

מרכז הראל לחקר שוק ההון
הפקולטה לניהול ע"ש קולר
אוניברסיטת תל אביב



ביטוח רכב בישראל השוואה בינלאומית ובעיות מבניות בשוק

מרץ 2024

תודות

תודה מיוחדת לשחר רון ומשה שחף.

תודה והערכה רבה (לפי א-ב) לאילנית אדסמן-נבון, אורי אומיד, אתי אלישקוב, עמיעד בן מאיר, אבי בן נון, אופיר בן-דור, דר' משה ברקת, רוני גינור, אסף גרינשטיין, אנה זיסווילר, דרור זסלר, שמואל זקן, איל טולדנו, דדי טל, הלנה טקסרה, אריק יוגב, דניאל ישראלי, זיו כהן, יונל כהן, ערן כהן, עלית כספי, מור מימרן, אוהד מעודי, וודיע עווד, אביגדור קפלן, שרון רייד, יהונתן שוורץ, אלעד שלף, אילן שפירו, איילת שצברגר, נדב שרייבמן ופרופ' עודד שריג על סיועם בבצוע המחקר, הערותיהם המועילות ועל תובנות פרי נסיונם רב השנים.

המחקר נערך ע"י פרופ' דן וייס ודר' נעמי שפירר בלפר.

עוזר מחקר: נועם דותן

שוק ביטוח הרכב - ריבוי שחקנים ואינטרסים

רשות שוק ההון, הביטוח והחסכון

- חברות הביטוח
- סוכני הביטוח
- הפול
- שמאי הרכב
- בעלי המוסכים
- סוחרי הרכב
- יבואני הרכב והחלפים
- גנבי הרכב



ציבור המבוטחים

משרד התחבורה, משטרה, שופטים

מקורות הנתונים

- KPMG - שוק הביטוח בישראל – ביטוחי הרכב
- EY - מערכת InsurTool
- Milliman Market View
- דוחות כספיים של חברות הביטוח (בישראל ובחו"ל) והפול
- Compustat נתוני
- דוחות רשות שוק ההון, הביטוח והחסכון
- Association of British Insurers
- WOBI
- Statista.com
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה
- EIOPA Global Insurance Market Trends
- מרכז המחקר והמידע של הכנסת
- Fitch Rating
- S&P 2023 Global Report
- הערכות ואומדנים של מרכז הראל
- משטרת ישראל

תכן

1. תמצית מנהלים
2. שוק ביטוח הרכב בישראל – 2013 עד 2022
 - 2.1 רווחיות
 - 2.2 התפתחות פרמיית ביטוח רכב
 - 2.3 תביעות
 - 2.4 הוצאות תפעוליות
 - 2.5 פערי רווחיות בין חברות
3. בעיות מבניות בשוק ביטוח הרכב
 - 3.1 חוסר בקיבולת ביטוח משנה
 - 3.2 רכב רכוש
 - 3.3 פיקוח על תעריפי ביטוח חובה
 - 3.4 פיקוח על תעריפי הפול

1. תמצית מנהלים

ביטוח רכב בישראל – תמצית מנהלים

רווחיות חברות הביטוח

- במהלך עשר השנים האחרונות, מבטחי רכב בישראל (חובה ורכוש) הפסידו חיתומית בשייר במצטבר כ-1.7 מיליארד ש"ח.
- רווחי השקעות כיסו את ההפסדים ועומדים בבסיס רווחי הענף.
- קיימים הבדלים משמעותיים ברמת ה-LOSS RATIO בין חברות הביטוח. במהלך עשר שנים, חלקן הרוויחו וחלקן הפסידו חיתומית מאות מיליוני ש"ח.
- בנוסף, מבטחי המשנה הפסידו חיתומית במהלך עשר השנים האחרונות כ-0.7 מיליארד ש"ח.
- חלה עלייה משמעותית בעלות התביעות בשנים האחרונות, בעקב עקב עלייה בעלות השכר ובעלות החלפים.
- רמת הריווחיות בענף ביטוח רכב בישראל דומה למקובל בארה"ב, אנגליה וגרמניה.

חוסר קיבולת ביטוחי משנה

- חלק מחברות ביטוח נשענות באופן משמעותי על ביטוחי משנה, בעקר משיקולי הון.
- לאחרונה, מבטחי המשנה החמירו את תנאי ביטוחי המשנה וחלקם במגמת יציאה משוק ביטוח רכב בישראל.
- בחלק מהחברות, ניכרת ירידה בדרוג/איכות מבטחי המשנה בביטוח רכב.
- **חוסר בקיבולת ביטוחי משנה מהווה איום על שוק ביטוחי הרכב בישראל:**
 - ✓ קיים בשוק חשש מעצירת פעילות של חלק מחברות הביטוח בישראל (בעיקר חברות "מאותגרות הון") כתוצאה מצמצום הצע והחמרת תנאי ביטוחי המשנה.
 - ✓ עצירת פעילות של חלק מהחברות תפגע בתחרות בשוק.
- **המלצה 1:**
 - שיפור ניהול סיכוני ביטוח משנה וחיזוק המשטר התאגידי והבקרה הפנימית בחברות הביטוח לגבי התקשרות בעסקאות ביטוח משנה.

רכב רכוש

- קיים עיוות מבני בתהליך התביעה – עלות השמאות גבוהה ממחיר השוק של עלות תיקון הנזק בפועל.
- התוצאה הינה עודף תשלומים בגין תיקוני רכב והפסדים משמעותיים ממקרי אבדן גמור להלכה, המייקרים ביחד את עלות ביטוח מקיף וצד ג' בישראל.
- קיימת אסימטריה במידע בין החברות. בניגוד לביטוח חובה (מנברא), לחברות יש הסטוריה פנימית בלבד המשמשת לחישוב תעריפי ביטוח מקיף/צד ג'.

■ **המלצה 2:**

- **שמאות נזק לרכב תשקף מחיר שוק של עלות תיקון הנזק בפועל.**
- **הקמת בסיס נתונים משותף לתעריפי מקיף/צד ג' ברמת שוק (בדומה לתעריפי סיכון טהור בחובה) יקטין את האסימטריה במידע בין השחקנים ויגביר את התחרות.**

פיקוח על תעריפי ביטוח חובה

- כיום נעשה במנגנון PRIOR APPROVAL - הפיקוח מאשר עדכונים בתעריפים על פי בקשות של החברות, המציגות ניתוח אקטוארי של תעריפים לאלפי פרופילי סיכון. מתנהל מו"מ עם הפיקוח.
- זוהה חוסר עקביות לאורך זמן במטרות הפיקוח על תעריפי ביטוח חובה בין שמירה על יציבות חברות הביטוח לבין הגנה על הצרכנים.
- הקריטריונים לאשור בקשת חברה לשינוי תעריפי ביטוח חובה אינם ברורים.

■ **המלצה 3:**

➤ **פיקוח על תעריפי ביטוח רכב חובה יהיה באמצעות מנגנון FILE AND USE, באופן דומה לקיים בפועל במעל 20 מדינות בארה"ב, באנגליה ובגרמניה.**

פיקוח על תעריפי הפול

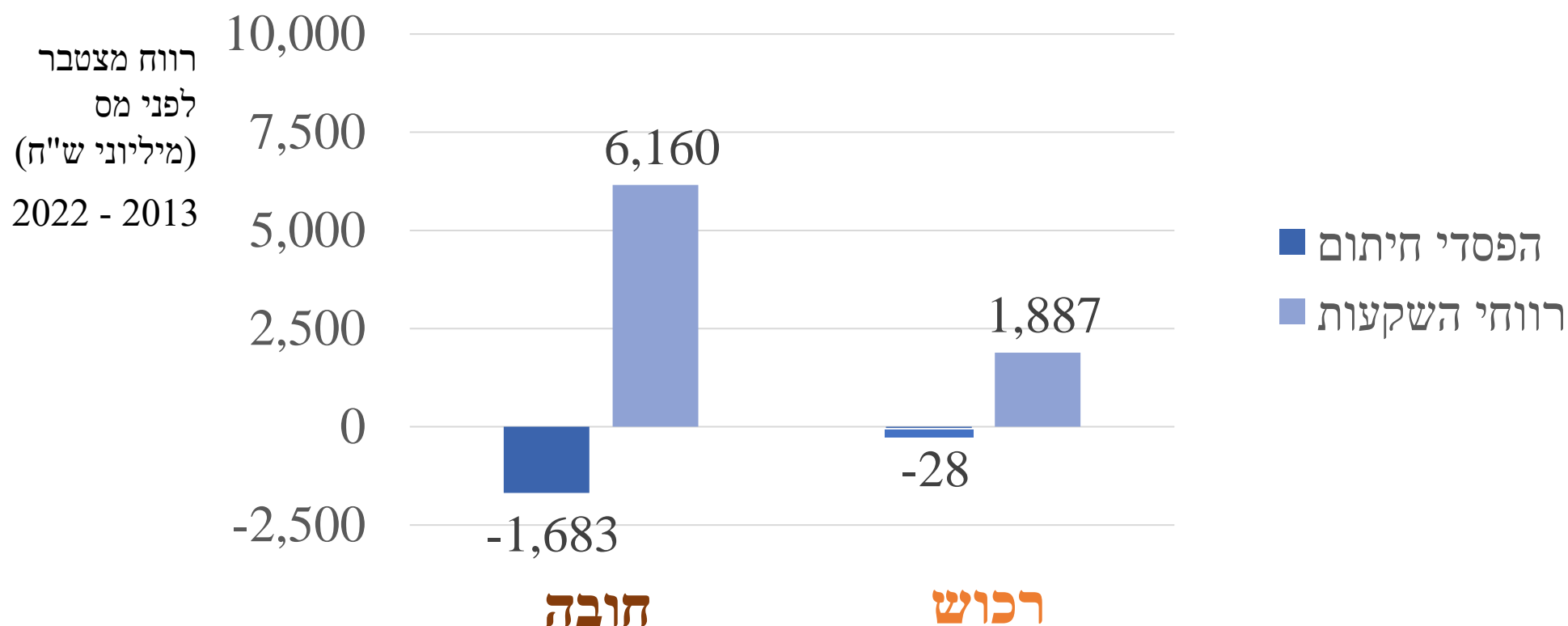
- הפול נועד להיות ביטוח שיורי, בפועל אינו כזה.
- תעריפי הפול אמורים להקבע על בסיס הערכת הסיכון הטהור הממוצע בשוק בתוספת שלא תפחת מ- 25%. בפועל חלק מהתעריפים למכוניות תחרותיים וה- LOSS RATIO של ביטוחי אופנועים כמעט 300%.
- הפסדי הפול עלו בשנים האחרונות והקפם קרוב לרף המאושר על פי החוק (8%) בעקר בשל העלות הגבוהה של תביעות האופנועים. בעשר השנים האחרונות, קיימת העמסה נוספת של נזקי אופנועים על חברות הביטוח בשעור 3.5% מהפרמיות באמצעות מנגנון קל כבד.

- **המלצה 4:**

- על הפול להיות ביטוח שיורי כנקבע בחוק ולא להציע תעריפים תחרותיים. תעריפי הפול יחזרו להיקבע על בסיס הערכת הסיכון הטהור הממוצע בשוק בתוספת שלא תפחת מ- 25%.
- יש לתקן עיוותים קיימים בתעריפי ביטוחי האופנועים המביאים לסבסוד לאוכלוסיות מסויימות על חשבון אוכלוסיות אחרות. תיקון זה צפוי להביא לשינוי התנהגות הרוכבים באופן שיצמצם את הסיכון הביטוחי הכולל.
- הפול יציע לבעלי אופנועים לרכוש פוליסה (כמעט) מאוזנת אקטוארית, בפרמיה זולה משמעותית עם השתתפות עצמית מוגדלת. דוגמה: הנחה של 50% בפרמיה עם השתתפות עצמית בסך 90,000 ש"ח.

