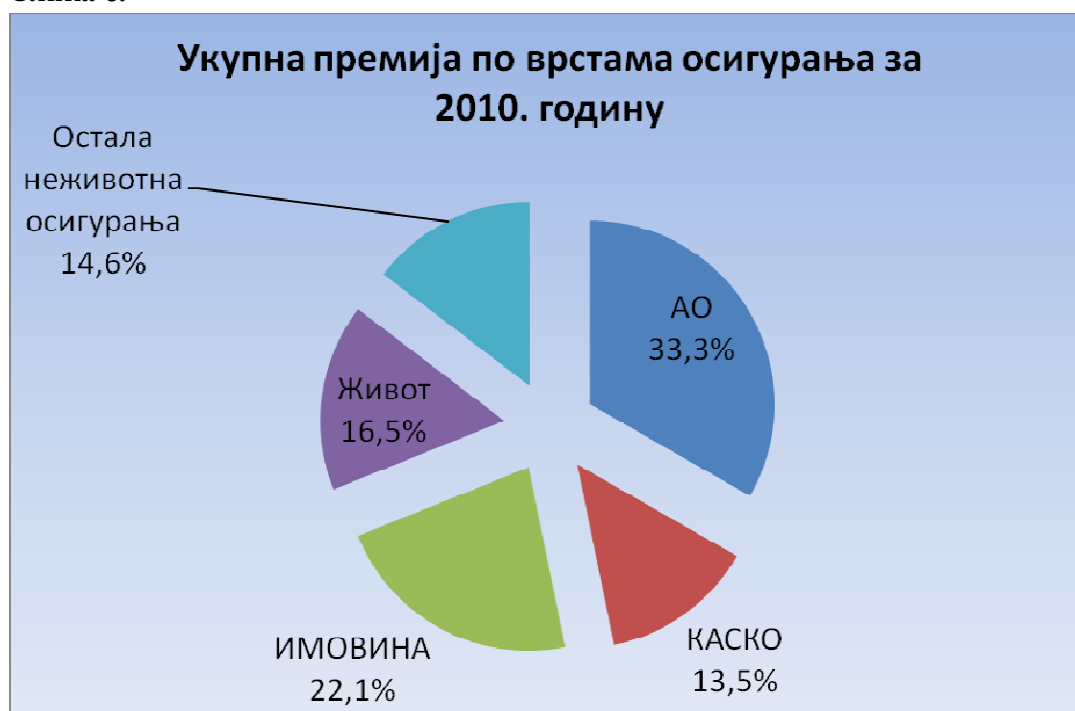
Слика 4.



Слика 5.



Слика 6.



Слика 7.

У структури укупног портфела само пет врста неживотних осигурања и то: осигурање од последица незгоде, осигурање моторних возила, осигурање имовине од пожара и других опасности, остала осигурања имовине и осигурање од одговорности због употребе моторних возила, учествује са скоро 80%. Аутоодговорност која је у 2006. години преузела водеће учешће од имовинских осигурања, задржава га и у 2008. години са 31,7%, у 2009. са 34,07% и у 2010. са 33,3%, док имовинска осигурања настављају да смањују своје учешће у 2008. години на 24,7% односно у 2010. на свега 22,1%.

Иза имовинских осигурања по учешћу следи осигурање моторних возила – каско, врста осигурања са најзначајнијим повећањем учешћа са 14,7% у 2007. години на 16,2% у 2008. години, уз пораст премије од 27,9% у односу на 2007. години. Аутокаска осигурање доживљава благи пад у 2009. и 2010. години на 14,19% односно 13,5% што повезујемо са утицајем глобалне кризе у свету као и паду животног стандарда у Србији.

9.5 Анализа кретања штета у осигурању моторних возила у Србији у периоду 2005 - 2010. године

Анализа обухвата осигурање моторних возила у Србији са аспекта кретања штета и то:

- броја и износа штета по врстама и тарифама осигурања;
- решених штета у каско осигурању по друштвима;
- решених штета код осигурања аутоодговорности.

