

САВЕТ ЗА РЕГУЛАТОРНУ РЕФОРМУ
ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

02.02.2009. године

Предмет: Мишљење о томе да ли образложење Нацрта закона о обавезном осигурању у саобраћају садржи анализу ефеката у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе ("Службени гласник РС", бр. 100/2005)

У складу са чланом 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе („Сл. гласник РС“, бр. 100/2005) даје се

МИШЉЕЊЕ

Образложење Нацрта закона о обавезном осигурању у саобраћају, који је Савету за регулаторну реформу привредног система поднело на мишљење Министарство финансија, дана 19.1.2009. године, под бројем: 011-00-546/2008-16 САДРЖИ АНАЛИЗУ ЕФЕКТА у складу чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Савету за регулаторну реформу привредног система је Министарство финансија доставило на мишљење Нацрт закона о обавезном осигурању у саобраћају, са прилогом IV под називом „Анализа ефеката прописа“. Обрађивач прописа је образлагао вршену анализу предложених решења у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе.

Обрађивач прописа је образлагао вршену анализу предложених решења у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе и у формалном смислу задовољио захтеве анализе ефеката прописа.

Савет скреће пажњу обрађивачу прописа на елементе анализе чијим би појашњењем било јасније зашто се Обрађивач определио за алтернативу предложену Нацртом, посебно имајући у виду да се овим законом регулише тренутно најзначајнији сегмент тржишта осигурања. Наиме, према последњим расположивим подацима НБС, у 2007. год. друштва за осигурање остварила су укупну премију у висини од 44,8 млрд. дин. (565 мил. евра или 833 мил. USD) при чему је у структури премије у 2007. год. учешће аутоодговорности од 32,1% било на првом месту. Обрађивач није навео очекивања у погледу будућих кретања на овом тржишту, укључујући тржишну концентрацију и евентуални улазак нових осигуравајућих друштава на ово тржиште. Реч о малом броју друштава (обавезним осигурањем власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима у трећем тромесечју 2008. године бавило се 11 друштава), са

израженом тржишном концентрацијом (концентрација је смањена обзиром да у трећем тромесечју 2008. године три друштва покривају 64% тржишта, док су у истом периоду претходне године само два највећа друштва покривала скоро 60% тржишта). Такође нису наведени подаци о обавезном осигурању у другим земљама, којима би било могуће оценити овај сегмент тржишта осигурања, као ни његове ефекте по кориснике.

Исте примедбе односе се на три кључне промене предвиђене законом увођење новог бонус-малус система, реформу Гарантног фонда и поверавање нових овлашћења Удружењу:

1. Основа бонус-малус система је коришћење расположивих информација о прошлим несрећама како би се донекле решио проблем негативне селекције и моралног хазарда тако да на дуги рок лоши возачи плаћају већи износ за обавезно осигурање. Само на основу члана 45. Нацрта и образложења није могуће у потпуности утврдити на који начин ће се вршити имплементација овог система, с обзиром на могуће алтернативе (број класа, почетни ниво, диференцијације возила, величине бонуса и казни, итд.) као и у погледу могућег одступања осигураваача од основног система утврђеног од стране НБС. На основу Образложења и самог текста Нацрта, Савет је стекао утисак да предложен решење негде између потпуно регулисаног система и потпуне слободе осигуравајућих друштава да имплементирају сопствене скале. Иако, бонус-малус систем има бројне предности треба узети у обзир да *ће он довести до значајнијег пада премија после првих неколико година примене, јер би већи број осигураника остварио право на «бонус».* Такође, *у првих неколико година у зависности од изабраног модела доћи ће до унакрсног субвенционисања (од «добрих» ка «лошим» возачима), при чему ће интензитет зависити како од изабраног модела тако и од квалитета базе података.* С обзиром да се на основу Нацрта, Образложења и Анализе није могло закључити на који начин ће се извршити имплементација поменутог модела, приликом припреме подзаконских аката неопходно је сачинити детаљну анализу различитих алтернатива.

2. Чланом 96. Нацрта, захтев за накнаду штете причињене у случајевима из члана 75. став 1. Нацрта закона, оштећено лице подноси Гарантном фонду, при чему се овај захтев подноси и када је штету узроковало возило које је осигурано код друштва за осигурање над којим је покренут стечајни поступак. Анализа је могла да помене постојећи ниво ажурности у решавању штета повећана са 73% на 80% у периоду од 2005. до 2008 године, као и број захтева које је постојећи Гарантни фонд примао и његову ажурност, као један од индикатора на основу којег ће се пратити имплементација закона.

3. Трећа најзначајнија промена односи се на поверавање јавних овлашћења Удружењу осигураваача. У делу VII Нацрта, **Обрађивач је пропустио да предочи основне податке у вези Удружења, пре свега његових организационих и техничких могућности, као и евентуално постојање ризика приликом имплементације реформе постојећег система обавезног осигурања у**

саобраћају за које је задужено Удружење. По питању периода од последњих пет година у коме осигураник има закључен уговор о осигурању од аутоодговорности, сматрамо да је узимајући у обзир протекло време од када извршена ликвидација већег броја осигуравајућих кућа он одговарајућ, али није наведено да ли су подаци захтевани Нацртом расположиви.

Савет за регулаторну реформу констатује да образложење Нацрта закона о обавезном осигурању у саобраћају, који је Савету за регулаторну реформу поднело на мишљење Министарство финансија, САДРЖИ АНАЛИЗУ ЕФЕКТА у складу са чл. 39. и 40. ст. 2. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр.100/2005).



ПРЕДСЕДНИК САВЕТА 

Млађан Динкић