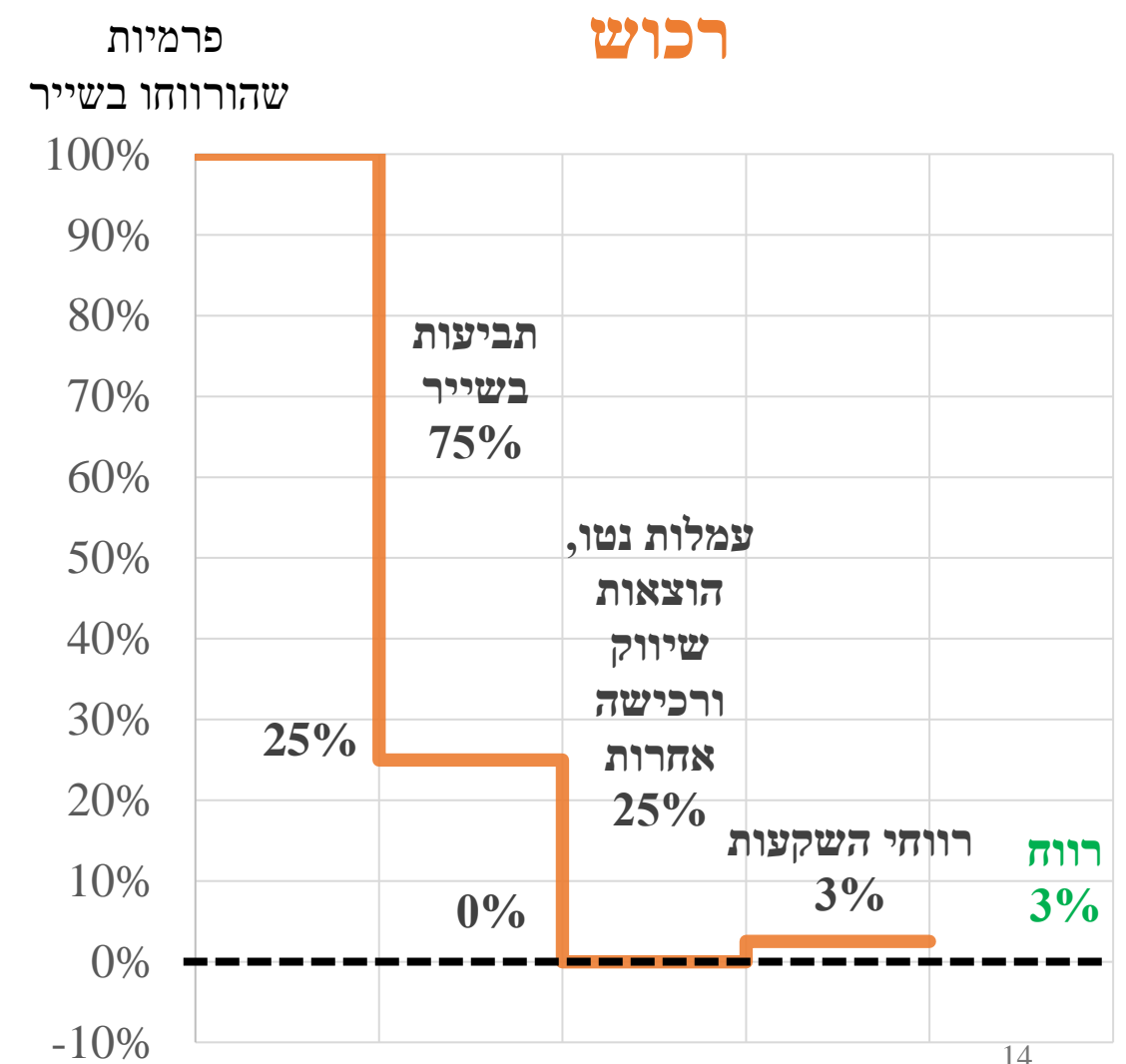
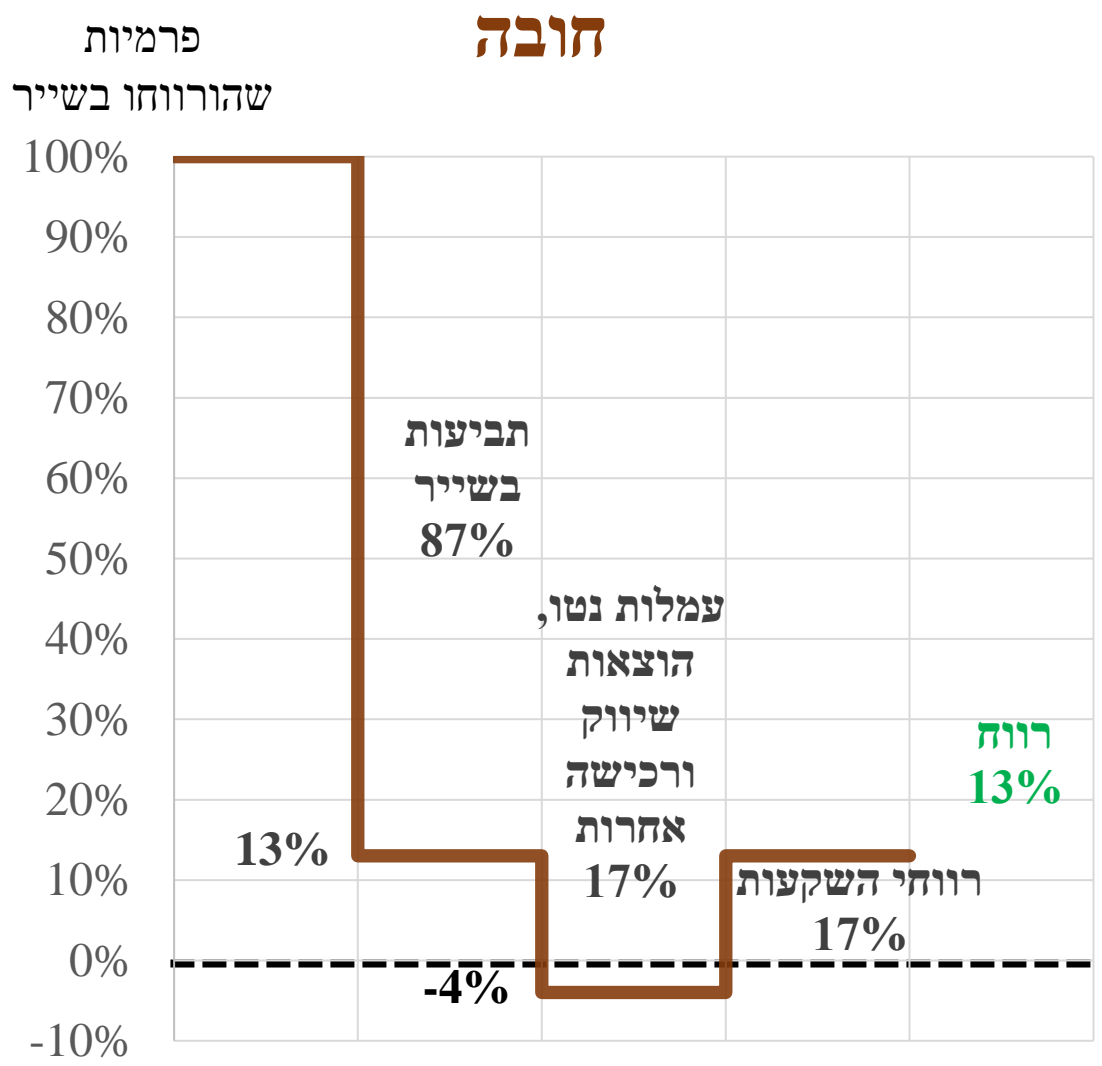
2. שוק ביטוח הרכב בישראל

במהלך 2013 עד 2022, ענף ביטוח הרכב גילגל פרמיות בהפסד והרוויח מהשקעות



ההפסד החיתומי על בסיס דוחות כספיים ועלות התביעות כוללת השפעת אינפלציה וצבירת ריבית היוון.

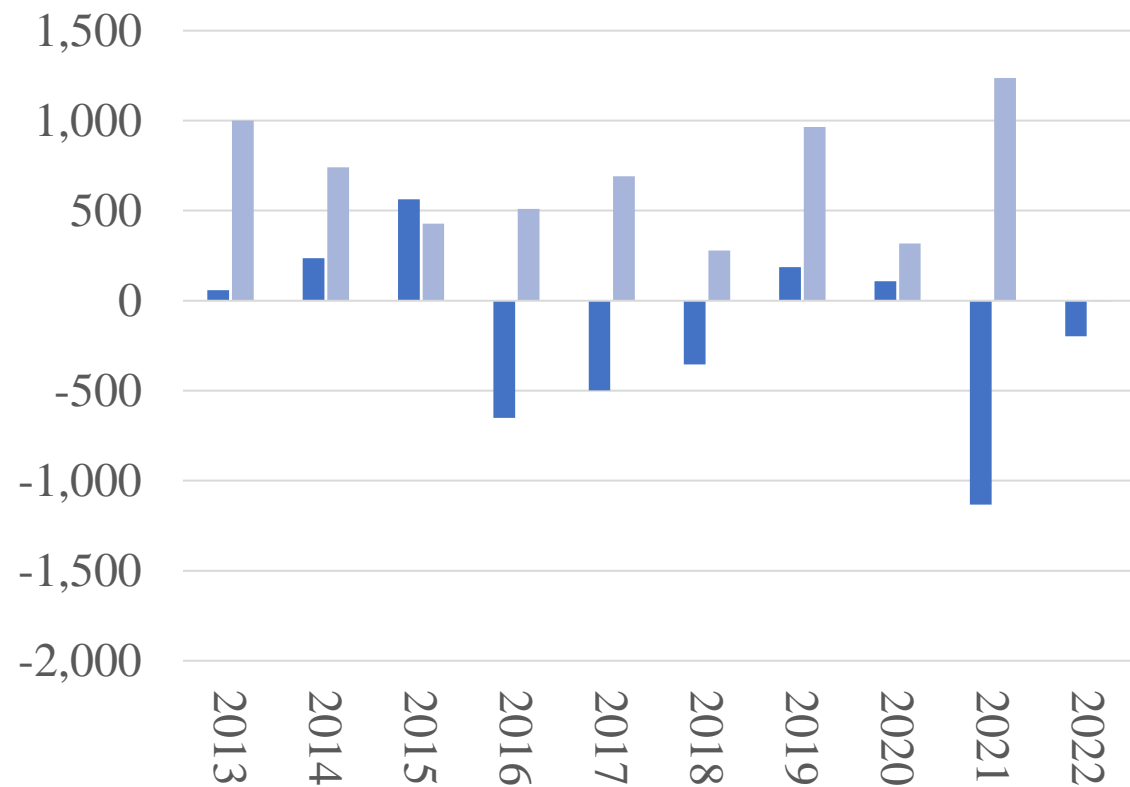
מרכיבי הרווח בענף ביטוח רכב 2013-2022



תנודתיות משמעותית ברווח לאורך השנים – חולשה בשנים 2021-22

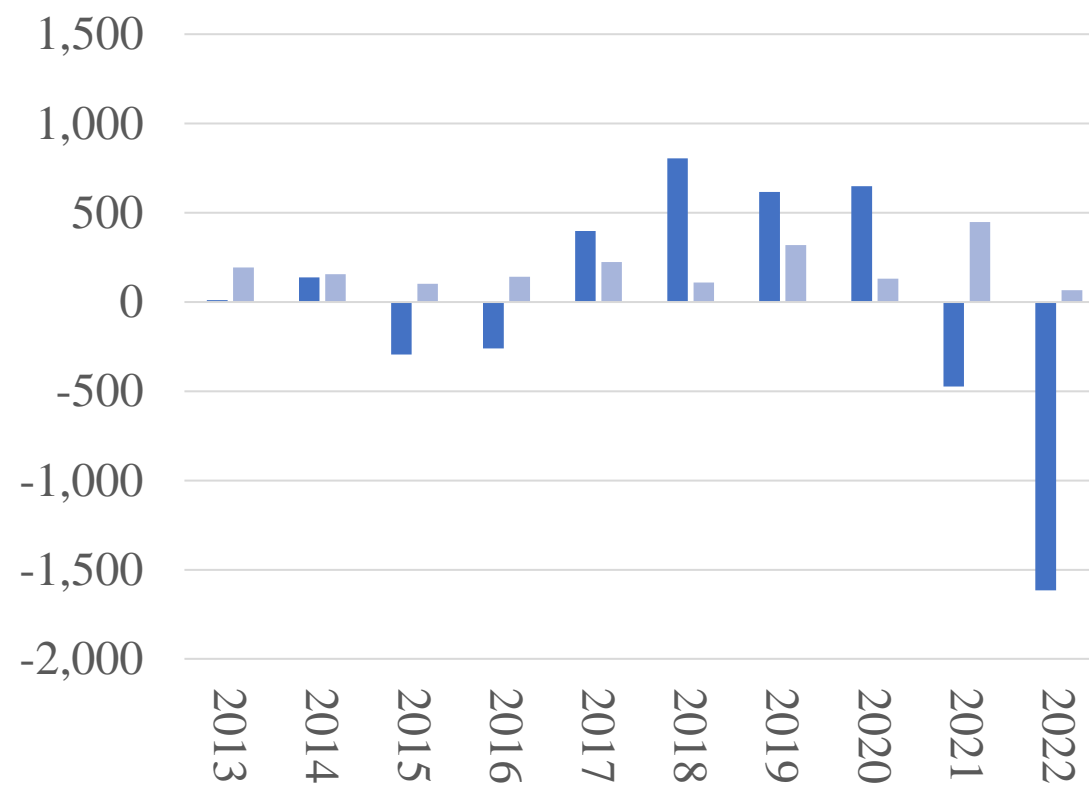
רווחים לפני מס
(מיליוני ש"ח)

חובה



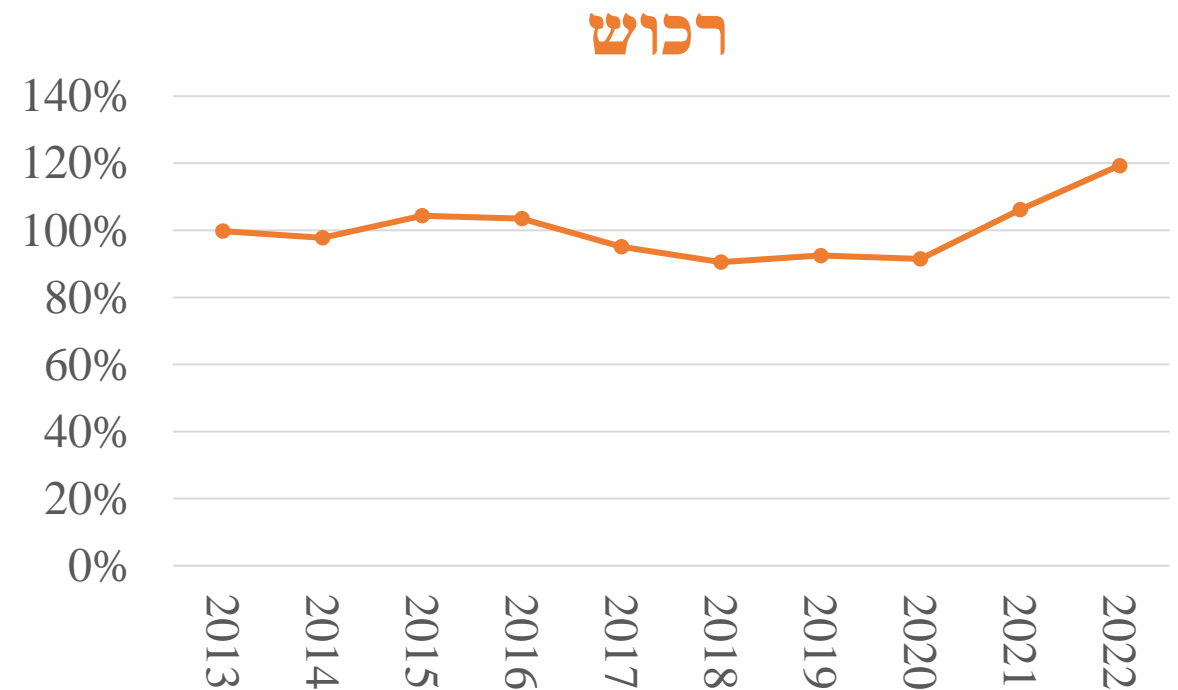
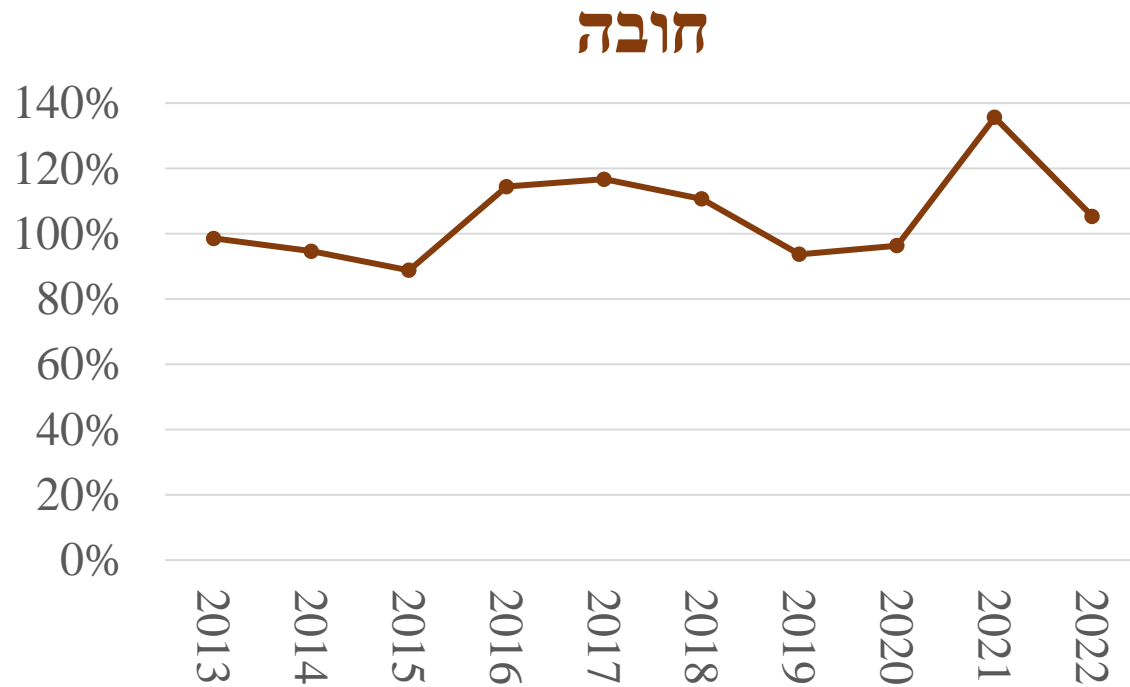
רווחים לפני מס
(מיליוני ש"ח)