Табела 10. Број и износ штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2005. години

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. претходне године		Број пријављених штета у текућој години	Решене (ликвидиране)			Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. текуће године	
				Број одбијених (и сторнираних)	Обрачунате			
	Број	Износ				Број	Износ	Број
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	4.171	196.718	36.440	1.848	33.303	1.713.622	5.449	300.092
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	15	627	297	23	252	21.349	37	5.205
Сва друга осигурања моторних возила	328	15.469	4.947	174	4.952	131.728	149	2.530
УКУПНО:	4.514	212.814	41.684	2.045	38.507	1.866.699	5.635	307.827
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	14.121	2.850.888	35.820	3.792	32.830	3.244.468	13.110	3.264.196
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	3	883	52	13	38	9.510	4	1.518

Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	417	100.647	215	32	195	60.366	405	64.844
УКУПНО:	14.541	2.952.413	36.087	3.837	33.063	3.314.344	13.519	3.330.558

Табела 11. Број и износ штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2006. години

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. претходне године		Број пријављених штета у текућој години	Решене (ликвидиране)			Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. текуће године	
				Број одбијених (и сторнираних)	Обрачунате			
	Број	Износ				Број	Износ	Број
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	5.449	300.092	47.738	3.862	42.425	2.670.892	6.881	548.398
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	37	5.205	329	46	268	44.114	52	5.084
Сва друга осигурања моторних возила	149	2.530	6.936	194	6.509	163.726	382	7.560
УКУПНО:	5.635	307.827	55.003	4.102	49.202	2.878.732	7.315	561.042
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	13.110	3.264.196	43.145	3.182	38.931	4.081.240	12.712	4.263.198

Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	4	1.518	77	17	57	10.395	7	716
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	405	64.844	113	191	213	64.369	114	63.500
УКУПНО:	13.519	3.330.558	43.335	3.390	39.201	4.156.004	12.833	4.327.414

Табела 12. Број и износ штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2007. години

износ у хиљадама дин

Врста и тарифа осигурања	Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. претходне године		Број пријављених штета у текућој години	Решене (ликвидиране)			Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. текуће године	
				Број одбијених (и сторнираних)	Обрачунате			
	Број	Износ				Број	Износ	Број
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	6.881	548.398	59.011	5.155	53.672	3.547.092	7.065	702.726
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	52	5.084	478	48	387	54.709	95	9.151
Сва друга осигурања моторних возила	382	7.560	7.636	238	7.408	156.439	372	11.514
УКУПНО:	7.315	561.042	67.125	5.441	61.467	3.758.240	7.532	723.391

ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	12.712	4.263.198	52.033	4.750	47.086	5.643.112	12.909	5.480.197
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	7	716	119	22	94	22.754	10	5.809
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	114	63.500	142	47	139	45.287	70	57.154
УКУПНО:	12.833	4.327.414	52.294	4.819	47.319	5.711.153	12.989	5.543.160

Табела 13. Број и износ штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2008. години

износ у хиљадама дин.

Врста и тарифа осигурања	Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. претходне године		Број пријављених штета у текућој години	Решене (ликвидиране)			Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. текуће године	
				Број одбијених (и сторнираних)	Обрачунате			
	Број	Износ			Број	Износ		
							Број	Износ
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	7.065	702.726	78.696	5.855	71.421	4.746.817	8.486	754.419
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	95	9.151	648	93	561	94.793	89	12.112

Сва друга осигурања моторних возила	372	11.514	8.241	200	7.913	163.656	499	14.913
УКУПНО:	7.532	723.391	87.585	6.148	79.895	5.005.266	9.074	781.444
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	12.909	5.480.197	55.257	5.178	49.149	6.788.525	13.839	6.583.597
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	10	5.809	346	87	256	30.148	13	5.840
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	70	57.154	126	34	114	74.295	48	53.233
УКУПНО:	12.989	5.543.160	55.729	5.299	49.519	6.892.968	13.900	6.642.670

Табела 14. Број и износ штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2009. години

Врста и тарифа осигурања	Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. претходне године		Број пријављених штета у текућој години	Решене (ликвидиране)			Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. текуће године	
				Број одбијених (и сторнираних)	Обрачунате			
	Број	Износ			Број	Износ	Број	Износ
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	8.486	754.419	85.086	6.727	75.837	5.104.738	11.009	954.429
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	89	12.112	574	120	448	70.851	95	15.712
Сва друга осигурања моторних возила	499	14.913	5.550	357	5.350	124.717	341	8.159
УКУПНО:	9.074	781.444	91.210	7.204	81.635	5.300.306	11.445	978.300
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	13.839	6.583.597	58.152	4.991	51.690	7.880.362	15.310	6.819.048
Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	13	5.840	168	44	105	24.082	32	5.911

Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	48	53.233	103	11	100	39.929	40	48.863
УКУПНО:	13.900	5.543.160	58.423	5.046	51.895	7.944.373	15.382	6.873.822

Табела 15. Број и износ штета по врстама и тарифама осигурања моторних возила за Србију у 2010. години

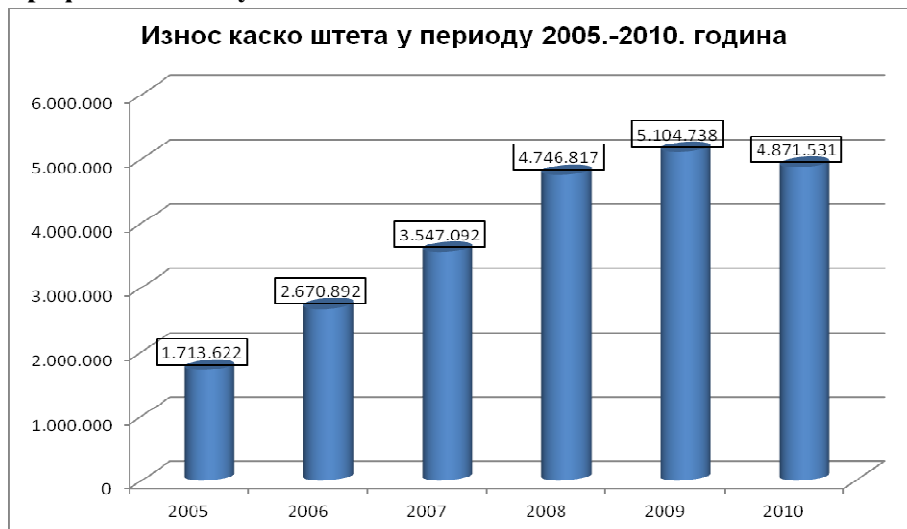
Врста и тарифа осигурања	Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. претходне године		Број пријављених штета у текућој години	Решене (ликвидиране)			Резервисане (пријављене а нерешене) 31.12. текуће године	
				Број одбијених (и сторнираних)	Обрачунате			
	Број	Износ				Број	Износ	Број
ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Каско осигурање моторних возила на сопствени погон, осим шинских возила	11.009	954.429	81.673	8.223	74.609	4.871.531	9.846	900.589
Каско осигурање моторних возила без сопственог погона	95	15.712	409	97	335	55.746	71	14.943
Сва друга осигурања моторних возила	341	8.159	4.936	183	4.820	120.922	279	10.969
УКУПНО:	11.445	978.300	87.018	8.503	79.764	5.048.199	10.196	926.501
ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗБОГ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА								
Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима	15.310	6.819.048	62.928	6.847	54.971	7.916.885	16.420	7.031.200

Осигурање од одговорности превозника за робу приликом транспорта	32	5.911	129	35	86	18.189	40	7.028
Сва друга осигурања од одговорности при употреби моторних возила	40	48.863	250	16	210	32.263	64	58.099
УКУПНО:	15.382	6.873.822	63.307	6.898	55.267	7.967.337	16.524	7.096.327

