

UDK:339.9.012.421:368.025.18:368.861.82:368.023.32 (4-672EEZ) (497.11)(46)(44)(495)(497.2)(498)
DOI: 10.5937/tokosig2004

Dr Jelena V. Doganjić¹ i dr Živorad M. Ristić²

U SUSRET LIBERALIZACIJI PREMIJE OSIGURANJA OD AUTO-ODGOVORNOSTI U SRBIJI

PREGLEDNI RAD

Apstrakt

Slobodno utvrđivanje tarifa osiguranja od auto-odgovornosti (AO) dovodi do toga da se premija utvrđuje individualno, prema stepenu rizičnosti osiguranika, odnosno ponašanja u prethodnom periodu.

Koristeći iskustva zemalja u okruženju, koje su uvele sistem liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti, uz prethodnu kvalitetnu pripremu, Srbija bi mogla da uspostavi liberalizaciju premije osiguranja od auto-odgovornosti, što u značajnoj meri može doprineti unapređenju tržišta osiguranja. Ovo takođe može uticati na ponašanje vozača, čime bi se nivo bezbednosti saobraćaja podigao, a posledice i štete nastale u saobraćajnim nezgodama smanjile.

Ključne reči: *osiguranje od auto-odgovornosti, osiguranje od auto-odgovornosti u Srbiji, liberalizacija tarifa premija*

I. Uvod

Procene su da godišnje u saobraćajnim nezgodama u svetu pogine skoro 1,2 miliona ljudi, dok je broj povređenih i onespoblijenih (potpuno ili delimično) znatno viši i iznosi između 20 i 50 miliona.³

¹ Dr Jelena Doganjić, dipl. ek, rukovodilac Službe za aktuarske poslove i poslove upravljanja rizicima, „Milenijum osiguranje“ a.d.o, Beograd
I-mejl: doganjić.jelena75@gmail.com

² Doc. dr Živorad Ristić, dipl. inž. saob., Udruženje osiguravača Srbije, Beograd,
I-mejl: risticzivorad@yahoo.com

³ Rad je primljen: 10.12.2020.

Rad je prihvaćen: 30.12.2020.

World Bank; <https://blogs.worldbank.org/opendata/>; pristupljeno 15. 11. 2020.

Savremeno društvo ulaže velike napore da bi se naknada šteta iz saobraćajnih nezgoda držala pod kontrolom, a kao obaveza države nameće se svodenje rizika koji prate odvijanje saobraćaja u društveno prihvatljive okvire. To podrazumeva kontinuirano unapređenje pravila i mehanizama kojima se garantuje zaštita korisnika puta, briga o žrtvama saobraćajnih nezgoda i pravična naknada (obeštećenje) za štete na imovini i na licima nastale u saobraćajnim nezgodama. Kao ključni mehanizam za obezbeđenje naknade, odnosno za obeštećenja ali i za finansijsku zaštitu štetnika u saobraćajnim nezgodama, služi osiguranje vlasnika odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima (osiguranje od auto-odgovornosti), za koje je gotovo svuda u svetu uobičajeno da bude obavezno.

Države, propisujući obaveznost osiguranja AO, neretko propisuju i uslove po kojima se to osiguranje sprovodi, a u nekim zemljama, uključujući i Srbiju, još uvek je propisan i premijski sistem (minimalna tarifa) koji moraju da poštuju sva društva za osiguranje (premija ne može biti niža od premije utvrđene minimalnom tarifom). Nepridržavanje minimalne tarife osiguranja od auto-odgovornosti u Srbiji podleže strogim sankcijama propisanim zakonom kojim je regulisano obavezno osiguranje u saobraćaju⁴ (uključujući i stroge sankcije prema upravi društva za osiguranje i prema društvu za osiguranje). U većini zemalja u kojima utvrđivanje premije osiguranja od auto-odgovornosti nije slobodno, ovakav, strogo regulisani sistem uglavnom se ob-razlaže kombinacijom brojnih argumenata. Na primer, najčešći argumenti su sledeći:

- 1) premija (cena) osiguranja je poput cene osnovnih proizvoda potrebnih za život, tj. pripada osetljivom delu izdataka domaćinstava, pa država treba da garantuje da ta cena ne bude ni previsoka (jer onda postoji rizik da velik broj vozila neće biti osiguran), ali ni preniska (jer onda premija neće biti dovoljna za izmirenje šteta);
- 2) nedovoljno kvalitetno razvijena konkurencija na tržištu može dovesti do velikog jaza između premije po kojoj se prodaje ovo osiguranje i premije koja bi garantovala solventnost (npr. usled cenovnog rata);
- 3) izmirenje obaveza trećim oštećenim licima u saobraćajnim nezgodama po osnovu osiguranja od auto-odgovornosti u krajnjoj meri garantuje država (npr. putem garantnog fonda) itd.

Ipak, iskustva brojnih zemalja pokazuju da model apsolutnog administrativnog nadzora, odnosno propisivanje minimalnih tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, ma čime se opravdavao, nije prihvatljiv na dug rok. Naime, sistem propisanih minimalnih tarifa osiguranja od auto-odgovornosti pokazao se kao neefikasan zbog utvrđivanja cena kao elemenata socijalne politike, preteranog administriranja, ozbiljno suženog prostora za konkurenciju osiguravača i brojnih drugih razloga.

⁴ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Sl. glasnik RS* br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 i 7/2013 – odluka US.

Moglo bi se reći da su, nasuprot razlozima za regulisane premije osiguranja od auto-odgovornosti, razlozi za slobodno formiranje premije ove vrste osiguranja (popularno nazvano „liberalizacija tarifa“) ubedljiviji, ali ako se liberalizacija adekvatno sprovede. Najčešće pominjani i potvrđeni u praksi brojnih zemalja su sledeći argumenti za slobodno formiranje premije osiguranja od auto-odgovornosti:

- 1) adekvatnija procena rizika i segmentacija premija (čime se sprečava premijska nestabilnost i negativna selekcija rizika);
- 2) povoljniji i pravičniji položaj osiguranika – putem premija odmerenih prema rizičnosti osiguranika i segmentaciji rizika;
- 3) podsticanje poželjnog ponašanja osiguranika i znatno viši stepen odgovornijeg ponašanja osiguranika (jer postaju svesniji da od njihovog ponašanja u saobraćaju zavisi i premija osiguranja);
- 4) bolje i kvalitetnije pružanje usluga;
- 5) jačanje „direktne“, prodaje;
- 6) efikasnija regulacija tržišnog ponašanja i dr.