רכוש



רווחי (הפסדי) חיתום ■ רווחי השקעות ■

NET COMBINED RATIO – חולשה בשנים 2021-22



ממוצע 2013 עד 2022: 100% בביטוח רכוש ו-105% בביטוח חובה

כולל עליה ב-17% בשנת 2016 בשל דו"ח וינוגרד וירידה תואמת בשנת 2019.
כולל עליה ב-15% בשנת 2021 בשל שינויי ריבית.

הנחות בבסיס השוואה בינלאומית

■ ביטוח כלי הרכב בישראל, בניגוד לביטוח הנהג בחלק ממדינות ארה"ב.

■ ביטוח חובה

• ביטוח חובה בישראל הינו מסוג NO FAULT ללא תקרת נזק לגבי נזקי גוף של נהג, נוסעים והולכי רגל. NO FAULT קיים בחלק ממדינות ארה"ב.

• ביטוח חובה בארה"ב, אנגליה וגרמניה הינו לנזקי גוף ורכוש שנגרמו לצד שלישי ומוגבל בתקרות (נמוכות יחסית).

• בארה"ב אנגליה וגרמניה ביטוח החובה כולל ביטוח צד ג'.

• בישראל קיימים מנגנונים ייחודיים - הפול וקרנית.

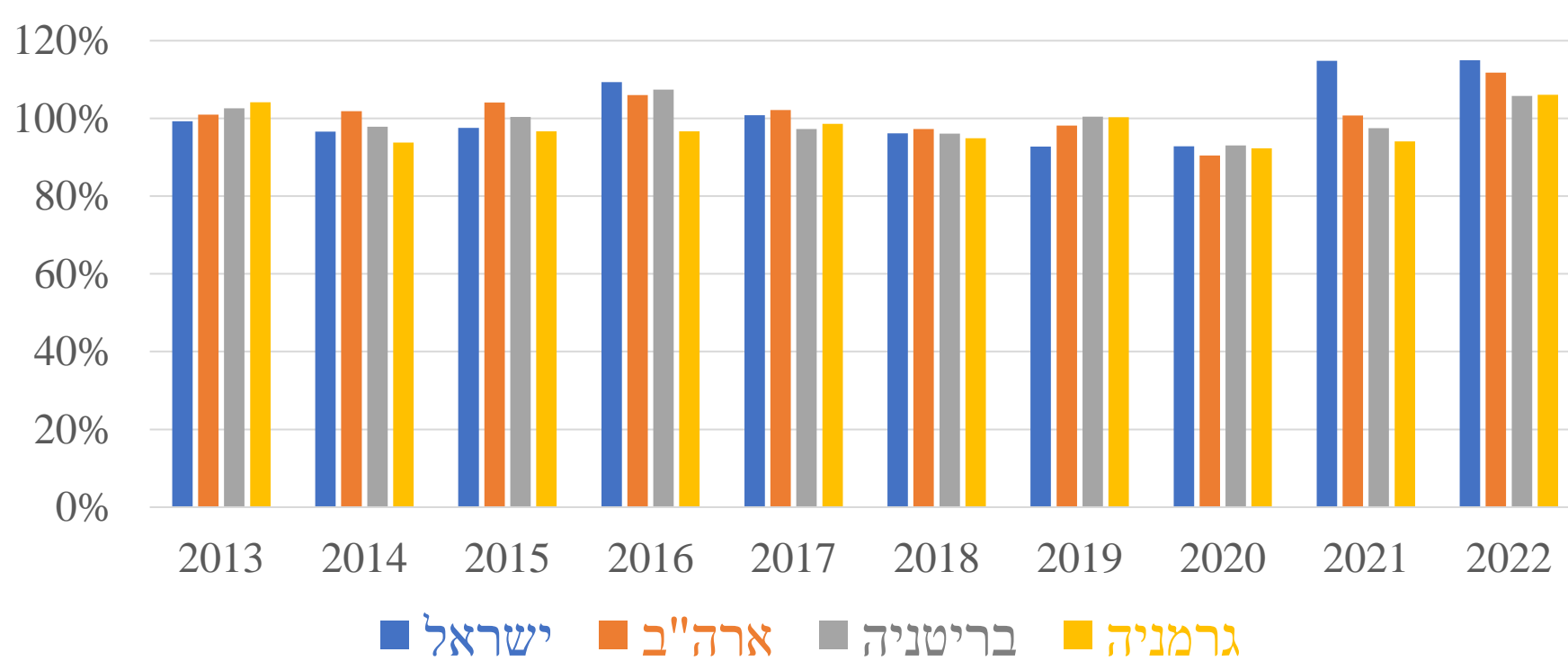
■ ביטוח רכוש

• לכל סוג רכב, מיסוי גבוה בישראל גורם לסכומי ביטוח רכב גבוהים מאשר בארה"ב, אנגליה וגרמניה.

לכן, ההשוואה למדינות אחרות באה לתת מושג כללי ואינה "הוגנת", כי מבנה הכיסוי הביטוחי בארצות ההשוואה שונה. כלומר, ההשוואה הינה אינדיקטיבית בלבד ואינה משווה בין שווים.

NET COMBINED RATIO

בישראל דומה למדינות אחרות



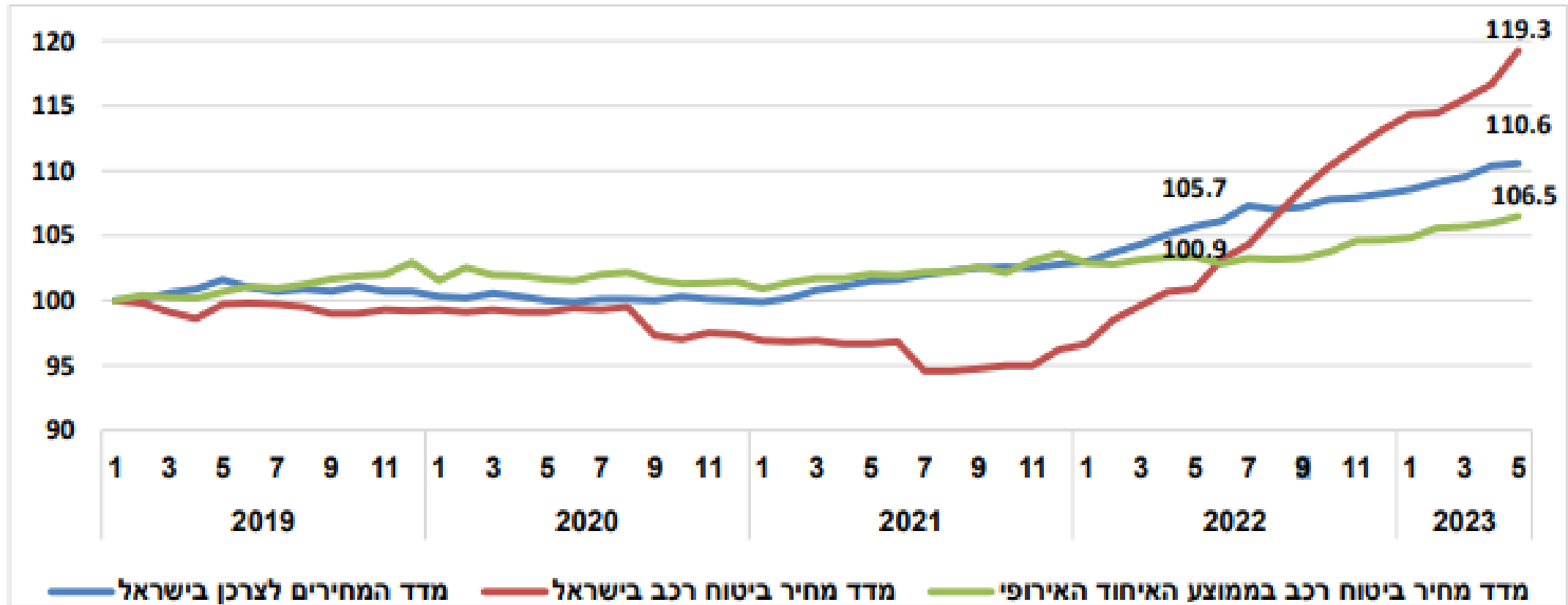
ממוצע
2013-2022

102%	ישראל
101%	ארה"ב
100%	בריטניה
98%	גרמניה

בישראל היחס משוקלל לביטוחי חובה ורכוש לפי הקף פרמיות.

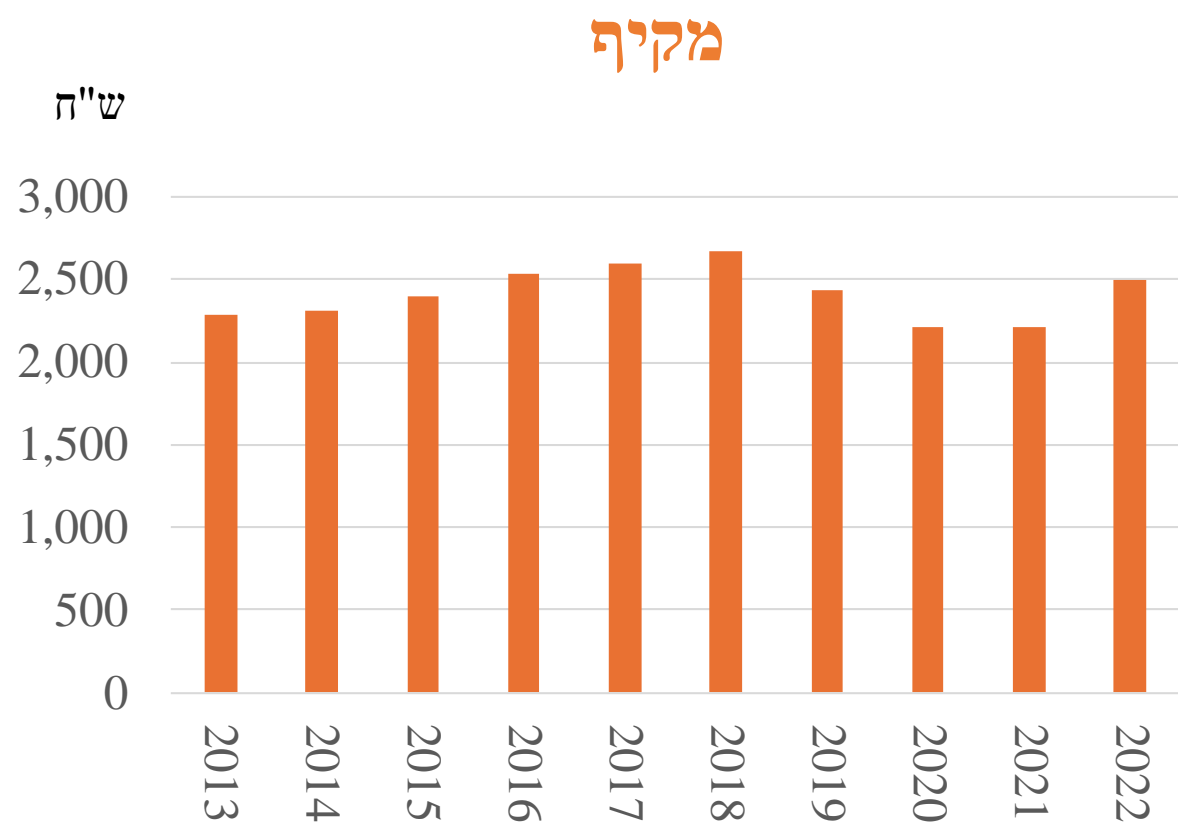
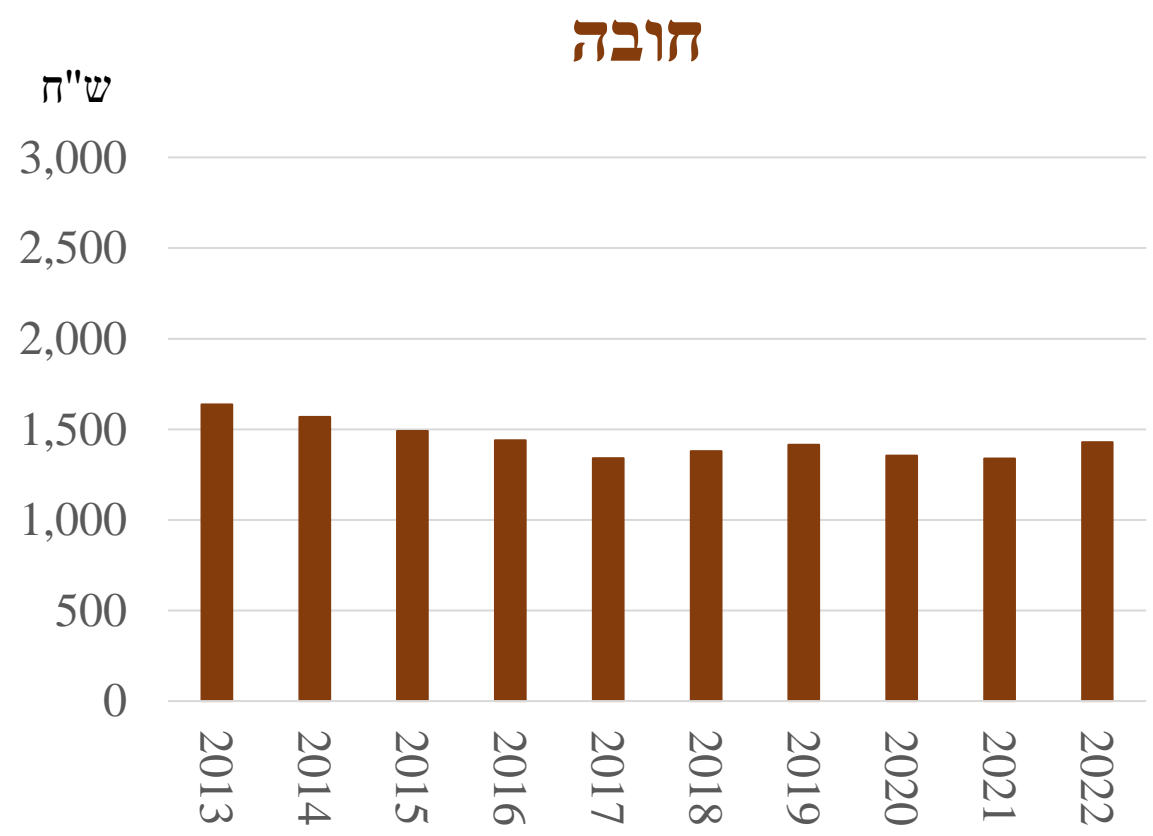
תעריפי ביטוח הרכב בישראל עלו בשנתיים האחרונות מעל לעלייה באירופה