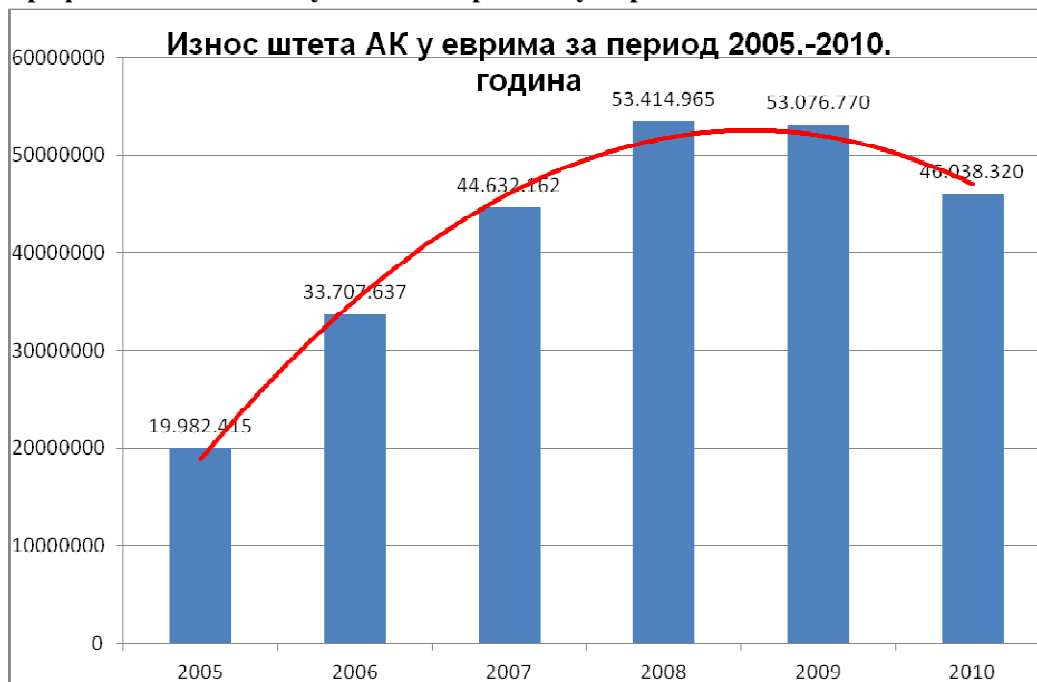
Графикон 13. Број пријављених штета каско осигурања моторних возила

На графикону број 13. јасно се уочава да број пријављених штета у области каско осигурања расте из године у годину. Број пријављених штета 2008. године износио је близу 80.000, што је повећање од преко 30% у односу на 2007. годину, 59% у односу на 2006. годину, а чак 110% у односу на 2005. годину. У 2009. настављен је тренд раста тако да је број каско штета износио 81.635, док је 2010. забележен благи пад на 79.764 штете. Свакако да на повећање броја штета утиче и повећање броја моторних возила у саобраћају. Износ који осигуравајуће куће исплаћују на број обрачунатих штета у области каско осигурања, повећава се сваке године. Овај износ је 2009. године износио рекордних 5,1 милијарди динара, што је за 33% више у односу на 2007. годину, а у односу на 2005. годину, већи је за 168%. Ако се узме у обзир да од укупно наплаћене премије око 30% одлази на режијски додатак (трошкове спровођења осигурања) али и плаћање провизије заступницима, лако је уочити да овај тренд неповољно утиче на пословање осигуравајућих компанија у овој области осигурања. Са гледишта осигуравајућих друштава, неопходно је да се на било који начин смањи број штета у овој области осигурања, а једно од решења се тражи и у Закону о безбедности саобраћаја који је ступио на снагу у децембру 2009. године. Од почетка примене новог закона број удеса је дупло мањи, а број жртава смањен је за четвртину. Број повређених²⁹ у саобраћајним незгодама мањи је за 39 %.

