

Η ασφάλιση και η απληστία του κέρδους

Του Παναγιώτη Σίμιτσεκ

*Δημοσιεύτηκε στο περιοδικό **ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ** [6/5/2009]

Το μέγεθος των συνεπειών της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης των ημερών μας στον τομέα της ιδιωτικής ασφάλισης δεν είναι ακόμα γνωστό σε όλη του την έκταση. Ήδη, όμως, οι μέχρι σήμερα εξελίξεις φαίνεται πως μας ωθούν να αναθεωρήσουμε πολλές από τις απόψεις που τις τελευταίες δεκαετίες αποτέλεσαν "αυταπόδεικτες αλήθειες" που ρύθμιζαν τη λειτουργία του Θεσμού.

Έτσι, λόγω χάρη, σήμερα νομίζω πως θα πρέπει να παραδεχτούμε ότι το καθεστώς των υποχρεωτικών τιμολογίων, ιδιαίτερα στο "γενικευμένο" κίνδυνο της Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτου, αποδεικνύεται ότι υπερτερεί στη διασφάλιση της σταθερότητας των εθνικών αγορών και στην εξυπηρέτηση των ασφαλιζόμενων σε σύγκριση με το διάδοχό του.

Τα επιτεύγματα της πληροφορικής και το μέγεθος του λογιζόμενου στατιστικού πληθυσμού επέτρεπαν την ακριβή μέτρηση της συχνότητας και του ύψους των επισυμβασών ζημιών κατά κατηγορία κινδύνου και έκαναν δυνατή τη συγκρότηση εθνικών τιμολογίων ασφαλιστρών, που εξέφραζαν με επιστημονική ακρίβεια το κατ' έτος αναμενόμενο κόστος των προς διακανονισμό ζημιών.

Η ακριβής αυτή μέτρηση του τεχνικού ασφαλιστρου (70%-75% του συνολικού), επηυξημένου με τους συντελεστές των Γενικών Εξόδων, του Κόστους Προσκήσεως και του Περιθωρίου Κέρδους, καθόριζαν το συνολικό εμπορικό ασφάλιστρο που επιβάρυνε τον ασφαλιζόμενο, ενώ ο υπολογισμός αυτός διασφάλιζε πλήρη διαφάνεια.

Έτσι, η μέθοδος αυτή, έστω και μεσοπρόθεσμα αν λογίσουμε και τις τυχόν αποκλίσεις του υπολογισμού, εξασφάλιζε την πραγμάτωση της γνωστής μας θεμελιακής ισότητας Ασφαλιστρών-Ζημιών, που χαρακτηρίζει την εύρυθμη λειτουργία του μηχανισμού της Ασφάλισης.

Η υποχρεωτικότητα εφαρμογής του Τιμολογίου δεν επέβαλε στασιμότητα στην αγορά, αποκλείοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών του Κλάδου, όπως κατά κόρον έχει συκοφαντηθεί.

Τόσο τα τεχνικά ασφάλιστρα του υποχρεωτικού τιμολογίου όσο και οι επαυξηθείσες εξόδων διαχείρισης και κόστους προσκήσεως αποτελούσαν μέσες τιμές, γεγονός που επέτρεπε την ανάπτυξη ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών, για την επίτευξη επιδόσεων κάτω του μέσου όρου της αγοράς.

Οικονομίες κλίμακος, περιορισμός γενικών εξόδων με τεχνολογικές καινοτομίες, βελτίωση του κόστους διαχείρισης των ζημιών, μειώσεις του κόστους προσκήσεως κ.τ.λ. ήταν τα πρόσφορα μέτρα για την επίτευξη ανταγωνιστικότητας και κατ' επέκταση κερδών.

Βέβαια, υπό αυτούς τους όρους, τα περιθώρια κέρδους ήταν περιορισμένα και πάντα ανάλογα με την έκταση των οικονομιών στους συντελεστές κόστους των ασφαλιστρών.