(שינוי במדד מחירי ביטוח רכב בישראל ובאירופה - ינואר 2019 עד מאי 2023)



בעשר השנים האחרונות חלה ירידה בפרמיה הממוצעת הנומינלית ברכב חובה

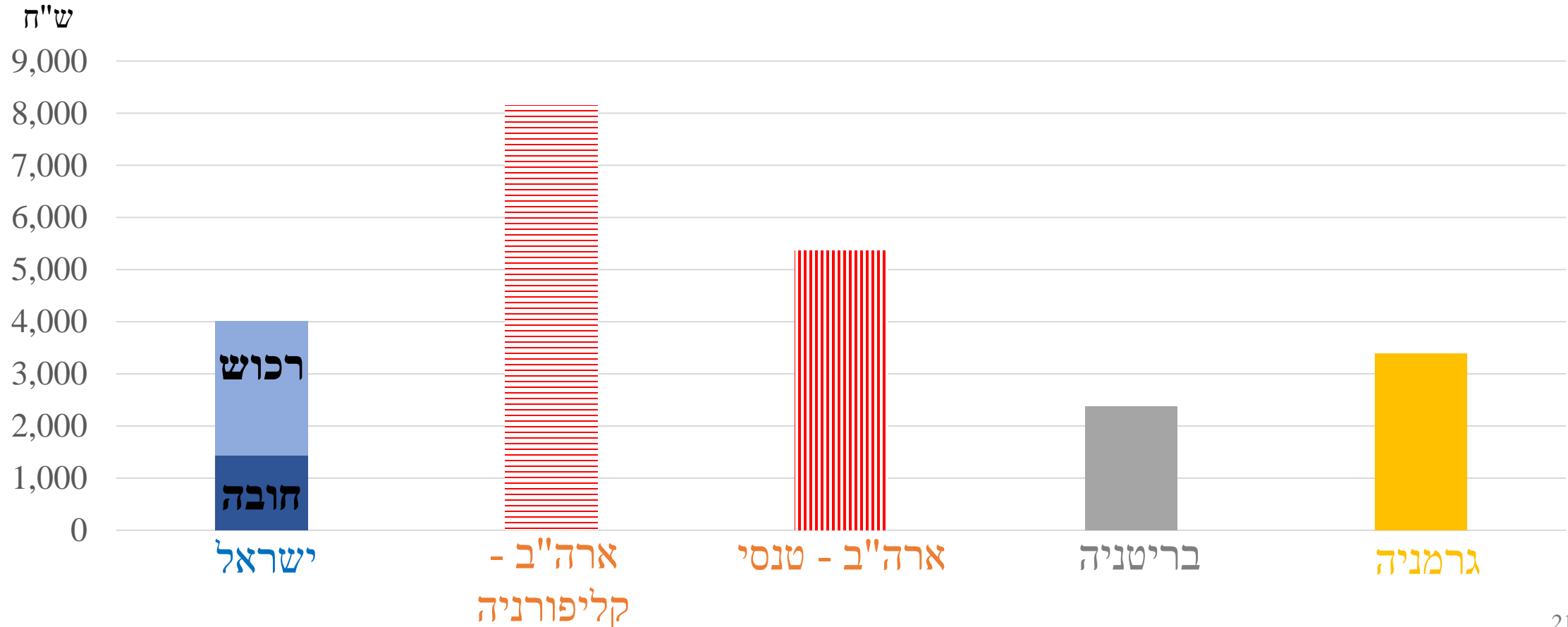
שינוי בפרמיה שנתית ממוצעת - כלי רכב פרטי (עד 3.5 טון)



מקור: דוח הממונה לשנת 2022, רשות שוק ההון, ביטוח וחסכון, WOBİ ואמדני מרכז הראל.

פרמיית ביטוח רכב בישראל יקרה בהשוואה לגרמניה ובריטניה, זולה מרוב מדינות ארה"ב

פרמיה שנתית ממוצעת לכלי רכב פרטי – השוואה בינלאומית (נתוני 2022)



עליה בגניבות כלי הרכב

מספר כלי רכב גנובים בשנה

זינוק בשלוש

שנים אחרונות

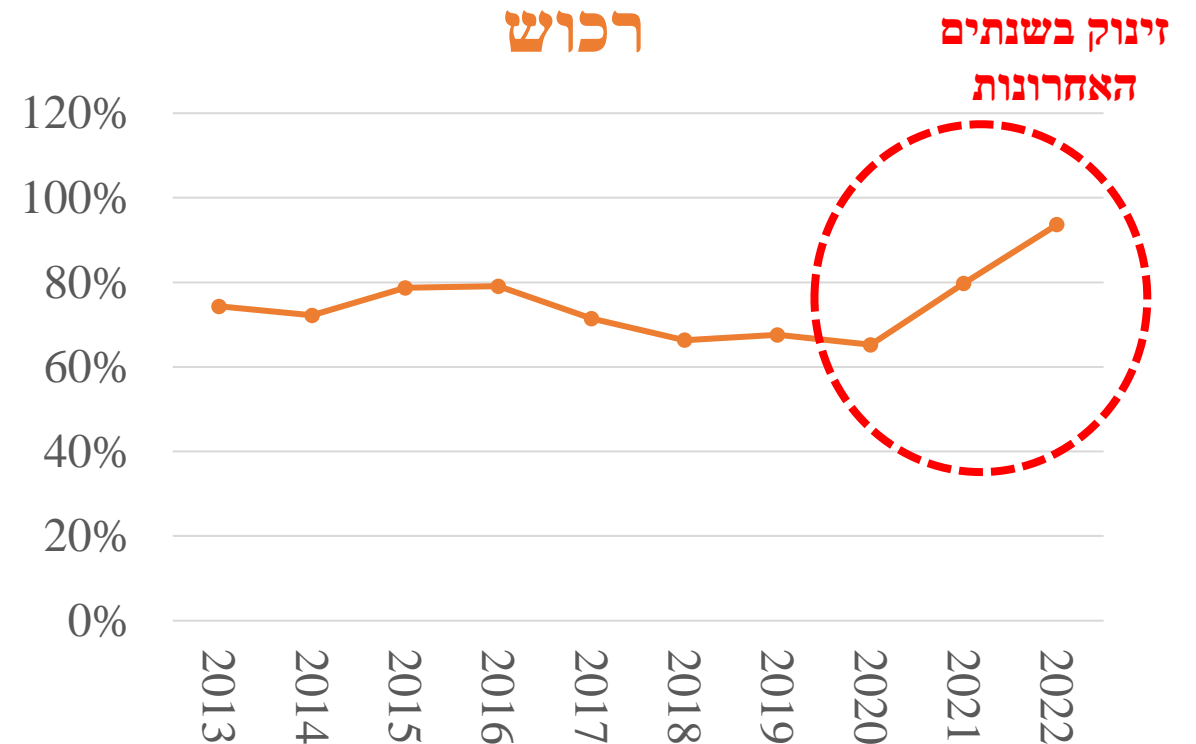
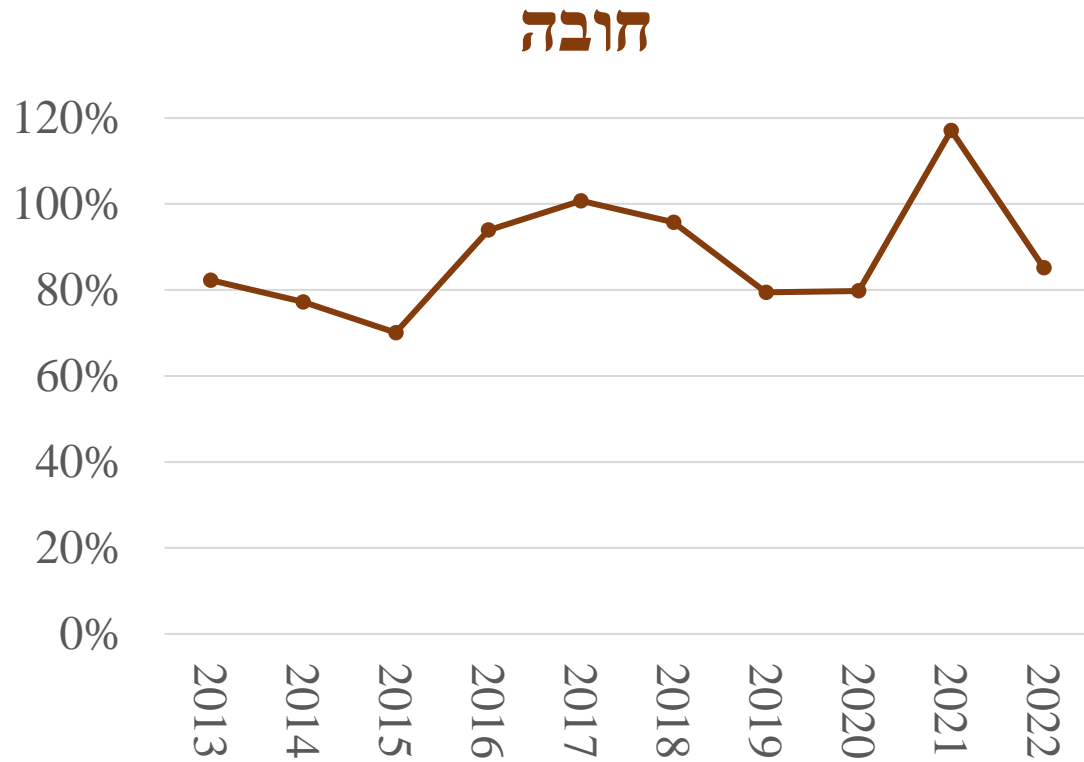


מקור: משטרת ישראל, נתוני גניבות.

- בתקופה 2013 עד 2022 נגנבו בישראל בממוצע מספר (יחסי) רב יותר של כלי רכב בשנה מאשר בגרמניה או ספרד, אך פחות מאשר בצרפת או באנגליה.
- בשנת 2023 נגנבו כ-20,000 כלי רכב. אמדן הפיצוי בגין גניבות כלי רכב בשנת 2023 הוא כ-1.0 מיליארד ש"ח (כ-10% מהפרמיות ברוטו)*.

* לפי עלות פיצוי כלי רכב ממוצע שמרני של 60 אלף ש"ח, ושיעור ביטוח מקיף של 80% מהרכבים שנגנבו.

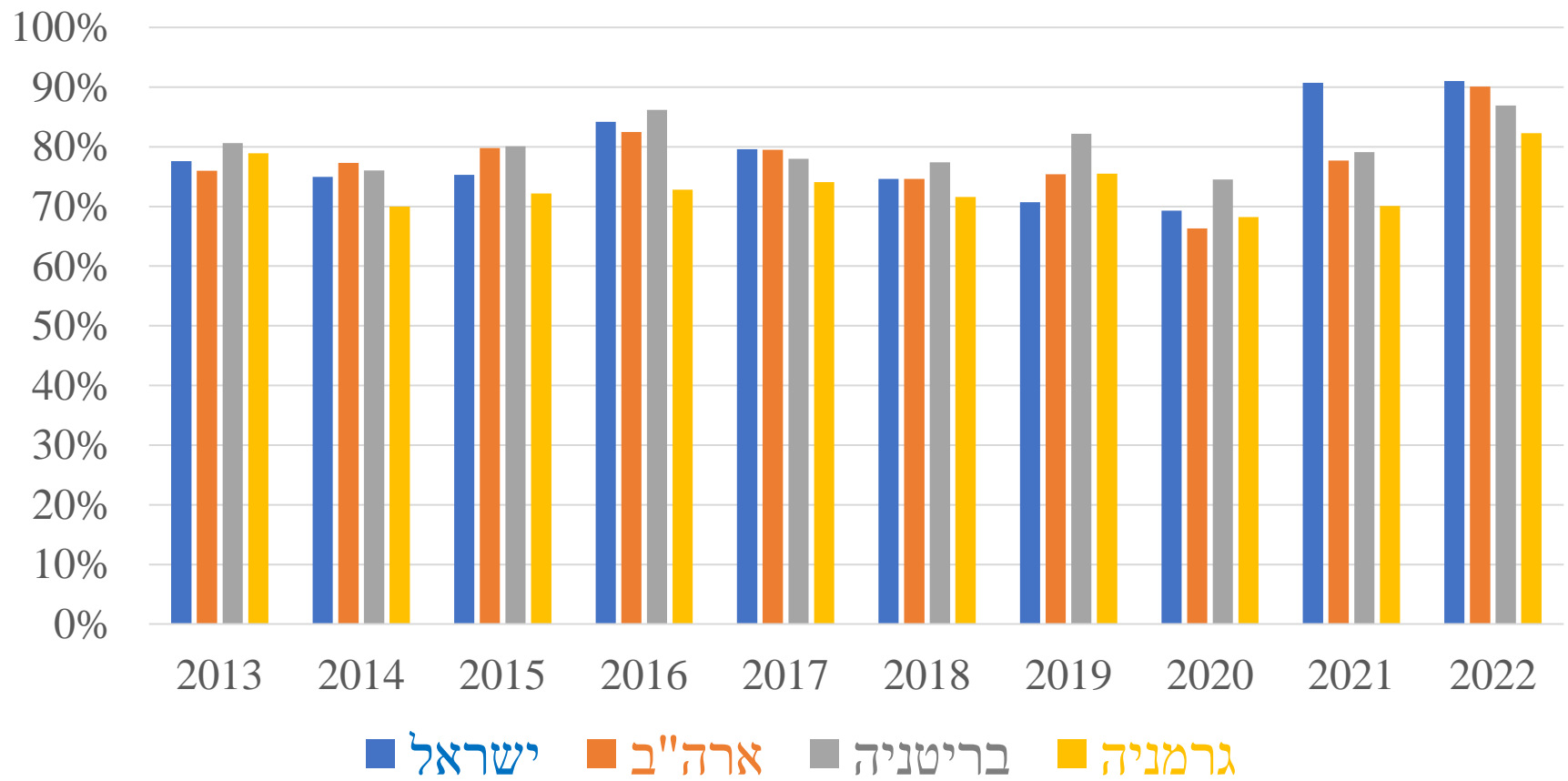
NET LOSS RATIO



ממוצע 2013-2022: 75% בביטוח רכוש ו-87% בביטוח חובה

כולל עליה ב-17% בשנת 2016 בשל דו"ח וינוגרד וירידה תואמת בשנת 2019.
כולל עליה ב-15% בשנת 2021 בשל שינויי ריבית.