Ipak, iskustva zemalja koje su uvele slobodno formiranje tarifa osiguranja od AO (popularno nazvano „liberalizacija tarifa osiguranja od auto-odgovornosti“) pokazuju da slobodno utvrđivanje premije od strane osiguravača, samo po sebi, bez adekvatnog upravljanja rizicima, dovoljnosti premije i rezervi za naknadu šteta te bez permanentnog nadzora od strane nadležnih institucija, ne mora značiti i poboljšavanje sistema osiguranja od auto-odgovornosti, niti veću ni bolju zaštitu oštećenika i osiguranika.

Adekvatni sistemi za identifikovanje i merenja rizika, aktivnosti za izbegavanje i smanjenje rizika (preventivne i represivne mere), jaka tržišna disciplina, zdrava konkurencija, kao i čvrsta kontrola koju sprovode institucije nadzora ključni su preduslovi uspešnog uvođenja liberalizacije tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, očuvanja stabilnosti poslovanja osiguravača i obezbeđenja trajnog izvršenja preuzetih obaveza u takvom sistemu. Da bi se liberalizacija tarifa osiguranja od auto-odgovornosti uspešno sprovela, neophodno je da postoji adekvatna:

- kadrovska osposobljenost (kadrovi sa ekspertskim znanjima i, što je ključno, adekvatna uprava društva za osiguranje, koja razume i podržava rad tih profesionalaca);
- analiza faktora rizika i njihove međusobne korelacije;
- podaci i sistem izveštavanja o ostvarenim rezultatima;
- aktuarski fundirani modeli za utvrđivanje premije, rezervi i potrebnog kapitala;
- adekvatna kapitalna baza i rezerve;
- podrška strukovnih udruženja (uobičajeno udruženja osiguravača) u vidu adekvatnih višegodišnjih statistika po vrstama i tipovima vozila, registarskim područjima, karakteristikama vozača i dr;

- nadzor utvrđivanja tarifa i ostvarenih rezultata u osiguranju od auto-odgovornosti. Nadzorna tela moraju imati, na zakonu zasnovane, efikasne mehanizme da promptno intervenišu ako aktivnosti osiguravača ugrožavaju solventnost tog učesnika ili tržišta osiguranja i važno je da imaju ažurne informacije koje promptno treba da ukažu kada i u kojoj je meri potrebna intervencija, da bi se sprečili lomovi na tržištu.

II. Iskustva zemalja Evropske unije iz postupka liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti

U svim zemljama Evropske unije (EU) osiguranje od auto-odgovornosti je obavezno za korisnike drumskih motornih vozila. To se osiguranje usklađuje (usaglašava) s Direktivom 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Veća kojom se vrši koordinacija zakona, a u cilju uspostavljanja slobodnog tržišta među članicama EU i slobodnog kretanja preko državnih granica.

Slobodno formiranje tarifa osiguranja od auto-odgovornosti utvrđeno je direktivama EU 88/357/EEC (i amandman 90/232/EEC) i 92/47/EEC i sve zemlje članice EU primenile su taj sistem. Zemlje koje su na putu integracija ka EU takođe će morati da se prilagode sistemu slobodnog formiranja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, jer je to jedan od preduslova za ulazak u EU.

Neke evropske zemlje uvele su slobodu formiranja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti i pre primene direktiva EU. Tako je u Španiji slobodno formiranje tarifa osiguranja od AO uvedeno još 1984. godine, a u Francuskoj 1986. godine⁵.

Iskustva ostalih zemalja članica EU u kojima je potpuno slobodno određivanje tarifa premija osiguranja vršeno pod okriljem direktiva EU veoma su različita.

Ukoliko postupak uvođenja slobodnog formiranja tarifa premija osiguranja od auto-odgovornosti nije bio dobro osmišljen, nastale su realne opasnosti po društvo za osiguranje i celokupno tržište osiguranja. U pojedinim evropskim zemljama je, u prvoj fazi liberalizacije tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, došlo do pravog cenovnog rata i borbe za privlačenje novih osiguranika, putem preniskih premija osiguranja. Ni najrazvijenije evropske zemlje, poput Nemačke, nisu bile imune na takva dešavanja, delom i zbog toga što su iskustva i eventualne posledice primene slobodno utvrđenih tarifa premija osiguranja od auto-odgovornosti u to vreme bila skromna. Kao najlošiji primer postupka uvođenja slobodnog formiranja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti često se navodi primer Grčke. Grčka je u kratkom roku uredila sistem osiguranja od auto-odgovornosti u skladu sa smernicama tadašnje Evropske zajednice i velikom brzinom prešla sa tarifa premija osiguranja od auto-odgovornosti koje je propisivala država na potpuno slobodno utvrđene tarife

⁵ Gönülal S.O., *Motor third-party liability in developing countries*, Vašington, 2009, str. 168–169.

od strane društava za osiguranje. Međutim, u grčkom sistemu glavni problem nije uzrokovan kratkim periodom koji je ostavljen za primenu slobode utvrđivanja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, već je uzrok problema bila tržišna nedisciplinacija i nespornost nadzornog organa da promptno odreaguje. Posledično, u postupku primene slobodnog utvrđivanja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti u Grčkoj je u stečaj otišlo 30 društava za osiguranje, ostavivši svoje klijente bez osiguravajuće zaštite.

I u Bugarskoj je liberalizacija premija osiguranja od auto-odgovornosti dovela do izvesnih problema usled cenovnog rata. Nakon uvođenja liberalizacije premija osiguranja od auto-odgovornosti je pala sa već niskih, inicijalnih 60-70 evra na 30-40 evra po osiguranom vozilu,⁶ uzrokujući velike poremećaje na tržištu.