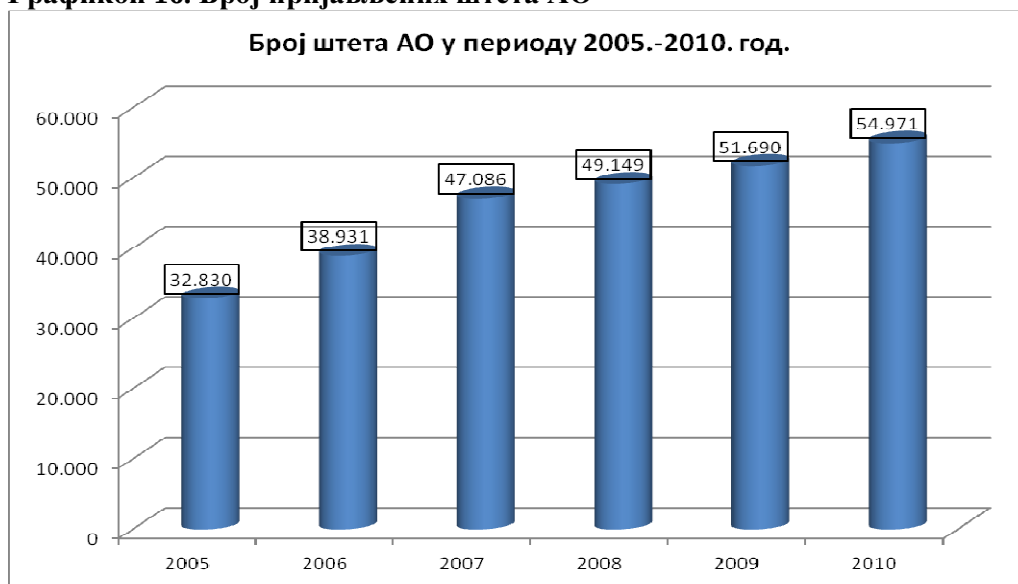
²⁹ Извор: МУП Републике Србије

Графикон 14. Укупан износ каско штета

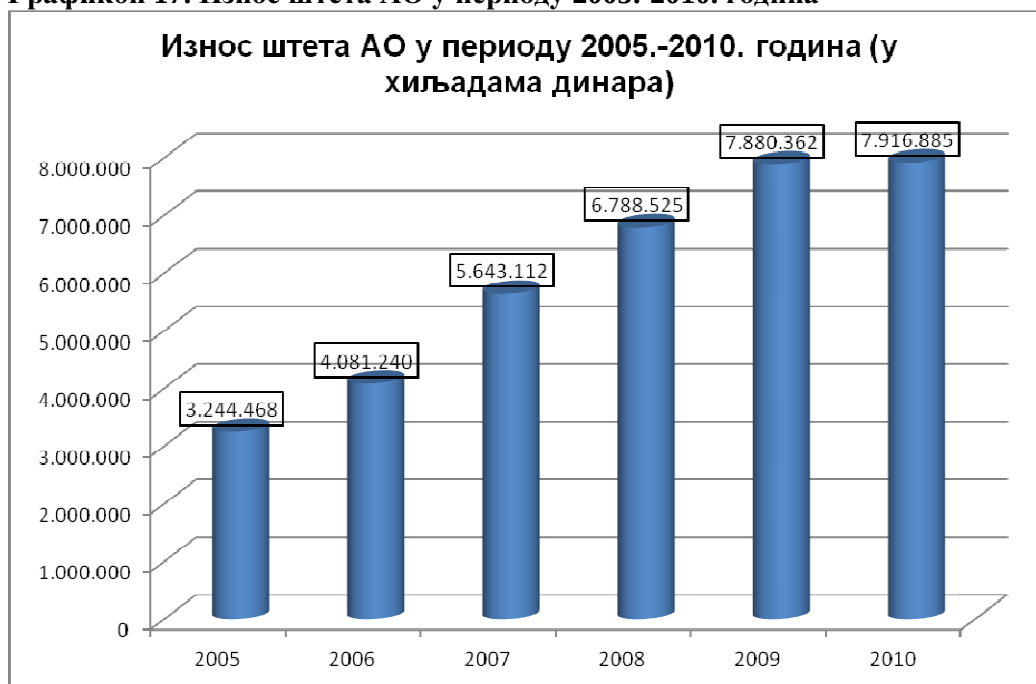
Када је у питању вредносни израз штета аутокаско осигурања, приметан је константан раст из године у годину у периоду 2005.-2009. година, с тим да је у 2010. години забележен пад премијског прихода ове врсте осигурања.