NET LOSS RATIO בישראל דומה למדינות אחרות



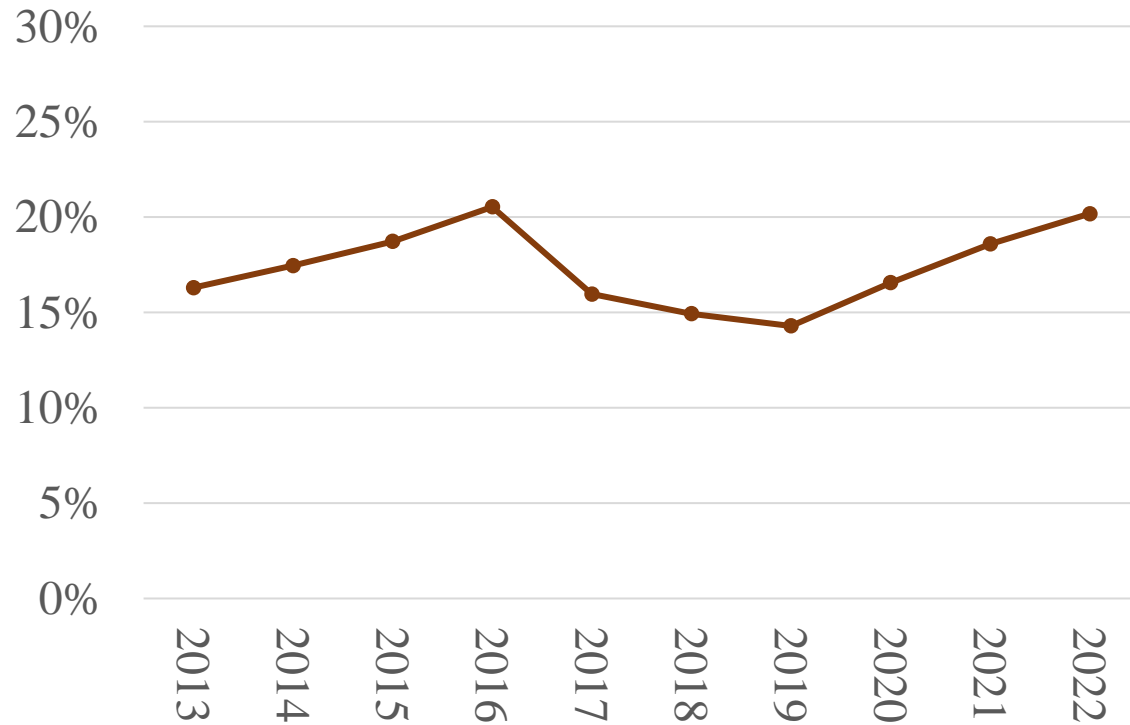
ממוצע
2013-2022

79%	ישראל
78%	ארה"ב
80%	בריטניה
74%	גרמניה

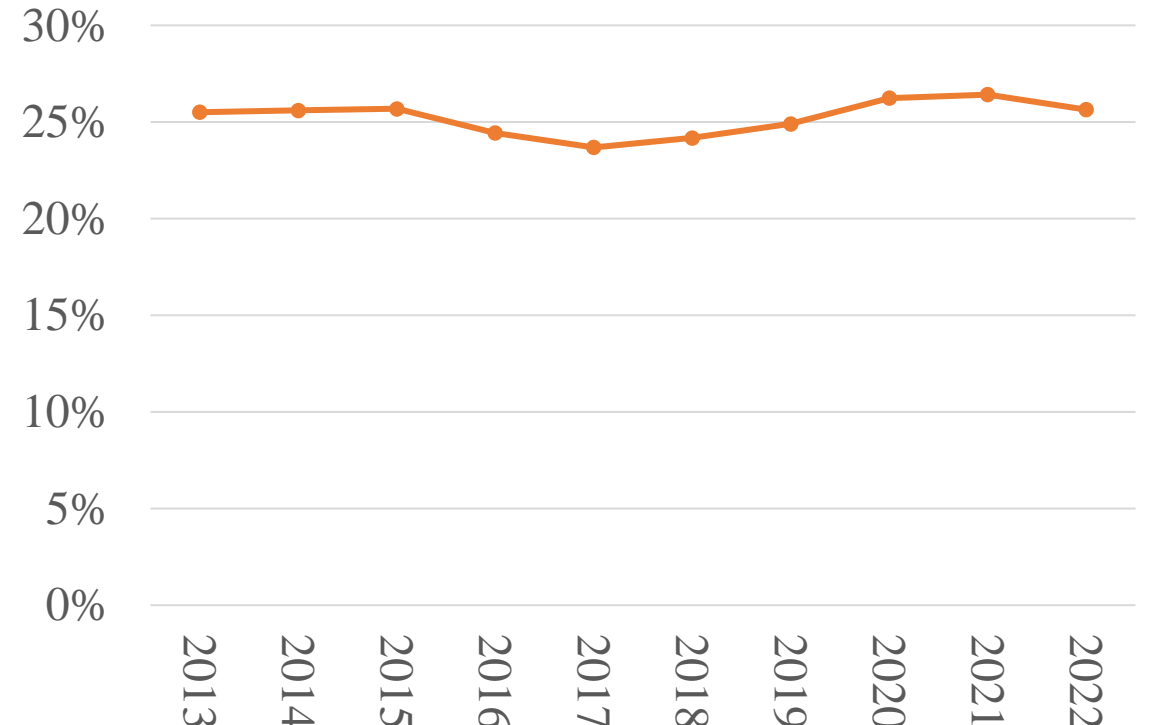
בישראל היחס משוקלל לביטוחי חובה ורכוש לפי הקף פרמיות.

NET EXPENSE RATIO

חובה

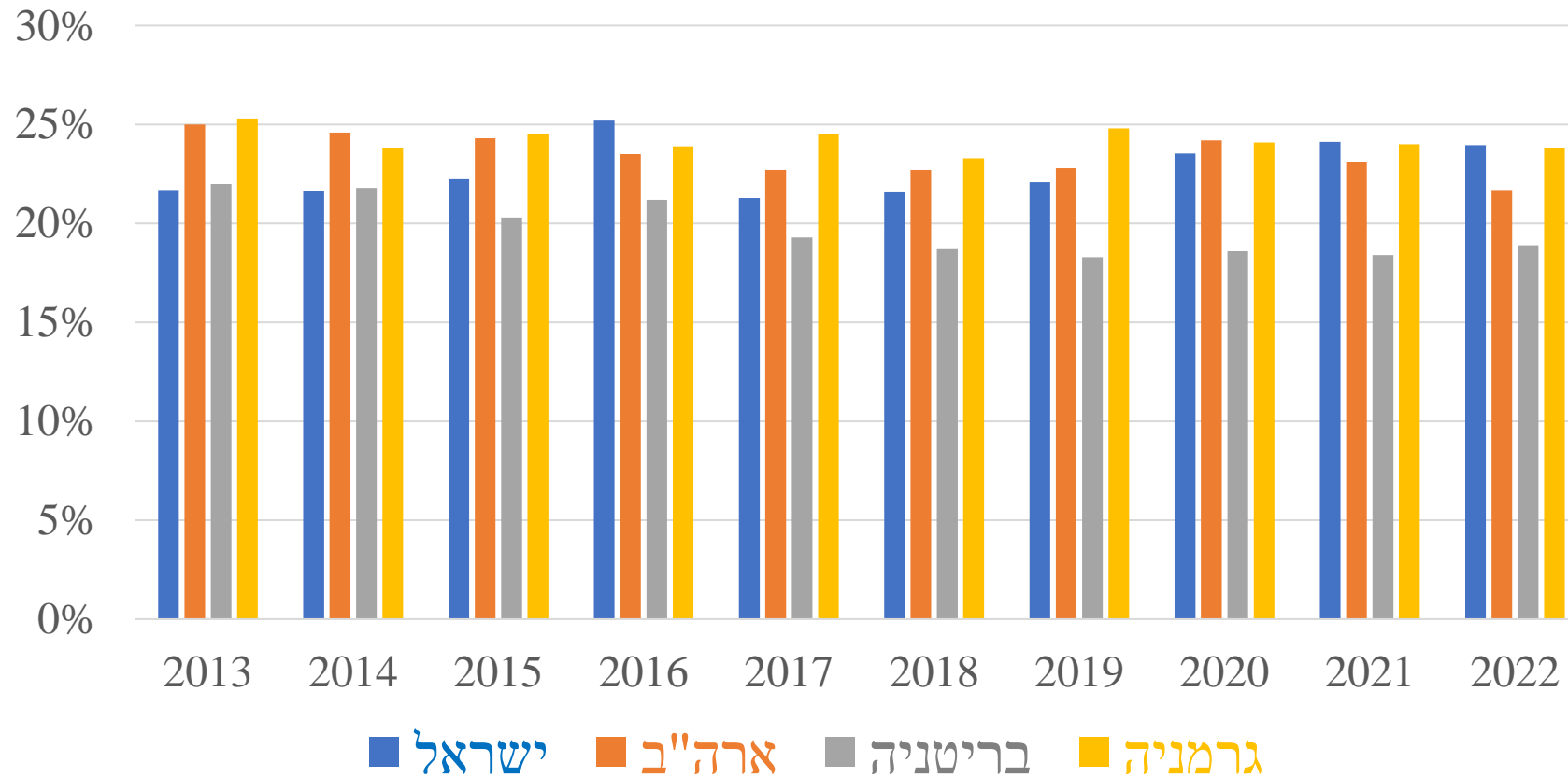


רכוש



ממוצע 2013-2022: 25% בביטוח רכוש ו-17% בביטוח חובה

NET EXPENSE RATIO בישראל דומה למדינות אחרות



ממוצע
2013-2022

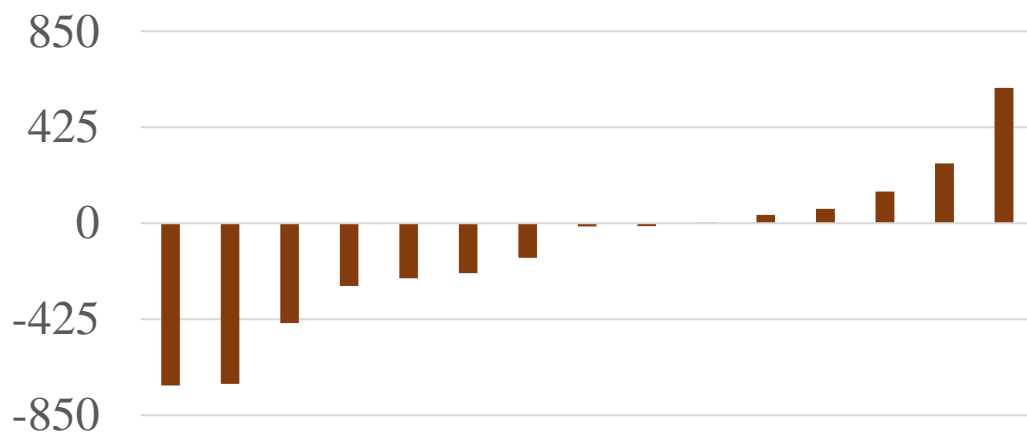
23%	ישראל
23%	ארה"ב
20%	בריטניה
24%	גרמניה

פערים גבוהים ברמת הרווחיות של 15 חברות הביטוח

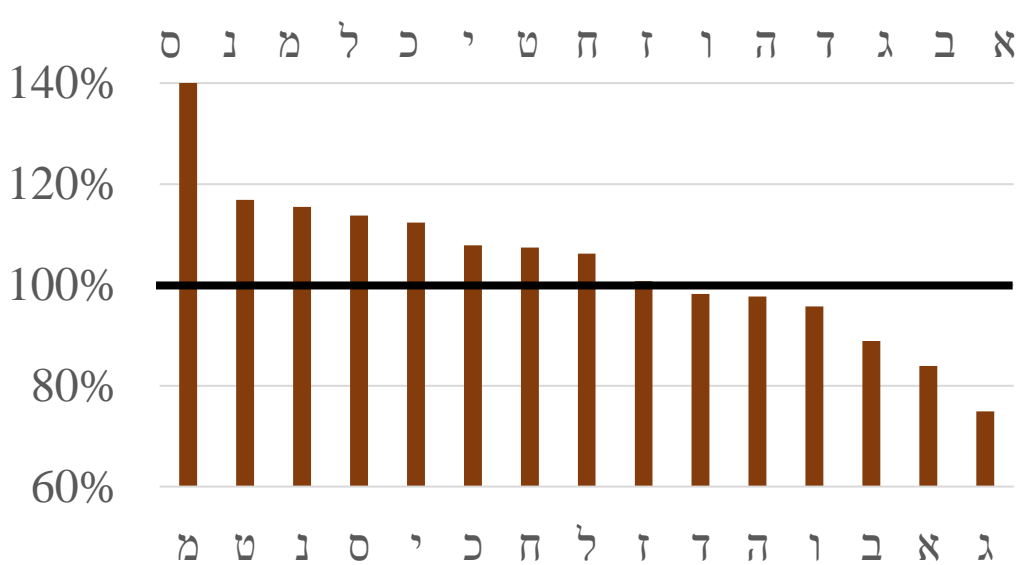
נתונים מצטברים – 2013-2022

רווח חיתומי
(מיליוני ש"ח)