Rumunija je takođe, nakon uvođenja liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti, pretrpela velike poremećaje u sektoru osiguranja. Nakon ulaska u EU, u toj zemlji je 2008. godine omogućeno slobodno formiranje tarifa osiguranja od auto-odgovornosti. Nakon inicijalnog rasta premije osiguranja u periodu 2008–2010. godine, praćenog istovremeno i visokim troškovima sprovođenja osiguranja, uz konstantan veoma nepovoljan kombinovani racio (čak i do 135%), u 2011. i 2012. godini, u Rumuniji je došlo do naglog snižavanja premije osiguranja od AO. Nakon 2013. godine dolazi do ponovnog rasta premije osiguranja, a kombinovani racio se snizio ispod 100% tek 2017. godine. Prikazana nepovoljna kretanja u dužem vremenskom rasponu u Rumuniji su dovela do smanjenja broja osiguravača (likvidacija ili spajanje) koji pružaju usluge osiguranja od auto-odgovornosti, sa 15, koliko ih je bilo 2006. godine, na devet, koliko ih je bilo od 2018. godine.⁷ Značajan impuls oporavku tržišta u Rumuniji dale su mere regulatora. Naime, 2017. godine je donet propis⁸ kojim je od osiguravača zahtevano da obračun tarifa bude veoma transparentan, te da premija bude utvrđena na osnovu frekvencije i intenziteta šteta, na bazi višegodišnjih podataka i projekcije trendova, podataka o troškovima i stopi dobitka, što je bio značajan impuls uređenju tržišta osiguranja od AO.

Ipak, dobra iskustva s uvođenjem slobodnog utvrđivanja tarifa premije osiguranja od auto-odgovornosti su brojnija.

Na primer, u Austriji je liberalizacija dovela do pozitivnih promena. Pre ere uvođenja slobodnog utvrđivanja premije osiguranja od auto-odgovornosti (početak liberalizacije se vezuje za 1987. godinu) u Austriji su uslovi osiguranja, premija i bonus-malus sistem bili utvrđeni od strane države. U to vreme premija osiguranja od auto-odgovornosti nije bila dovoljna i ovo osiguranje bilo je neprofitabilno za austrijske osiguravače. U narednom prelaznom sedmogodišnjem periodu država je regulisala strukturu premijskog sistema i bonus-malus sistem, a premije su slobodno

⁶ Boban Tomevski, "Development of Motor Third Party Liability Insurance", Market in Terms of Changing Regulation Procedia – Social and Behavioral Sciences 44, 2012, str. 204.

⁷ O. Ederer, str. 19. i 22.

⁸ Norma nr. 15/2017 koju je donela Autoritatea de Supraveghere Financiară.

utvrđivane od strane osiguravača, uz obavezu da ih zvanično objave i ažuriraju najmanje jednom godišnje. Nadzorno telo, zaduženo za kontrolu austrijskih osiguravača, tada je odobralo i uslove osiguranja koje su primenjivali osiguravači. Počev od 1994. godine, premije osiguranja od AO potpuno su liberalizovane u Austriji, a zakonom su detaljno propisani obim osiguravajućeg pokrivača i oblici isključenja pokrivača. U prvih nekoliko godina nakon potpune liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti u Austriji je došlo do snižavanja prosečne premije osiguranja, ali te promene nisu dovele do nestabilnosti austrijskog tržišta osiguranja (kombinovani racio je sa oko 95%, koliko je iznosio 1994. godine, pogoršan i iznosio je oko 98% u 1998. godini).⁹ Tarife koje su uveli austrijski osiguravači su modernizovane, i osim standardne strukture (prema vrstama vozila i njihovim osnovnim karakteristikama), uvedeni su kriterijumi diferenciranja premije npr. prema starosti, profesiji i prebivalištu osiguranika. U Austriji su se, izuzev početnog gubitka obima premije, odvijali relativno pravilni ciklusi premijskih stopa i nije bilo osiguravača koji su postali nesolventni.

Primer uspešno sprovedene liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti jeste i liberalizacija sprovedena u Mađarskoj. Pre početka reformi sistema osiguranja od AO ovim osiguranjem se u Mađarskoj bavio samo jedan državni osiguravač, a premija osiguranja je naplaćivana kroz cenu kupljenog goriva. Od tog perioda, pa do današnjih dana, nastale su brojne promene. Te promene se ogledaju u privatizaciji osiguranja, jačanju konkurencije, diferencijaciji premije i selekciji osiguranika kroz bonus-malus sistem. Sistem slobodnog određivanja premije postepeno je uvođen od 1998. godine. Tokom tri godine prelaznog perioda, osiguravači su mogli postepeno da odstupaju od osnovne tarife utvrđene od strane ministarstva finansija i to za 5% u 1998. godini, 10% u 1999. godini i 15% u 2000. godini.¹⁰ Taj trogodišnji prelazni period osigurao je da se postepeno uvede sve veća sloboda osiguravačima u Mađarskoj u određivanju premije osiguranja od auto-odgovornosti. Osnovni pravac nove regulacije sastojao se u tome da su osiguravači slobodni u određivanju premija, uključujući i bonus-malus šemu, sve dok u potpunosti slede i poštuju pravila struke i propise. Očekivanja da će se među osiguravačima u Mađarskoj razviti jaka konkurencija, uz sniženje premije u inicijalnoj fazi, pokazala su se tačnim. Primena slobodnog utvrđivanja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti dovela je do privatizacije osiguravača, utvrđivanja premije prema stepenu rizičnosti osiguranika, ali i do snižavanja premije u inicijalnoj fazi. Ipak, ovom sistemu može se pripisati relativna tromost u primeni, što je i razumljivo jer se od sistema sa samo jednim državnim osiguravačem koji je pružao usluge osiguranja od AO prešlo na tržište sa velikim brojem osiguravača, koji su međusobno bili konkurencija jedni drugim.

⁹ Othmar Ederer, "MTPL Tarrifs liberalization", *The annual Insurance Conference of the Republic of Moldova*, Kišnjev, 2018, str. 8. i 9.

¹⁰ Doganjić Jelena, *Problemi utvrđivanja tarifa u osiguranju od autoodgovornosti* – magistarski rad, Beograd, 2007, str. 21.

Takođe, i Slovenija se može navesti kao dobar primer uvođenja slobodnog formiranja tarifa premija osiguranja od auto-odgovornosti. Slobodno utvrđivanje tarifa premija tog osiguranja u Sloveniji, koje je uvedeno još 1998. godine, nije dovelo do većih turbulencija na tržištu, ni do značajne promene premije osiguranja, zahvaljujući dobroj saradnji među osiguravačima i blagovremenim aktivnostima nadzornih organa. U toj zemlji proces slobodnog utvrđivanja tarifa doveo je do bolje selekcije rizika i utvrđivanja premije zavisno od rizičnosti osiguranika.