Графикон 15. Штете аутокаска изражене у еврима

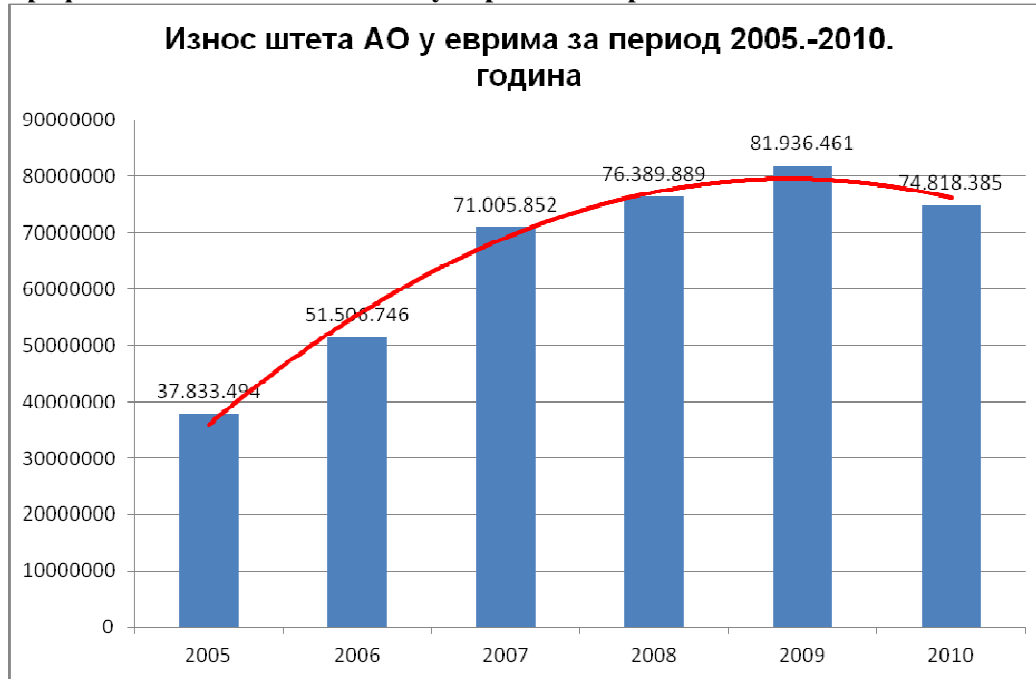
Узрок лежи у утицају кризе, тј. смањења осигурања како по броју, тако и по висини просечне премије (графикони 5, 6, 7 и 8).

Графикон 16. Број пријављених штета АО

Графикон 15 приказује сталан раст броја штета АО, што је последица пре свега већег броја возила на путевима Србије, као и утицај лоших путева и грешака возача.

Графикон 17. Износ штета АО у периоду 2005.-2010. година

Када је у питању износ у новцу који је исплаћен по основу штета причињених трећим лицима у саобраћају, евидентно је да се бележи константан раст (графикон 15), што је у корелацији са бројем причињених штета. Осигуравајуће куће су по овом основу исплатиле близу 8 милијарди динара у 2010. години.

Графикон 18. Износ штета АО у еврима за период 2005.-2010. год.

На крају, са графикона 18. јасно се види да је пад исплаћених штета у корелацији са општом стагнацијом и падом укупног осигурања моторних возила у Србији нарочито током 2010. године.

ЗАКЉУЧАК

Улога и значај глобализације која је на почетку 21. века дубоко утицала на осигурање, политичким, економским, технолошким и демографским променама. Савремена осигурања представљају сложене финансијске институције које нуде читаву лепезу различитих услуга намењених врло широкој категорији учесника привредног и друштвеног живота. Осигурање, данас, у економски развијеним земљама и земљама у транзицији, развија нове производе и услуге уз помоћ рачунарских мрежа, чиме су померене временске и просторне границе традиционалног банкарства, и чиме се битно утиче на олакшање и убрзање трансфера новчаних средстава.

Међутим, глобална финансијска криза која је довела до проблема ликвидности финансијских институција, пре свега банака, није мимоишла ни осигуравајуће компаније. За разлику од банака, осигуравајуће компаније нису креатори subprime³⁰ хипотекарних кредита, те нису утицале на појаву финансијске кризе. И поред тога, не може се рећи да оне не осећају њене последице.

Једна од последица финансијске кризе је значајно повећање незапослености у свету, које условљава смањење куповне моћи становништва, што се негативно одражава на тражњу за неким производима осигурања.

Негативни ефекти глобалне финансијске кризе веома су присутни и у Србији, која је и без кризе предуго у процесу транзиције, и има изражени пад запослености, инфлацију и негативан спољнотрговински платни биланс.

Циљ овог рада је био да се путем анализе података који су нам били доступни, покуша повезати утицај глобалне светске финансијске кризе и успореног раста (у неким елементима и пада) осигурања моторних возила у Србији.

На основу увида и анализе података везаних за пословање индустрије осигурања у Србији, а које сваке године објављује Народна банка Србије, може се закључити да је у последњих шест година дошло до промене када је у питању област осигурања моторних возила.