Σε ορισμένες μάλιστα χώρες (Βλ. Γερμανία, Ελβετία, κ.ά.), σε αναγνώριση του γενικευμένου χαρακτήρα της ασφάλισης αυτοκινήτων και της υποχρεωτικότητας καλύψεως του κινδύνου, το περιθώριο κέρδους περιοριζόταν νομοθετικά σε συγκεκριμένο όριο, πέραν του οποίου η ασφαλιστική εταιρεία υποχρεούτο να επιστρέψει τη διαφορά στους ασφαλισμένους της.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η εμπειρία της ελληνικής αγοράς από τη λειτουργία του συστήματος του υποχρεωτικού τιμολογίου αυτοκινήτων υπήρξε τραυματική.

Σ' όλη τη διάρκεια εφαρμογής αυτού του συστήματος ποτέ δεν λειτούργησε σύμφωνα με τη θεωρητική του θεμελίωση που περιγράψαμε.

Ακόμα και μετά το 1980, παρά το γεγονός της δημιουργίας της έΣΑΕ, που επέτρεπε τον ακριβή προσδιορισμό των αναγκαίων ασφαλιστρών, κατά κατηγορία κινδύνου, για την επίτευξη ισοζυγίου στην αγορά, δεν υπήρξε ούτε μία χρήση στην οποία να επετεύχθη η ζητούμενη ισότητα ασφαλιστρών-ζημιών. Η επίκληση "κοινωνικής ευαισθησίας", οι πελατειακές σχέσεις και το περίφημο "πολιτικό κόστος" των εκάστοτε κυβερνήσεων, αποτέλεσαν στην ελληνική πρακτική αζεπέραστα εμπόδια προκειμένου η Εποπτεύουσα Αρχή να προβαίνει έγκαιρα στις προσαρμογές του τιμολογίου ασφαλιστρών, σύμφωνα με τις βεβαιωμένες ετήσιες μετρήσεις της ΥΣΑΕ.

Το αποτέλεσμα είναι γνωστό: συσσώρευση ελλειμμάτων στον κλάδο αυτοκινήτου, που μέχρι σήμερα επιβαρύνουν τη λειτουργία του.

Η ασφάλιση του αυτοκινήτου διαδόθηκε στις βιομηχανικές κοινωνίες μας σαν ένας τρόπος συλλογικής προστασίας, που προβλέπει την αποζημίωση του παθόντος από τη συλλογική συνεισφορά της ομάδας των ασφαλιζομένων.

Ταυτόχρονα, στη βάση στατιστικής μέτρησης του κόστους αποκατάστασης των ζημιών, η ασφάλιση εφαρμόζει έναν κανόνα δικαιοσύνης που καθορίζει τη συνεισφορά του κάθε ασφαλιζομένου, ανάλογα με τη βαρύτητα του κινδύνου που εμφανίζει.

Το νέο σύστημα μακροοικονομικής ισορροπίας που έκανε την εμφάνισή του στην Ευρώπη τη δεκαετία του '80, με επίκεντρο την απελευθέρωση της οικονομίας, την κατάργηση των ποσοτικών ελέγχων της πίστης και την αντικατάσταση του Κείνσιανού προτύπου στη δημιουργία της ζήτησης από τη χρηματιστηριακή λογική που γρήγορα περνάει στην καρδιά της πραγματικής οικονομίας, θα ευνοήσει την ανάδειξη μιας νέας εκδοχής της ασφαλιστικής πρακτικής.

Η ασφαλιστική προστασία, απαλλαγμένη από τη συλλογική της διάσταση, την περίοδο αυτή μεταβάλλεται σε εξατομικευμένο προϊόν εμπορίας, που κάθε φορά αποτιμάται με βάση το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης.

Οι διατάξεις της 3ης Οδηγίας που εφαρμόζεται από το 1995 σε όλες τις χώρες μέλη της ΕΕ αποτέλεσε το νομοθετικό στήριγμα αυτής της μετάλλαξης.