Slobodno utvrđivanje tarifa premija osiguranja od auto-odgovornosti, koje je 2013. godine uvedeno u Hrvatskoj, nije u samom početku dovelo do značajnih promena. Naime, liberalizacija je uvedena pred sam ulazak Hrvatske u EU, ali su premije u praksi u 2013. godini ostale na sličnom nivou, možda i kao rezultat prećutnih dogovora društava za osiguranje. Diferencijacija premija sprovodila se drugim kanalima – odobravanjem popusta osiguranicima ili dodatnim, često besplatnim ili veoma jeftinim drugim osiguranjem (putna asistencija, delimični auto-kasko, pravna zaštita i dr.). Narednih nekoliko godina došlo je do jačeg cenovnog rata, što je dovelo do pogoršanja kombinovanog racija, sa veoma povoljnih 75%, koliko je iznosio pre liberalizacije, na oko 95%. U periodu 2013–2018. godine, prosečna premija obaveznog osiguranja po vozilu je, sa početnog 201 evra u 2013. godini, snižena na 156 evra u 2014. godini, a u periodu 2015–2018. prosečna premija je u rangu 125-130 evra po osiguranom vozilu¹¹. Ipak, solventnost osiguravača u Hrvatskoj je u procesu primene slobodnog formiranja tarifa osiguranja od AO očuvana i nijedan osiguravač nije izgubio dozvolu za rad usled nesolventnosti, ali je došlo do prestukturiranja tržišta (zamena pozicija među dva vodeća osiguravača, jačanje uticaja manjih društava za osiguranje itd.). Iskustva Hrvatske pokazuju da je liberalizacija dovela do pada prosečne premije osiguranja od auto-odgovornosti (u periodu 2013. do 2018. godine za oko 35%), ali ne i do destruktivne konkurencije. Premija osiguranja je pretrpela značajno snižavanje, profitna margina je smanjena, ali i dalje je pozitivna.

Prema ocenama stručnjaka, ni u jednom slučaju liberalizacija premija osiguranja od auto-odgovornosti nije imala negativan uticaj na širu ekonomiju, iako je u zemljama u kojima su izostali tržišna disciplina i adekvatan nadzor slobodno utvrđivanje tarifa premija osiguranja od AO dovelo do početne nestabilnosti na tržištu osiguranja.

Očekuje se da je konačan efekat slobodnog utvrđivanja premija ove vrste osiguranja u svim zemljama viši stepen konkurencije i, nakon inicijalnog povećanja, konačno i smanjenje koncentracije tržišta osiguranja, unapređenje upravljanja rizicima, detaljnije diferenciranje premijskih grupa po meri osiguranika, povećanje bezbednosti saobraćaja i druga unapređenja segmenta osiguranja od auto-odgovornosti. Sa stanovišta osiguranika (potrošača) sistem slobodnog utvrđivanja tarifa

¹¹ Ilijana Jeleč, "Motor insurance: from liberalization to the implementation of Motor Insurance Directive", *Motor insurance conference*, Beč, 2019, str. 7.

premija vezuje se za bolje razumevanje veze ponašanja u saobraćaju i premije osiguranja. Stoga se može reći da su pomaci ka liberalizaciji premije osiguranja od auto-odgovornosti u većini zemlja bili korisni.

III. Diferencijacija premije osiguranja od auto-odgovornosti prema faktorima rizika

Jedan od osnovnih preduslova za formiranje kvalitetne tarife osiguranja od auto-odgovornosti jeste taj da se identifikuju osnovni faktori koji utiču na učestalost i visinu šteta. Ukoliko bi za sve osiguranike važila jednaka premija osiguranja, to bi uzrokovalo dve značajne posledice: premijsku nestabilnost i negativnu selekciju rizika.¹² Da bi rešili ova dva potencijalna problema, osiguravači veliku pažnju posvećuju definisanju osnovnih, značajnih i manje značajnih faktora rizika.

Tri najznačajnije grupe faktora rizika za osiguranje od auto-odgovornosti su sledeće: 1. vozač (godište, registarsko područje, godišnja kilometraža i dr.); 2. vozilo (snaga motora, težina vozila i dr.); i 3. okruženje (put i druga vozila).¹³ Subjektivnim faktorima rizika pripada do 90% uticaja na nastanak saobraćajnih nezgoda, tehničkim faktorima nešto manje od 10% (snaga motora, težina vozila, kočioni sistem i dr.), dok je uticaj okruženja (put, okolina puta, prirodni faktori i dr.) zanemarljiv. Kako faktori „vozač“ i „vozilo“ u najvećoj meri utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda, pri formiranju tarife osiguranja od auto-odgovornosti najčešće se uzimaju u obzir ova dva faktora. Na narednoj tabeli prikazani su tarifni faktori koje koriste osiguravači u pojedinim evropskim zemljama.

Tabela br. 1: Tarifni faktori u pojedinim evropskim zemljama¹⁴

Zemlja	A	B	CH	D	DK	E	F	GB	GR	I	IRL	L	NO	NL	P	S	FI
Faktori vezani za vlasnika/korisnika vozila																	
Starost (godište)	Z	Z	M	M	Z	Z	M	O	Z	Z	Z		Z	Z	Z	M	M
Zanimanje	Z			O	M	M	Z	Z						M	M		
Nacionalnost			Z					M									
Bračno stanje				M	Z	M	M	Z		M					M	M	
Drugi ugovori sa osiguravačem	Z			M	M	M	M			M				M	M	M	
Vozačko iskustvo	Z		Z	M		Z	Z	Z	M		Z				Z	M	M
Obuka iz bezbednosti saobraćaja		M		M			M	M									

¹² Ulrich Meyer, *Third party motor insurance in Europe*, Bamberg, 2006., str. 10.

¹³ Krsto Lipovac, Živorad Ristić, „Analiza broja i struktura saobraćajnih nezgoda u Srbiji sa vrednovanjem posledica“, Savetovanje sa međunarodnim učešćem, „Dunav Preving“, Beograd, 2000., str. 57.