Наиме када је у питању ауто-каска осигурање, можемо недвосмислено закључити да постоји:

- константан раст броја каско осигурања у последњих 6 година. Овај раст је посебно изражен у последње две године, где се број закључених каско

³⁰ Ови кредити представљају производ америчких банака путем којег се огромна маса стамбених кредита претварала у “нови производ” који је банке ослобађао кредитног ризика. “Subprime” кредити су омогућили банкама да дају кредите под ниским стандардима, тј. без гаранција, хипотека или учешћа.

осигурања, повећао за више од 190 000 у односу на 2005. годину. Приметно је повећање броја аутомобила на улицама, поготово у већим градовима, али и поред тога Србија је по броју аутомобила у односу на број становника далеко од развијенијих земаља Европе. Од 2005. године, у Србији је једно возило „делило“ 5 становника, док је тај однос тренутно 1:4. Укупно наплаћена премија је повећана за 95%, и у 2008. години износила је 8,5 милијарди динара, али она не прати раст броја осигураних возила, тако да је у 2009. и 2010. забележен пад за десетак процената;

- каско осигурање је врста осигурања са значајнијим повећањем учешћа у укупној премији осигурања са 14,7% у 2007. години на 16,2% у 2008. години, док је у 2009. и 2010. години учешће смањено на 14,19% односно 13,5% респективно.
- Број пријављених штета 2008. године износио је близу 80.000, што је повећање од преко 30% у односу на 2007. годину, 59% у односу на 2006. годину, а чак 110% у односу на 2005. годину. У 2009. настављен је тренд раста тако да је број каско штета износио 81.635, док је 2010. забележен благи пад на 79.764 штете. Свакако да на повећање броја штета утиче и повећање броја моторних возила у саобраћају. Износ који осигуравајуће куће исплаћују на број обрачунатих штета у области каско осигурања, повећава се сваке године. Овај износ је 2009. године износио рекордних 5,1 милијарди динара, што је за 33% више у односу на 2007. годину, а у односу на 2005. годину, већи је за 168%. Износ решених (ликвидираних) штета у 2008. години износио је 5 милијарди динара, што је повећање од 168% у односу на 2005.годину;

Када је у питању осигурање од аутоодговорности, резултати наше анализе су следећи:

- Број осигураних возила АО бележи стагнацију у последње две године (око 2 милиона комада);
- Такође и просечна премија по возилу бележи стагнацију (око 9 хиљада динара) ако је посматрамо у динарима, међутим ако премију обавезног осигурања моторних возила од одговорности индексирамо у еврима, добијамо пад са 97,22 евра у 2007. на 86,46 евра у 2010. години.
- Истовремено број оштећених возила бележи раст са 32.000 у 2005. на 55.000 у 2010., као и износ штета које бележе раст са 3,2 милијарди динара у 2007. на 7,9 милијарди динара у 2010. години.

Дунав осигурање, ДДОР Нови Сад, и Делта Ђенерали три водеће и највеће осигуравајуће куће у Србији представљају лидере и у овој области осигурања али је приметно да је појавом нових осигуравајућих друштава у Србији, конкуренција све већа, и да њихов удео у колачу полако пада.

На раст овог вида осигурања, све већег броја склопљених уговора и тржишног учешћа на укупном тржишту осигурања осим развоја свести код имаоца моторних возила утиче и појава лизинга као начина финансирања куповине нових моторних возила, односно клаузуле обавезног каско осигурања уз овакав уговор. Такав и толики утицај има за последицу смањење цене каско осигурања моторних возила што негативно делује на пословање осигуравајућих друштава у Србији.

Каско осигурање се углавном везује за лизинг, што значи да је у нашој земљи каско осигурано око 80 % новијих возила. Аутомобил може бити делимично или потпуно каско осигурано, а што је веће учешће у штети, мања је цена осигурања.

Ипак, каско осигурање није довољно развијено. Разлози неразвијености каско осигурања и осигурања уопште осим ниског нивоа националног дохотка и животног стандарда, тренутне економске кризе и нестабилне домаће валуте јесу и огромно неповерење становништва финансијске институције, као и недовољна едукација. Борба осигуравајућих компанија за осигураницима дуго је на пољу неживотних осигурања, она мора бити интезивнија. На едукацију ће се морати убудуће издавајати велики новац. Развој тржишта осигурања уско је повезан са економијом једне земље, стандардом становништва, финансијским тржиштом, адекватном регулативом и степеном активности осигуравајућих друштава на популаризацији појединих видова осигурања.