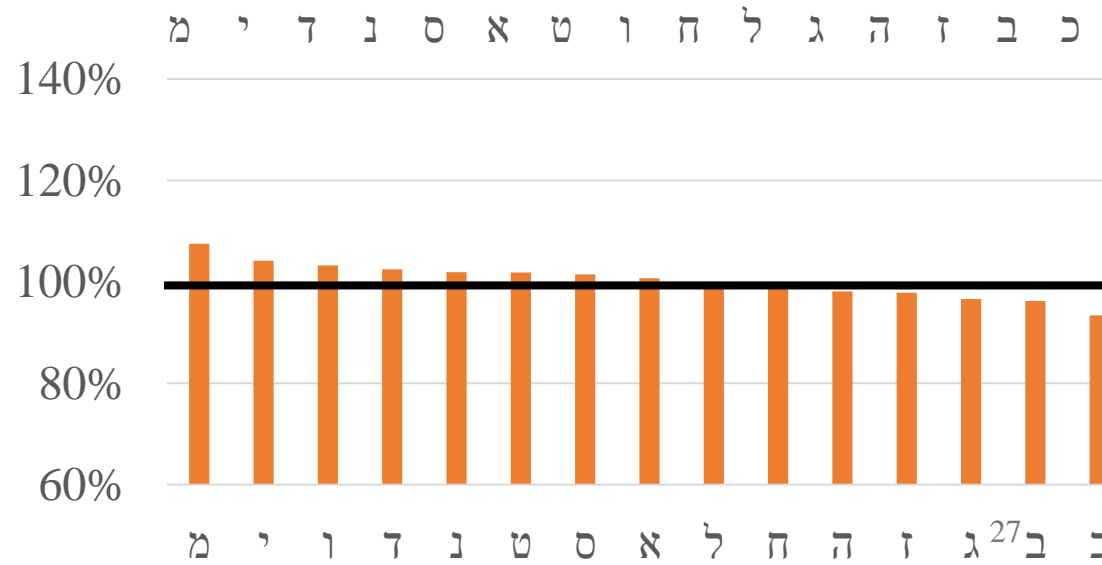
חובה



Net
Combined
Ratio

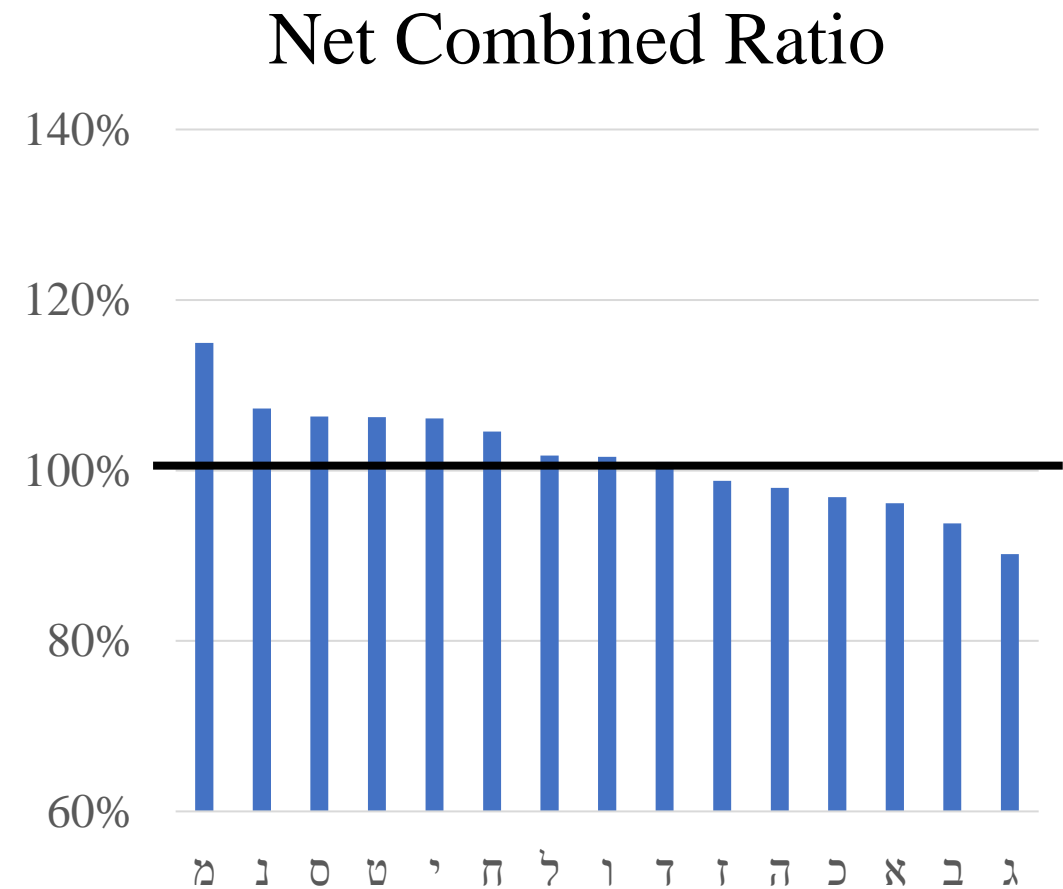
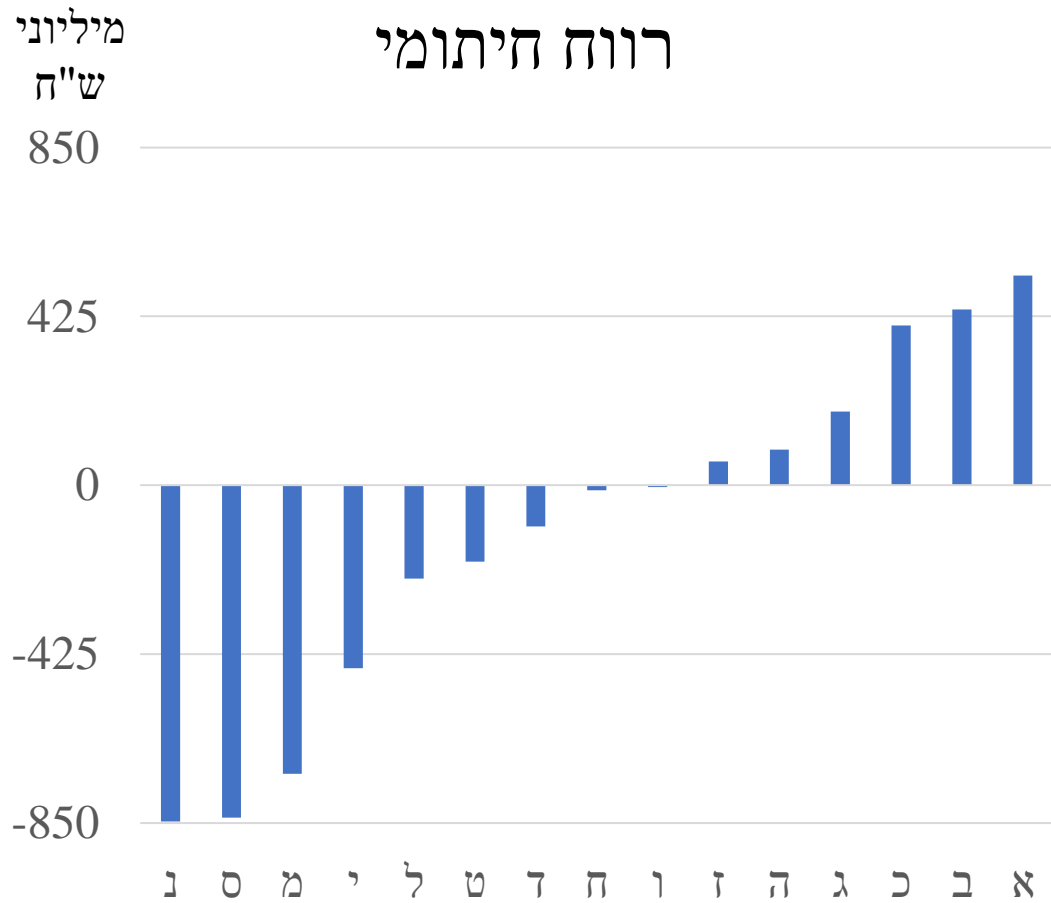


רכוש



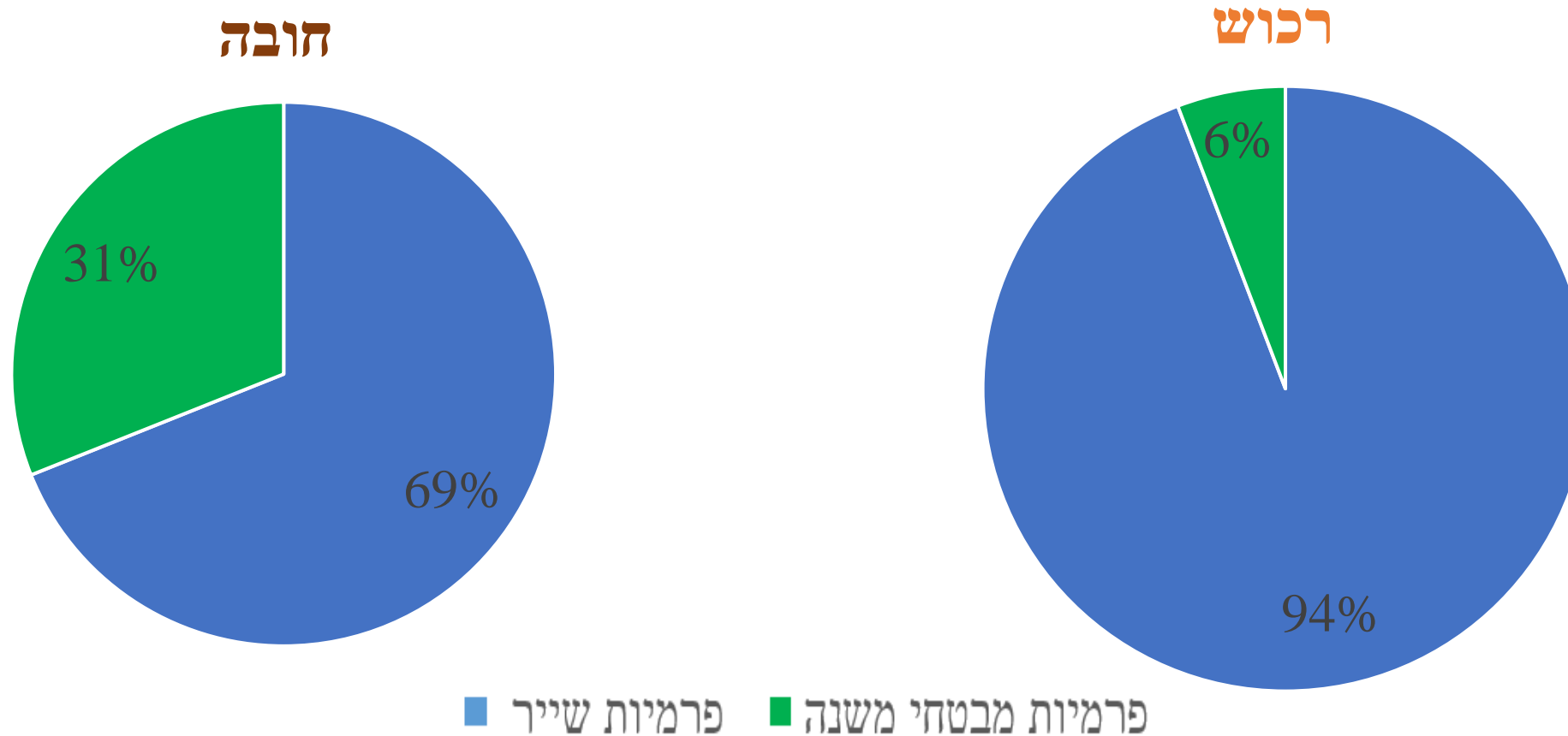
פערים גבוהים ברמת הרווחיות של 15 חברות הביטוח

נתונים מצטברים – חובה ורכוש 2013-2022



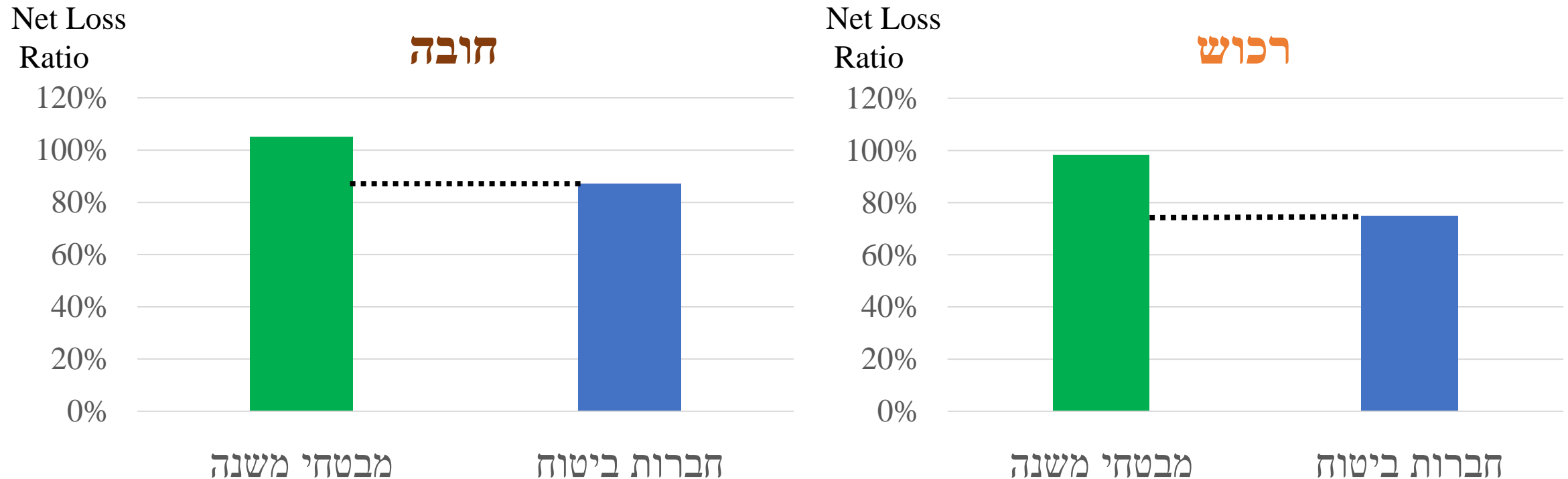
3. בעיות מבניות בשוק ביטוח הרכב

חלק מבטחי המשנה בפרמיות ברוטו, 2013-2022



סה"כ פרמיות מבטחי משנה 2013-2022: 4.7 מיליארד ש"ח ברכוש ו- 15.9 מיליארד ש"ח בחובה