¹⁴ U. Meyer, str. 138.

J. Doganjić i Z. Ristić: U susret liberalizaciji premije osiguranja od auto-odgovornosti u Srbiji

Zemlja	A	B	CH	D	DK	E	F	GB	GR	I	IRL	L	NO	NL	P	S	FI
Članstvo u auto-klubu	Z			M	M		M	M								M	
Zdravstveno stanje								M			M						
Horoskopski znak								M									
Popust na lojalnost	Z		M	M													
Registars. područje		Z	Z	O	Z	O	O	O	O	O	Z			O	O	Z	Z
Upotr. vozila u služ. svrhe	Z	M	Z	M	M	M	Z	Z	Z		Z			M	M	M	M
Popust na malu kilometražu	M		M	Z	M	M	O	Z		Z			O	Z	M	Z	
Grupa vozača		M		Z		Z	Z	Z		Z	Z		M				
Područje na kome se vozi			M					M	M								
Faktori vezani za vozilo																	
Tip vozila/model		M	Z	O	O	O	O	O	Z	O	M		O	M	Z	O	O
Starost vozila	Z			Z	Z		M	M			M		M		M	M	M
Kupljen nov ili polovan auto						M		M									
Nabavna cena vozila								M					M	M			
Snaga ili zapr. motora	O	O	O					Z	O		O	O	Z		O	Z	Z
Maksimalna brzina																M	
Tip goriva			Z				M				M					M	
Potrošnja goriva																	
Odnos snage motora i težine			O												O		
Težina vozila			Z		O									O	O		
Sigurnosna oprema			M		M		M	M		M			M				
Prepravke vozila				M			M	M					M				
Ostali faktori																	
Nije auto za izdavanje	Z																
Prodajni kanali								M									

Značenje simbola: O-centralni tarifni faktori, Z-značajni tarifni faktori, M-manje značajni tarifni faktori

Iskustva pokazuju da se u postupku analize rizika kod osiguranja od auto-odgovornosti javljaju problemi rada s veoma velikim brojem podataka o faktorima rizika koji su ponekad ili često nepotpuni, a procena rizika je složena i zahteva: klasifikacija faktora prema verovatnoći i prema ozbiljnosti, određivanje specifičnih uslova promene rizika, rangiranje faktora rizika, utvrđivanje njihove međusobne korelacije, sumiranje rezultata proračuna uticaja pojedinačnih faktora i dr.

Pri formiranju tarife osiguranja od auto-odgovornosti važno je da svaka premijska pozicija (tarifna grupa ili podgrupa) obuhvati najosnovnije faktore koji utiču na visinu premije, a da istovremeno ta tarifna grupa/podgrupa predstavlja deo portfelja za koji je, sa stanovišta osiguravajuće struke, vremenskog i strukturnog izravnjanja rizika, premija

odrediva. Takođe, važno je da se izvrši i optimizacija raščlanjavanja rizika do onog stepena koji dozvoljava aktuarsku stabilizaciju. To znači da treba naći kompromis između, s jedne strane, diferenciranja premije po premijskim grupama do onog stepena koji garantuje dobijanje ekvivalentne premije, koja pak odgovara veličini preuzetog rizika i, s druge strane, diferenciranja premijskih grupa do onog stepena koji je ekonomski isplativ, odnosno čiji su troškovi obuhvata, praćenja i obrade adekvatni. Takođe, slični faktori rizika moraju se kombinovati u jasno odredive grupe rizika da bi se izbegla komplikovana primena tarife koja započinje komplikovanim upitnikom, a nastavlja se otežanom primenom.¹⁵

Utvrđivanje premije osiguranja od AO nije nimalo jednostavno. Premija mora biti utvrđena na nivou koji garantuje obezbeđenje dovoljnih sredstava za očuvanje likvidnosti i solventnosti osiguravača, odnosno formiranje fondova rezervi i kapitala koji obezbeđuju trajno izmirenje obaveza prema trećim oštećenim licima, ali mora biti i konkurentna. Širok spektar regulatornih faktora, ekonomskih faktora i faktora koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda određuje obračun premije osiguranja od auto-odgovornosti. Premije se formiraju srazmerno očekivanim rizicima i potrebama da se pokriju štete, troškovi poslovanja, kao i da se ostvari određen profit, uz očuvanje ili jačanje tržišne pozicije. Svi ti faktori se u velikoj meri razlikuju od zemlje do zemlje, što objašnjava različite nivoe premije osiguranja. Tako, na primer, prema sprovedenim istraživanjima, u Evropi je najniža prosečna premija osiguranja od auto-odgovornosti po osiguranom vozilu u Letoniji (oko 35 evra), a najviša je u Italiji (oko 350 evra).¹⁶

Visina potrebne premije osiguranja zavisi od iznosa nastalih šteta (statistika šteta), drugih obaveza u vezi sa štetama u skladu sa zakonom, troškova sprovođenja osiguranja, i visine ukalkulisane dobiti osiguravača. Jasno je da visina premije zavisi od kvaliteta i strukture vozila, puteva, vozača, ali i od uslova na tržištu osiguranja, ekonomskih uslova u zemlji, kao i od konkurencije.

IV. Da li se svaki klijent mora osigurati?

Iako zemlje EU imaju poprilično jednak zajednički stav da je liberalizacija premije osiguranja od auto-odgovornosti neophodna, još uvek je neujednačen stav prema obavezi osiguravača da u to osiguranje prihvate svakog klijenta, pa čak i onog najrizičnijeg. Tako su, na primer, u Italiji osiguravači u obavezi da prihvate u osiguranje svakog klijenta, i „loši rizici“ su raspodeljeni među osiguravačima, dok je situacija na primer u Francuskoj, Portugaliji, Španiji i nekim drugim zemljama drugačija. U Francuskoj, Portugaliji i Španiji osiguravači nisu u obavezi da kod osiguranja od auto-odgovornosti prihvate svaki rizik (svakog klijenta), i najrizičniji klijenti mogu kupiti osiguranje od državnih institucija, po značajno višoj premiji od one koja je

¹⁵ Jelena Doganjić, Živorad Ristić, „Diferenciranje premija kao preduslov za zaštitu od premijske nestabilnosti i negativne selekcije rizika“, *Tokovi osiguranja*, Beograd, 2011, str. 28. i 29.