Η κατάργηση τού σε εθνική βάση συγκροτημένου υποχρεωτικού τιμολογίου και η αντικατάστασή του από τα ελεύθερα διαμορφωμένα εταιρικά τιμολόγια, πέρα από κοινούς ρυθμιστικούς κανόνες και οποιονδήποτε προληπτικό έλεγχο, γρήγορα θα μεταβάλλει τα ασφάλιστρα από "επιστημονικές προσεγγίσεις ακριβείας" σε "εμπειρικό υπολογισμό", προσαρμοσμένο στις ανάγκες της εταιρικής πολιτικής.

Η μεταβολή βέβαια αυτή οξύνει τον ανταγωνισμό μεταξύ εταιρειών για την κατάκτηση μεριδίου αγοράς, που επεκτείνεται πέραν των ελαστικών συντελεστών του κόστους της ασφάλισης και στα τεχνικά ασφάλιστρα, παρά το γεγονός ότι όλοι γνωρίζουν ότι αποτελούν αποκλειστικά συνάρτηση του ύψους και της συχνότητας των ζημιών, ανεξάρτητα από τη ζήτηση της προστασίας.

Για την ακρίβεια, ιδιαίτερα στην περίπτωση της ασφάλισης αυτοκινήτου, που αποτελεί την πιο σημαντική πηγή ασφαλιστρών (30% του συνόλου της ελληνικής αγοράς), γρήγορα αναπτύσσεται ένα ιδιότυπο "ντάμπινγκ" στα ασφάλιστρα, με την παροχή ασφαλιστικής προστασίας εκ συστήματος κάτω του διαπιστωμένου κόστους των ζημιών, γεγονός που θέτει το ισοζύγιο της αγοράς σε μόνιμο κλονισμό. Ενδεικτικό του κλονισμού αυτού στην εγχώρια ασφαλιστική αγορά αποτελεί το γεγονός ότι από το 1996, σε μια δεκαετία, πτώχευσαν πάνω από 27 ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες και μόλις φέτος ανακοινώθηκε επίσημα η υποψηφιότητα άλλων 16.

Το "ντάμπινγκ" βέβαια στα ασφάλιστρα, για να μην αποτελέσει αυτοχειρισμό, έχει ανάγκη από την εξωγενή χρηματοδότησή του.

Έτσι η μπονάντζα που χαρακτηρίζει την περίοδο αυτή τα χρηματιστήρια διεθνώς, όταν έφτασαν να αναπτύσσονται με ρυθμούς της τάξεως του 10% το χρόνο, θα αποτελέσει "την ιδανική ευκαιρία" για την υιοθέτηση της "παράτολμης πρακτικής".

Γρήγορα, λοιπόν, αναπτύσσεται μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών και χρηματαγοράς, προς το αμοιβαίο συμφέρον.

Η μαζική προσφυγή ασφαλιστρών στα διεθνή χρηματιστήρια ενισχύει την ανάπτυξη της χρηματιστηριακής φούσκας, που με τη σειρά της παρέχει όλο και πιο ισχυρά κίνητρα για την τροφοδοσία της με νέα ασφάλιστρα.

Η διαδικασία αυτή όλο και επιτείνει την αλληλεξάρτηση των μερών και σε τελευταία ανάλυση μεταβάλλει την ασφαλιστική προστασία σε χρηματιστηριακό κερδοσκοπικό παιχνίδι.

Έστω και εκ των υστέρων, μετά το πρόσφατο χρηματιστηριακό κραχ και το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, στην αναζήτηση μιας νέας ισορροπίας της ασφαλιστικής αγοράς, θα ήταν ασυγχώρητη παράλειψη να μην αναζητήσουμε τις ρυθμίσεις εκείνες στη λειτουργία της ασφάλισης που θα μπορούσαν να την απαλλάξουν από την "απληστία" του κέρδους, πρωταίτια της σημερινής της εκτροπής.