Све горе наведено иде у прилог потврђивања постављених хипотеза у раду а то је да:

- Тржиште осигурања моторних возила у Србији бележи успорени раст услед утицаја глобалне економске кризе.
- Ефекти глобалне економске кризе имају негативни утицај на тржиште осигурања моторних возила у Србији, који се огледа кроз пад просечне премије осигурања и раст издатака за штете.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пак Ј., Јеремић Љ., Барјактаровић Л.: „*Основи осигурања*“, Универзитет Сингидунум, Београд, 2006.
2. Пак Ј.: „*Право осигурања*“, Универзитет Сингидунум, Београд, 2006.
3. Јеремић Љ.: „*Истраживање тржишта и продаја осигурања*“, Универзитет Сингидунум, Београд, 2010.
4. Жарковић Н.: „*Економика осигурања*“, Универзитет Сингидунум, Београд, 2008.
5. Авдаловић В.: „*Осигурање*“, ББА, Београд, 2007.
6. Авдаловић В.: „*Принципи осигурања*“, Факултет техничких наука, Нови Сад, 2007.
7. Авдаловић В., Ћосић Ђ., Авдаловић С.: „*Управљање ризиком у осигурању*“, Нови Сад, 2008.
8. Цвијић Н.: „*Саобраћај као иницијални фактор развоја неразвијених подручја у СР Југославији*“, Економски институт Београд, 2000..
9. Грујић Р.: „*Осигурање, теорија-законодавство-пракса*“, Универзитет Браћа Карић, Београд, 2008.
10. Петровић З.: „*Рачуноводство*“, Универзитет Сингидунум, Београд, 2005.
11. Васиљев С., Миљковић М.: „*Маркетинг*“, Универзитет Сингидунум, Београд, 2006.
12. Kotler F., Keller K. L.: „*Marketing menadžment*“, Data Status, 2006.
13. Association of British Insurers' Submission to the Fraud Review, Association of British Insurers, London, UK, 12 April, 2006.
14. Laster, D. i Schmidt, C.: „*Innovating to insure the uninsurable*“, Sigma No 4/2005, Swiss Reinsurance Company, Zurich, Switzerland, 2005.
15. Hess T. Karl K. Wong C.: „*Global Insurance Review 2008 and Outlook 2009: Weathering the storm*“ Swiss Re Sigma, 2008

16. *Liability Losses, Principles and Suggestion for Practical Claims Management*, Munich Reinsurance Company, Munich, Germany, 1994.
17. *Смерница бр. 6 о спречавању, откривању и уклањању узрока преваре у пословима осигурања*, Народна банка Србије
18. *World@Risk 2006*, International Underwriting Association of London, Newsdesk Communications Ltd, London, 2006.
19. IMF, *Global Financial Stability Report*, October 2008, str.21.
20. *Одлука о основним критеријумима бонус малус система* (Објављена у "Сл. гласнику Републике Србије", бр. 24 од 16. априла 2010.)
21. *Закон о безбедности саобраћаја на путевима* („Службени гласник Републике Србије“, бр. 41/2009, 53/2010)
22. *Закон о обавезном осигурању у саобраћају* („Службени гласник Републике Србије“, бр.51/2009)
23. *Закон о облигационим односима* („Сл. лист СФРЈ“, бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, „Сл. лист СРЈ“, бр. 31/93)
24. *Закон о осигурању* („Службени гласник Републике Србије“, бр. 55/04, 70/04, 61/05, 85/05, 101/07, 63/09 и 107/09)
25. Интернет извори:
 - Народна банка Србије - www.nbs.rs
 - Пословни портал - www.ekapija.com
 - Пословни портал - www.businessweek.com
 - Сириус - www.sirius.rs
 - Wiener Städtische - www.wiener.co.rs
 - Компанија Дунав осигурање - www.dunav.com
 - РТС - www.rts.rs
 - Блиц дневне новине - www.blic.rs
 - Портал о осигурању - www.osigurajtese.rs
 - Бизнис и финансије - www.bcifonline.rs
 - United Nations Economic Commission for Europe - www.unece.org
 - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles - www.oica.net
 - Credit Crisis and the Insurance Industry - www.genevaassociation.org