¹⁶ *European Motor Insurance Markets*, Brisel, 2019, str. 16.

uobičajena na tom tržištu. Državne institucije koje izdaju polise ovim rizičnim klijentima finansirane su obaveznim doprinosima koje plaćaju osiguravači. U Irskoj i Holandiji osiguravači nisu u obavezi da prihvate svakog klijenta, a najrizičniji klijenti se osiguravaju kod kompanija koje su specijalizovane za „loše“ klijente, po veoma visokoj premiji i uz veoma ograničeno vremensko trajanje osiguranja.

V. Gde je Srbija trenutno u segmentu utvrđivanja premija osiguranja od auto-odgovornosti?

Saglasno Minimalnoj tarifi premija za osiguranje vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, koju je Udruženje osiguravača Srbije donelo u skladu sa Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju još 2014. godine, svako društvo za osiguranje u Srbiji ima slobodu da, saglasno pravilima o upravljanju rizikom, svojim aktima poslovne politike sačini sopstvenu tarifu premija i ukalkuliše dodatne iznose iznad onih utvrđenih ovom minimalnom tarifom. Ipak, posmatrajući podatke o prosečnoj premiji osiguranja od AO, uočavamo da su, i pored navedene mogućnosti, prosečne premije među osiguravačima u Srbiji veoma bliske jedna drugoj. Primera radi, na osnovu podataka iz izveštaja za osiguranje od auto-odgovornosti za prvih devet meseci 2020. godine koji je objavila Narodna banka Srbije,¹⁷ sledi da je odstupanje od prosečnih vrednosti premije po vozilu u rangu od svega oko do 10%. Sigurno će ovakvo stanje istih premijskih grupa i veoma slične premije ostati i u narednom periodu, sve dok ne bude dozvoljeno slobodno utvrđivanje tarife na ovom segmentu tržišta. To je zbog rizika od gubitka portfelja u slučaju povećavanja premije osiguranja, ali i zato što se poslednjih godina ostvaruju dobri rezultati.

VI. Potencijalan postupak procesa liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti u Srbiji

Iz iskustava drugih zemalja sledi da je uvođenje slobodnog formiranja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti prirodan sled u razvoju tržišta i da nosi brojne koristi, ali da, u slučaju neadekvatne pripreme, može dovesti i do finansijske nestabilnosti na tržištu. Brojna iskustva drugih zemalja pokazuju da su preduslovi kvalitetnog procesa liberalizacije sledeći: obezbeđenost adekvatnih organizacionih, kadrovskih i finansijskih kapaciteta društava za osiguranje, adekvatne statističke osnove, formiranje premije u skladu s pravilima struke, uspostavljanje nadzornih mehanizama za sprečavanje domino efekta neprimerenog snižavanja premija uz

¹⁷ Narodna banka Srbije, Pregled osiguranja i šteta u obaveznom osiguranju vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, 30. 9. 2020. https://www.nbs.rs/export/sites/NBS_site/documents/osiguranje/mesecni/09_2020.pdf, pristupljeno 11. 11. 2020.

istovremeno zadržavanje visokih troškova, unapređenje edukacije i svesti o značaju osiguranja kod osiguranika i drugih učesnika na tržištu.

Jasno je da bi u Srbiji liberalizacija tarife osiguranja od auto-odgovornosti mogla stvoriti koristi, ali i opasnosti – ukoliko izostane dobra priprema i adekvatan proces primene. Krajnji rezultat buduće liberalizacije tarife osiguranja od auto-odgovornosti u Srbiji zavisice od spremnosti osiguravača i nadzornih organa da se suoče s promenama koje će primena ovog sistema doneti. Da bi se očuvalo stabilno tržište, neophodno je da se obezbede preduslovi koji podrazumevaju kako novi zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (ili adekvatne izmene postojećeg zakona), tako i brojne aktivnosti osiguravača, supervizije osiguranja i strukovnih udruženja.

U trenutnoj situaciji, budući da je jedan deo preduslova već obezbeđen (ojačana supervizija osiguranja, unapređeno poslovanje osiguravača i udruženja), moguće je da bi najprihvatljivije rešenje bila liberalizacija utvrđivanja tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, uz odgovarajući (ne predug) tranzicioni period, koji bi bio neophodan za pripremu. Složenost i važnost postupka liberalizacije nameće kao neophodnost da se ovom postupku pristupi planski, uz saradnju nadzornih organa, društava za osiguranje i strukovnih udruženja i možda i međunarodnih institucija, koje imaju iskustva u ovom procesu.

Važno bi bilo utvrditi dinamički plan, sa potrebnim aktivnostima i vremenskim okvirom za te aktivnosti. Na narednoj tabeli dat je predlog mogućih osnovnih elemenata tog postupka, na osnovu istraživanja iskustava zemalja koje su uspešno sprovele ovaj proces.

Tabela br. 2: Potencijalan postupak procesa liberalizacije¹⁸

1	Nov zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju i podzakonski akti
2	Formiranje nove, detaljnije centralizovane baze podataka
3	Priprema društava za osiguranje (paralelno sa prethodnim procesima)
4	Stres scenarija (scenarija ponašanja na tržištu i efekti)
5	Nastavak aktivnosti na edukaciji osiguranika o značaju ovog osiguranja
6	Postupak dokumentovanja ispunjenosti uslova od strane društava za osiguranje
7	Kontinuiran i dosledan nadzor poslovanja društava za osiguranje

U narednom delu rada dati su predlozi elemenata prikazane mape liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti.

1. Novim zakonom o obaveznom osiguranju (ili adekvatnim izmenama postojećeg zakona) moglo bi se propisati sledeće:

- *Utvrđivanje jasnog datuma liberalizacije tarifa osiguranja od auto-odgovornosti, uključujući i bonus-malus sistem, uz odgovarajući prelazni period.*

¹⁸ Dinamika bi se utvrdila nakon uzajamnih konsultacija nadzornog tela i društava za osiguranje

Važeće zakonsko rešenje, kojim se liberalizacija tarifa osiguranja od auto-odgovornosti vezuje sa datumom pristupanja Srbije Evropskoj uniji ne daje jasan vremenski okvir, te bi datum liberalizacije trebalo jasno precizirati zakonom, uz odgovarajući, ne dug prelazni period.