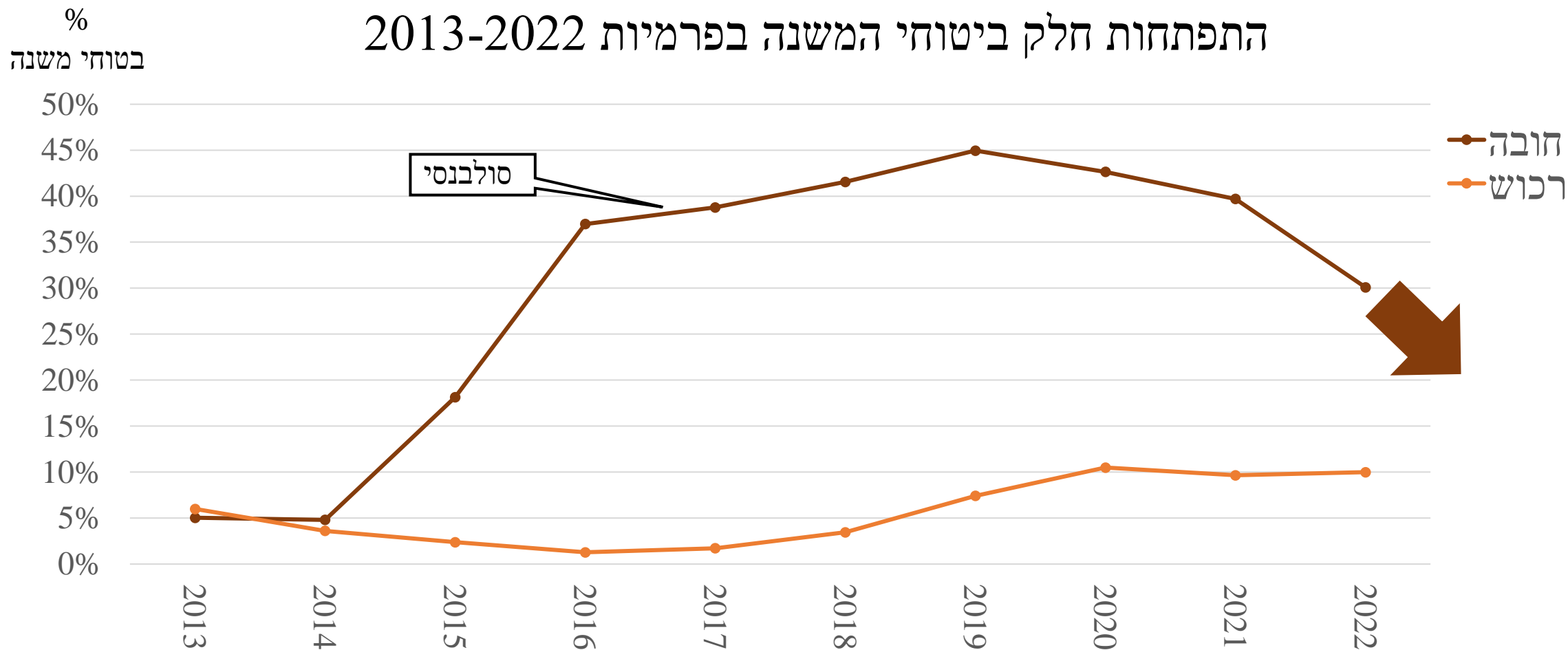
מבטחי המשנה הפסידו חיתומית בביטוחי רכב בישראל כ-727 מיליוני ש"ח בתקופה 2013-2022



במהלך עשר שנים, מבטחי המשנה הפסידו כ-805 מיליון ש"ח בחובה והרוויחו כ-78 מיליון ש"ח ברכוש.

לא כולל רווחי השקעות של מבטחי משנה, לא כולל עמלות ששולמו על ידי מבטחי המשנה.

בחובה ניכרת ירידה בהיקף ביטוחי המשנה והרעה בתנאים בשנים האחרונות



תמונת מצב - מרץ 2024

- הפסדי מבטחי המשנה בשוק הרכב הישראלי גרמו חוסר בקיבולת ביטוחי משנה עקב יציאה/צמצום פעילות של מבטחי משנה בשוק ביטוחי רכב ישראל והרעה בתנאי ביטוחי המשנה.
- כיום, חלק מעסקאות ביטוח המשנה הינן מימוניות באופיין ומעבירות מעט סיכון למבטחי המשנה.
- בחלק מהחברות, ניכרת ירידה בדרוג/איכות מבטחי המשנה בביטוח רכב.
- בשנת 2022, היקף הפסדי החיתום של מבטחי המשנה של חלק מהחברות היה בהיקף דומה להון העצמי של אותן חברות.
- **איום על שוק ביטוחי הרכב בישראל:**
 - ✓ קיים בשוק חשש מעצירת פעילות של חלק מחברות הביטוח בישראל (בעיקר חברות "מאותגרות הון") כתוצאה מצמצום ביטוחי המשנה.
 - ✓ עצירת פעילות של חלק מהחברות תפגע בתחרות בשוק.

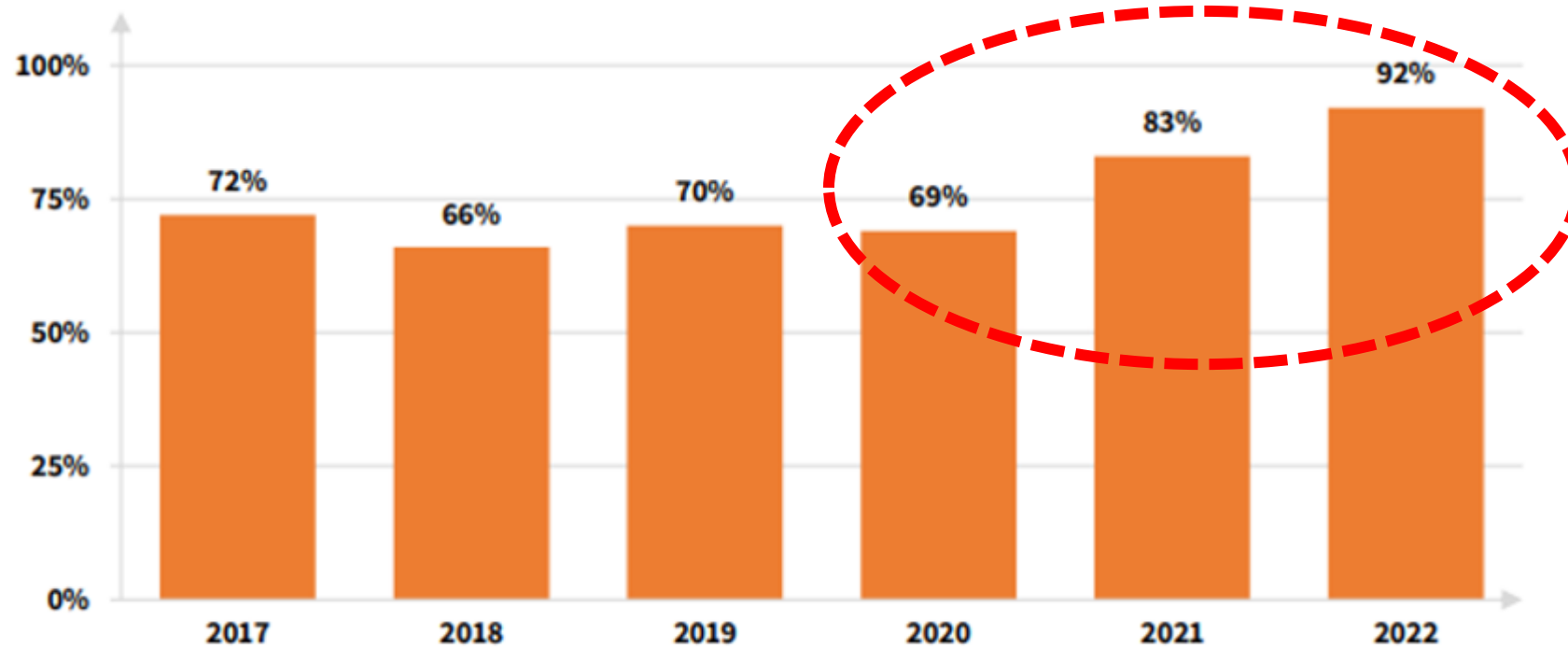
המלצה 1

- שיפור ניהול סיכונים הנמכרים למבטחי משנה וחיזוק המשטר התאגידי בחלק מחברות הביטוח לגבי התקשרות בעסקאות ביטוח משנה.

עלויות תיקון וחלפים

עלייה דרמטית בעלויות תיקונים בשלוש השנים האחרונות

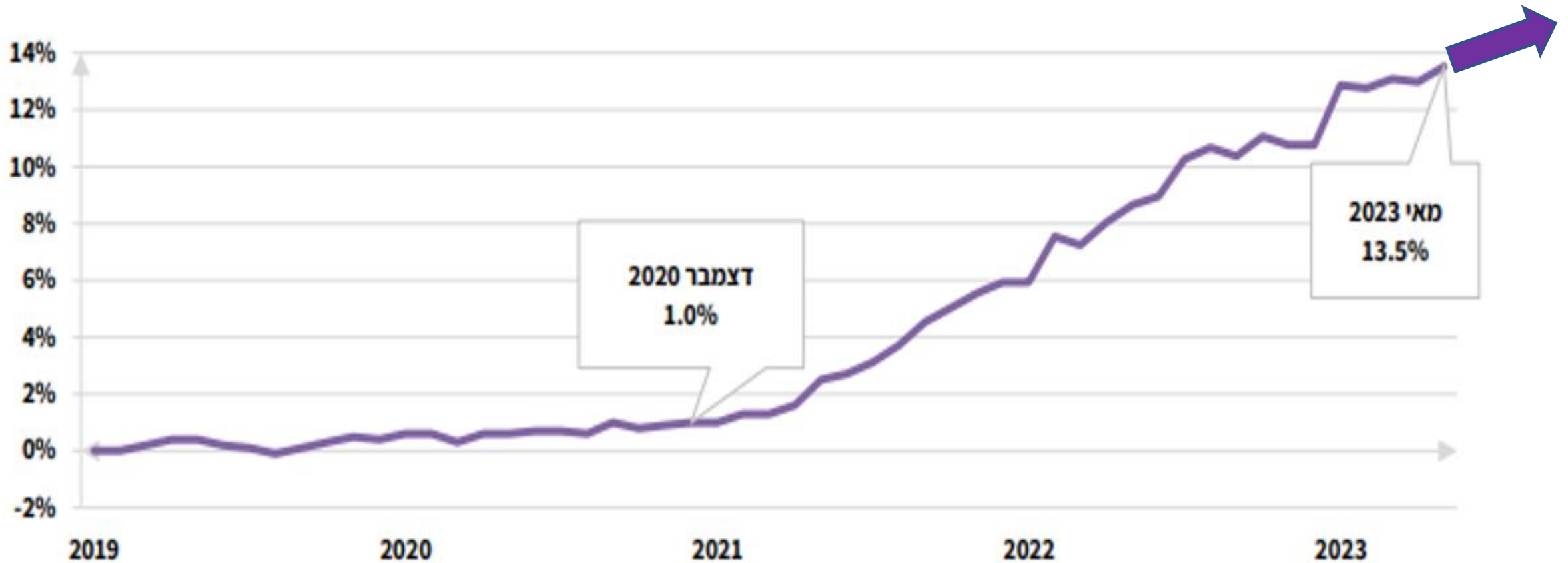
Loss
Ratio
רכוש



רשות שוק ההון, דוח שנתי 2021, פרק ג' - נתונים כמותיים בתחום הביטוח, 20 בספטמבר 2022.

רשות שוק ההון, דוח שנתי 2021, פרק ג' - נתונים כמותיים בתחום הביטוח, 20 בספטמבר 2022, עמ' 18; הודעה לעיתונות, [רשות שוק ההון מונעת קיזוז לא מוצדק מהפיצוי הכספי למבוטחים בתביעת רכב](#), 4 ביוני 2023.

שינוי מצטבר במדד מחירי תיקונים וחלפים לרכב (ינואר 2019 עד מאי 2023)



עיוות מבני בתהליך תביעה בגין נזקי רכב רכוש

- עלות השמאות גבוהה ממחיר השוק של עלות תיקון הנזק בפועל.
- תוצאות של העיוות:



דוגמה להשפעת העיוות המבני – אבדן גמור להלכה

- אבדן גמור להלכה הינו מצב ביניים בין תיקון הנזק לרכב למצב של אבדן מוחלט.
- בפועל, חברות הביטוח מאפשרות למבוטח לקבל פיצוי מלא בגין אבדן גמור להלכה כאשר הנזק ע"פ שמאות מגיע לכ- 40% משווי הרכב. כך נוצר תמריץ להגדלת נזק לרכב במקרים גבוליים.
- רכב שהוכרז אבדן גמור להלכה נמכר לסוחר במחיר מוסכם מראש עם חברת הביטוח (בדרך כלל 40% עד 45% משווי הרכב). כאשר במקרים רבים עלות תיקון הרכב בפועל לסוחר נמוכה מהשמאות.
- שמאות נזק גבוהה מעלות תיקון בפועל לסוחר הרכב גורמת להכרזת אבדן גמור להלכה כאשר ניתן לתקן את הרכב בעלות נמוכה מ-40% משווי הרכב.
- אבדן גמור להלכה אינו נרשם ברשיון הרכב. במקרים רבים, קונים תמימים רוכשים את הרכב מסוחרים ללא עדכון כי הרכב היה מעורב בתאונה משמעותית.