• *Usklađivanje suma osiguranja sa regulativom Evropske unije.*

Najniže sume na koje u Srbiji može biti ugovoreno osiguranje od auto-odgovornosti¹⁹ nisu u skladu sa standardima koji važe u Evropskoj uniji.²⁰ Novim zakonom bi se te sume, uz odgovarajući prelazni period, morale uskladiti sa regulativom Evropske unije. To bi takođe možda značilo i promenu (možda rast) premije osiguranja, budući da iskustva drugih zemalja pokazuju da uvećanje najnižih suma osiguranja vodi i povećanju prosečne štete.

• *Utvrdjivanje minimalnih standarda koje bi osiguravači koji obavljaju poslove osiguranja od auto-odgovornosti trebalo da ispune (i da ih nadalje trajno obezbeđuju).*

Ovi standardi bi mogli da obuhvate:

- minimalne (strože od postojećih) standarde dovoljnosti rezervi i kapitala;
- minimalne standarde za utvrđivanje tarife premije osiguranja od auto-odgovornosti (statističke baze, modeli za procenu rizika – faktori rizika, učestalosti i intenziteta, projekcija trendova, ažurno preispitivanje tarife i dr.);
- minimalne standarde organizacione, kadrovske i tehničke opremljenosti;
- standarde u vezi s licima koja prodaju osiguranja i omogućavanje elektronske prodaje polisa osiguranja od AO i dr.

• *Dalja unapređenja brzine i kvaliteta isplate šteta, koja bi, primera radi, mogla da obuhvate razmatranje uvođenja modela direktne uslužne obrade i isplate šteta²¹ i dr.*

• *Novim zakonom bi se mogle, nakon prethodne konsultacije, utvrditi i nove mogućnosti strukovnog udruženja osiguravača, uz saradnju sa strukovnim udruženjem aktuara, u smislu:*

- obezbeđivanja unapređene baze podataka o premiji i štetama, za sačinjavanje okvirne nove strukture tarife premije i obezbeđenje pristupa toj bazi podataka osiguravačima i supervizoru osiguranja;
- formiranja nove unapređene tarife premije (unapređeni tipovi premijskih grupa, detaljnija segmentacija rizika uz uvažavanje faktora vozač i vozilo) za više osigurane sume (u skladu sa pravilima Evropske unije), koju bi u prelaznom periodu osiguravači primenjivali u svojim tarifama (nakon

¹⁹ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, član 22.

²⁰ Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Veća, član 9. propisuje sledeće: najniže sume na koje može biti ugovoreno osiguranje od auto-odgovornosti: 1) 1.000.000 evra po žrtvi ili 5.000.000 evra po odštetnom zahtevu, bez obzira na broj žrtava – za telesnu povredu i 2) za štetu na stvarima 1.000.000 evra po odštetnom zahtevu, bez obzira na broj žrtava.

²¹ Takav model je već ranije dobro funkcionisao na našim prostorima i zasniva se na sporazumu osiguravača, prema kojem bi se oštećeni obraćao za naknadu osiguravaču kod kog je osiguran, a šteta zatim regresirala od osiguravača štetnika. Na taj način bi osiguravači konkurisali dobrim odnosom prema strankama, a vozači bi pri sklapanju ugovora dobro pazili kod koga će se osigurati.

određenog perioda bi moglo biti i dozvoljeno odstupanje u određenom procentualnom rangu, do momenta pune liberalizacije, kada je utvrđivanje premije potpuno slobodno);

- obezbeđenje baze podataka za primenu bonus-malus sistema u sistemu slobodnog formiranja tarifa premija – vremenski niz broja i iznosa šteta po osiguranicima, kako bi se, nakon prelaznog perioda, omogućila primena novih bonus-malus sistema, koji će nakon liberalizacije premija svaki osiguravač za sebe utvrđivati.

• *Jači mehanizmi za preduzimanje mera od strane nadzornih tela i eventualno propisivanje viših, odnosno strožih kapitalnih zahteva.*

2. Obezbeđenje nove centralizovane baze podataka, sa detaljnijim podacima o osiguranicima i vozilima

Profesionalno Udruženje osiguravača Srbije (Udruženje), pored ostalog obavlja poslove od zajedničkog interesa osiguravača, javna ovlašćenja poverena zakonom, poslove u vezi sa unapređenjem osiguranja i brojne druge poslove. Od perioda 2010–2011. godine društva za osiguranje dostavljaju Udruženju podatke o vozilima i vlasnicima vozila koji imaju zaključeno osiguranje od auto-odgovornosti, kao i o štetama kod kojih je utvrđena odgovornost učesnika u nezgodi, radi utvrđivanja premije za naredni period (bonus-malus). Desetogodišnje iskustvo u prikupljanju podataka o vozilima i njihovim vlasnicima, kao i štetama iz osiguranja od auto-odgovornosti, dalo je određena iskustva koja bi se mogla koristiti u narednom periodu.

U narednom periodu bi se moglo razmotriti prikupljanje detaljnijih podataka, koji bi bili osnov za unapređenje tarife premije osiguranja od auto-odgovornosti. Za podatke koji su već raspoloživi, npr. starost osiguranika, marka, tip i karakteristike vozila, podaci već postoje u bazama podataka u društvima za osiguranje, samo ih treba centralizovati. Nadalje bi tu bazu trebalo razvijati.

Svakako, u ovom procesu bi značajne bile konsultacije i sa Udruženjem aktuara Srbije, koje okuplja eksperte iz aktuarske struke i čiji je cilj razvoj i unapređenje aktuarske nauke i struke osiguranja. Ovo udruženje je, pored ostalog, posvećeno primeni aktuarske nauke u praksi i brizi o javnom interesu i može takođe dati jak stručan doprinos čitavom procesu liberalizacije tarifa osiguranja od auto-odgovornosti.

3. Priprema društava za osiguranje

Ovaj proces podrazumeva pripremu društava za osiguranje, koja bi se sprovodila istovremeno sa gorenavedenim procesima, za obezbeđenje ispunjenosti svih propisanih preduslova za liberalizaciju premije osiguranja od auto-odgovornosti.

4. Sprovođenje stres scenarija

Od značaja bi bilo da se izvrši simulacija potencijalnih scenarija i potencijalnih dodatno potrebnih sredstava (ukoliko su potrebna) za Garantni fond, radi obezbeđenja zaštite svih oštećenih lica.

5. Kontinuirana edukacija tržišnih učesnika

Aktivnosti na promociji značaja osiguranja trebalo bi intenzivirati. U našoj zemlji još uvek je nedovoljno razvijena svest o značaju i ulozi osiguranja od auto-odgovornosti i često se, od stane građana, izjednačava s plaćanjem dodatne takse prilikom registracije vozila. Potrebno je podići nivo svesti o značaju osiguranja i zavisnosti premije osiguranja od ponašanja osiguranika, karakteristika vozila kojim upravljaju, šteta i dr. S druge strane, da bi osiguranici bili u mogućnosti da donose adekvatne odluke o kupovini usluge osiguranja, a u skladu sa sopstvenim profilom rizika, neophodno je kontinuirano unapređivati razumljivost informacija o uslugama osiguranja (predugovornim informacijama i informacijama koje osiguravači objavljuju), na osnovu kojih bi osiguranici mogli da izvrše poređenja tih usluga među različitim društvima za osiguranje.

Takođe, potrebno bi bilo i otkloniti predrasude društava za osiguranje da liberalizacija premije osiguranja od auto-odgovornosti uvek dovodi do njenog snižavanja.

6. Postupak dokumentovanja ispunjenosti svih zahteva koje propiše nadzor osiguravača

Važećim zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju taj postupak je već dosta dobro propisan, ali uvek postoji mogućnost za unapređenja.

Po važećem zakonu, društava za osiguranje su obavezna da obračun premije vrše na osnovu odgovarajućih podataka (podaci o zaključenim ugovorima o osiguranju, prijavljenim, rešenim, isplaćenim i rezervisanim štetama, troškovima u vezi s rešavanjem i isplatom šteta, kao i ostali podaci potrebni za procenu rizika i utvrđivanje premije) te da te podatke dostavljaju Udruženju, u okviru koga je i formiran Informacioni centar. Dalje, društva za osiguranje su dužna da Narodnoj banci Srbije dostave uslove obaveznog osiguranja, tarifu i premijski sistem s tehničkim osnovama premije tog osiguranja i poslovne planove, i to u određenom roku pre primene nove tarife premije, radi provere njihove usaglašenosti sa propisima, aktuarskim načelima i pravilima struke osiguranja. Predviđen je niz mera koje sankcionišu neadekvatno postupanje društva za osiguranje.

Iako dosta dobar, ovaj sistem bi se mogao ažurirati (utvrđen je pre skoro 10 godina), unaprediti i precizirati korišćenjem pozitivnih iskustava drugih zemalja, koje su uspešno i bez velikih potresa sprovele proces liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti.

7. Kontinuiran i jak nadzor poslovanja i tržišnog ponašanja društava za osiguranje

U Srbiji poslove nadzora nad obavljanjem delatnosti osiguranja sprovodi Narodna banka Srbije. Poslovi nadzora uspostavljeni su na jakim osnovama, u instituciji

s visokim stepenom kredibiliteta i sprovede ih eksperti u ovoj oblasti. Taj, veoma važan preduslov svakako će doprineti uspehu procesa liberalizacije premije osiguranja od auto-odgovornosti, uspešnom sprovođenju aktivnosti koje bi predupredile nastanak oblika ponašanja koji su suprotni zakonu i pravilima struke osiguranja i očuvanju stabilnosti sektora osiguranja u Srbiji.

VII. Zaključak

Na osnovu iskustva iz postupaka liberalizacije premija osiguranja od auto-odgovornosti u različitim zemljama, može se zaključiti da postupak liberalizacije treba da bude podržan adekvatnim regulatornim okvirom, ali i sinergijskim aktivnostima osiguravača, supervizije osiguranja i strukovnih udruženja, kako bi se obezbedila zaštita osiguranika i sačuvala solventnost osiguravača u Srbiji. Ukoliko se takav sistem uspostavi, liberalizacija premije osiguranja od auto-odgovornosti može doprineti unapređenju tržišta osiguranja u Srbiji.

Literatura

- Boban Tomevski, "Development of Motor Third Party Liability Insurance", *Market in Terms of Changing Regulation*, Procedia – Social and Behavioral Sciences 44, 2012, str. 204.
- Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Veća
- Doganjić, Jelena, *Problemi utvrđivanja tarifa u osiguranju od auto-odgovornosti* – magistarski rad, Beograd, 2007, str. 21.
- *European Motor Insurance Markets*, Brisel, 2019, str. 16.
- Gönülal S.O., *Motor third-party liability in developing countries*, Vašington, 2009, str. 168-169
- Ilijana Jeleč, "Motor insurance: from liberalization to the implementation of Motor Insurance Directive", *Motor insurance conference*, Beč, 2019, str. 7.
- Jelena Doganjić, Živorad Ristić, "Diferenciranje premija kao preduslov za zaštitu od premijske nestabilnosti i negativne selekcije rizika", *Tokovi osiguranja*, Beograd, 2011, str. 28. i 29.
- Krsto Lipovac, Živorad Ristić, "Analiza broja i struktura saobraćajnih nezgoda u Srbiji sa vrednovanjem posledica", *Savetovanje sa međunarodnim učešćem*, "Dunav Preving", Beograd, 2000., str. 57.
- Narodna banka Srbije, *Pregled osiguranja i šteta u obaveznom osiguranju vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima* 30. 9. 2020. https://www.nbs.rs/export/sites/NBS_site/documents/osiguranje/mesecni/09_2020.pdf, pristupljeno 11. 11. 2020.

- „Norma nr. 15/2017“, Autoritatea de Supraveghere Financiară
- Othmar Ederer, „MTPL Tarrifs liberalization“, *The annual Insurance Conference of the Republic of Moldova*, Kişnjev, 2018, str 8–22.
- Ulrich Meyer, *Third party motor insurance in Europe*, Bamberg, 2006, str.10, 138.
- World Bank; <https://blogs.worldbank.org/opendata/>, pristupljeno 15.11.2020.
- Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Sl. glasnik RS*, br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 i 7/2013 – odluka US.