הערכה גסה לתוספת העלות השנתית למבטחים בגין קביעת אבדן גמור להלכה כאשר עלות התיקון בפועל נמוכה מהשמאות

20,000 כלי רכב בשנה	הערכת מספר כלי רכב המוכרזים אבדן גמור להלכה בשנה שבהם עלות התיקון בפועל נמוכה מ-40% משווי הרכב. שווי ממוצע שמרני של רכב המוכרז אבדן גמור להלכה עלות התיקון על פי שמאות, כ-45% משווי הרכב עלות התיקון לסוחר בפועל
60,000 ש"ח 27,000 ש"ח 19,000 ש"ח	<u>עלות למבטח לרכב המוכרז אבדן גמור להלכה</u> שווי ממוצע של רכב המוכרז אבדן גמור להלכה פחות גבייה מהסוחר (40% מהשווי) בקיזוז עלות דו"ח שמאי עלות הפיצוי למבטח פר רכב עלות התיקון בפועל (+עלות שמאי)
60,000 ש"ח 22,000 ש"ח 38,000 ש"ח 21,000 ש"ח 17,000 ש"ח	תוספת העלות למבטח פר רכב בשל קביעת אבדן גמור להלכה (מעל עלות תיקון)
340,000,000 ש"ח	סה"כ תוספת העלות למבטחים בשנה

מפסידים (רשימה חלקית)

- מבטחים משלמים נזקים גבוהים משמעותית מהנזק בפועל.
- עלייה בפרמיות ביטוח מקיף לכל הנהגים.
- רוכש עתידי של הרכב עלול לא לדעת על התאונה הקשה כי לא נרשם אבדן גמור להלכה ברישיון הרכב.

מרוויחים (רשימה חלקית)

- המבוטח קיבל פיצוי גבוה מהמגיע לו על פי הפוליסה.
- סוחר הרכב, ככל שימכור את הרכב במחיר העולה על 43,000 ש"ח.

אסימטריה במידע בין חברות הביטוח

- בניגוד לביטוח חובה (מנברא), לחברות יש מידע פנימי בלבד לגבי תעריפי ביטוח מקיף/צד ג'.
- בחו"ל, אגרגטורים מהווים מקור מידע משמעותי לחברות הביטוח.
- בסיס נתונים רחב של תעריפי ביטוח מקיף/צד ג' יספק מידע לכל השחקנים בענף ביטוחי רכוש ויגביר את התחרות בענף זה.

המלצה 2

➤ **שמאות נזק לרכב תשקף מחיר שוק של עלות תיקון הנזק בפועל.**

תוצאות צפויות:

✓ תצומצם עלות תיקון הנזקים הגבוהה המשולמת על ידי חברות הביטוח ומועמסות על תעריפי ביטוח רכב רכוש.

✓ יצומצם עודף ההוצאות של המובטחים בגין אבדן גמור להלכה המועמס על תעריפי ביטוח רכב רכוש.

➤ **הקמת בסיס נתונים משותף לתעריפי מקיף/צד ג' ברמת שוק (בדומה לתעריפי סיכון טהור בחובה - מנברא) יקטין את האסימטריה במידע בין השחקנים ויגביר את התחרות.**

פיקוח על תעריפי ביטוח חובה

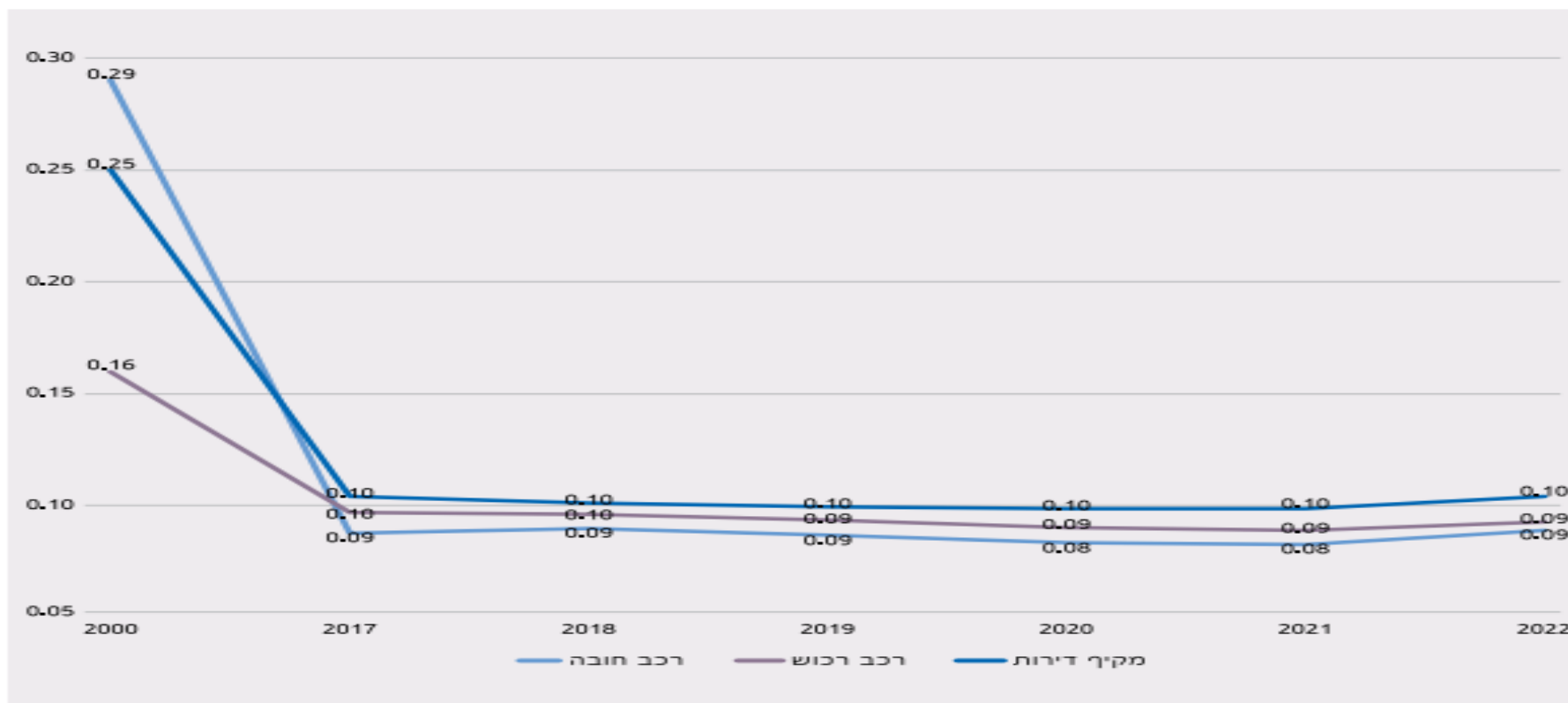
רמת התחרות בענף ביטוחי רכב בישראל גבוהה, גם ביחס לענפי ביטוח כללי אחרים.

לוח ה-7 | מדדי ריכוזיות בביטוח כללי, לפי ענפי ביטוח, 2020-2022

CR5				CR3				הרפינדל-הירשמן				
2000	2020	2021	2022	2000	2020	2021	2022	2000	2020	2021	2022	
60%	53%	54%	57%	49%	34%	35%	38%	0.29	0.08	0.08	0.09	רכב חובה
49%	56%	56%	57%	35%	36%	36%	38%	0.16	0.09	0.09	0.09	רכב רכוש
63%	61%	61%	63%	47%	38%	39%	41%	0.25	0.10	0.10	0.10	מקיף דירות
62%	76%	75%	76%	46%	52%	51%	52%	0.22	0.14	0.14	0.14	אחריות מעבידים
62%	78%	76%	77%	47%	57%	56%	56%	0.22	0.15	0.15	0.15	אובדן רכוש+מקיף בתי עסק
81%	75%	75%	84%	68%	49%	53%	56%	0.58	0.13	0.14	0.15	ביטוח הנדסי
62%	77%	78%	79%	47%	53%	54%	56%	0.22	0.15	0.15	0.15	ענפי אחריות אחרים
	89%	90%	90%		69%	70%	72%		0.21	0.23	0.24	בנקים למשכנתאות
100%	100%	100%	100%	95%	100%	100%	100%	0.63	0.51	0.51	0.50	ביטוח אשראי
43%	57%	58%	59%	31%	38%	39%	41%	0.12	0.09	0.09	0.09	סה"כ

ירידה בריכוזיות משנת 2000 ובשנים 2017-2022 ברכב חובה וברכב רכוש

תרשים ה-6 | מדד הרפינדל - הירשמן (מדד HHI) בענפי רכב חובה, רכב רכוש ומקיף דירות, 2017-2022



פיקוח על תעריפי ביטוח רכב חובה - תמונת מצב

מטרות הפיקוח

פיקוח על התעריפים נועד למנוע מצבי כשל:

- מטרה יציבותית – פיקוח כי תעריפים לא יהיו נמוכים מדי, כדי לדאוג ליציבות חברות הביטוח.
- מטרה צרכנית – פיקוח כי תעריפים לא יהיו גבוהים מדי, כך שרמת תחרות נמוכה לא תגרום לרמת ריווחיות גבוהה במוצר חובה.

בפועל

- הממונים בעשרים השנים האחרונות לא היו עקביים במשקל שניתן לכל אחת משתי המטרות.
- כיום, השוק תחרותי ולכן הצורך בהגנה על הצרכנים מצטמצם.
- מאז 2017 הפיקוח על יציבות חברות הביטוח מבוסס על רגולציית SOLVENCY II.
- תהליך עדכון התעריפים מתבצע על סמך מסמך בקשת עדכון אקטוארי המציג לפיקוח את רווחיות החברה מהמוצר בפירוט של אלפי פרופילי סיכון (PRIOR APPROVAL) ומשמש בסיס למו"מ עם הפיקוח. התחשיב אינו כולל רווחי השקעות.
- התהליך מוביל לעיוותי תעריפים, בעיקר כתוצאה מהיעדר קריטריונים ברורים לאישור התעריפים.

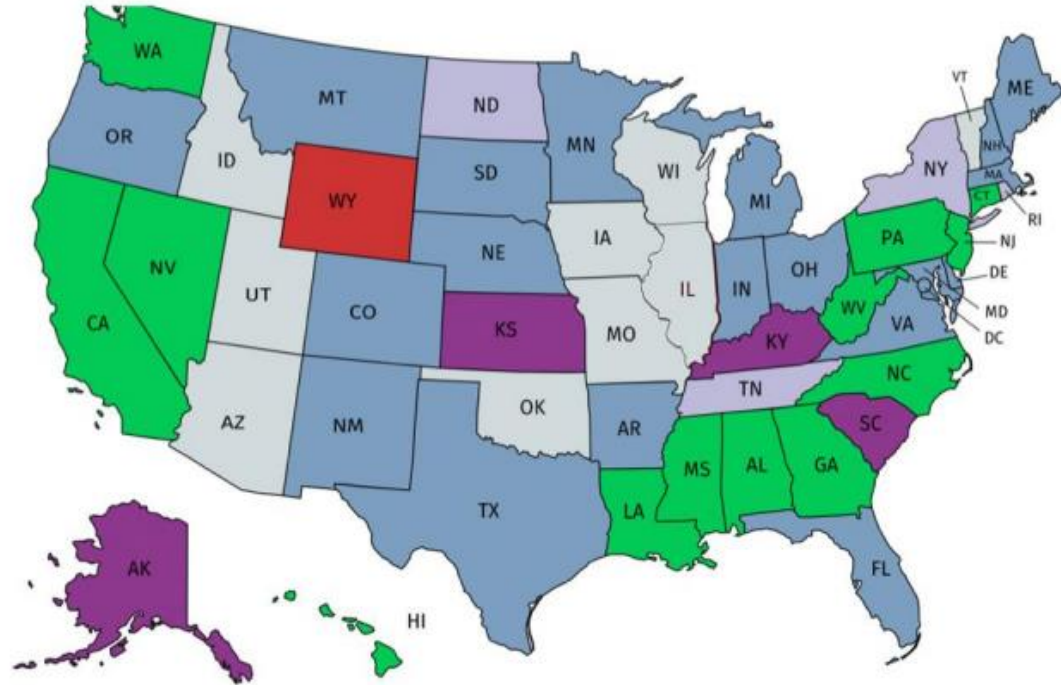
הקף נזקי הגוף במגמת עלייה

- עלייה בשכר הממוצע במשק כ-35% במהלך השנים 2013-2022.
- מערכת משפט ליברלית כלפי תביעות נזקי גוף.
- עלייה בהפסדי הפול (בעקר כתוצאה מגידול בנזקי אופנועים) בשיעור של כ-14% בשלוש השנים האחרונות.
- שינוי טכנולוגי - מעבר לרכבים חשמליים צפוי להגדיל נזקי גוף בשל עלייה בחומרת התאונות (בעקר בתחילת נסיעה).

מאחר ותביעות בגין נזקי גוף מתבררות לאורך מספר שנים, עלייה בהקף תביעות נזקי גוף צפויה להופיע בעתיד ולהגדיל את הפסדי החיתום בביטוח חובה.

אישור תעריפי ביטוח רכב חובה בארה"ב

- 12 מדינות נוקטות בגישה דומה לישראל – PRIOR APPROVAL (בירוק).
- 38 מדינות נוקטות גישות מקלות באופן המאפשר תגובה מהירה יותר של חברות הביטוח לשינויים בשוק.
- מתוך 38 מדינות אלה, 23 מדינות נוקטות בגישה מקלה – FILE AND USE.



Prior Approval	File & Use	Use & File	Limited Flex	Flex	Deregulated
Regulator approves rate change prior to use	Rate must be filed before use, no approval required	Rates are filed after they are used in market	Similar to Flex but narrower range & more constraints	Rates can be used without notice within a certain range	No state review of rates, no filing requirement

מקור:

Auto Insurance Regulation- What Works 2019/
 ConsumerFed.org

אישור תעריפי ביטוח רכב חובה באירופה

- **גרמניה** – הרגולציה בגישת FILE AND USE - לא נדרש אישור, נדרש לדווח לרגולטור חודש לפני יישום עדכון תעריפי ביטוח רכב חובה.
- **אנגליה** – הרגולציה בגישת FILE AND USE - חברות הביטוח אינן נדרשות לקבל אישור מהרגולטור לפני יישום של עדכון תעריפי ביטוח רכב חובה. החברות נדרשות להגיש את תחשיבי התעריפים לצורך בקרה וסקירה. הרגולטור מוודא הוגנות, שקיפות וציות לדרישות הרגולציה.
- **צרפת** – הרגולציה בגישת PRIOR APPROVAL - חברות הביטוח נדרשות לקבל אישור מוקדם מהרגולטור לפני עדכון תעריפי ביטוח רכב חובה.

המלצה 3

➤ פיקוח על תעריפי ביטוח רכב חובה יהיה באמצעות מנגנון **FILE-AND-USE**, באופן דומה לקיים בפועל ב-23 מדינות בארה"ב וגם באנגליה ובגרמניה:

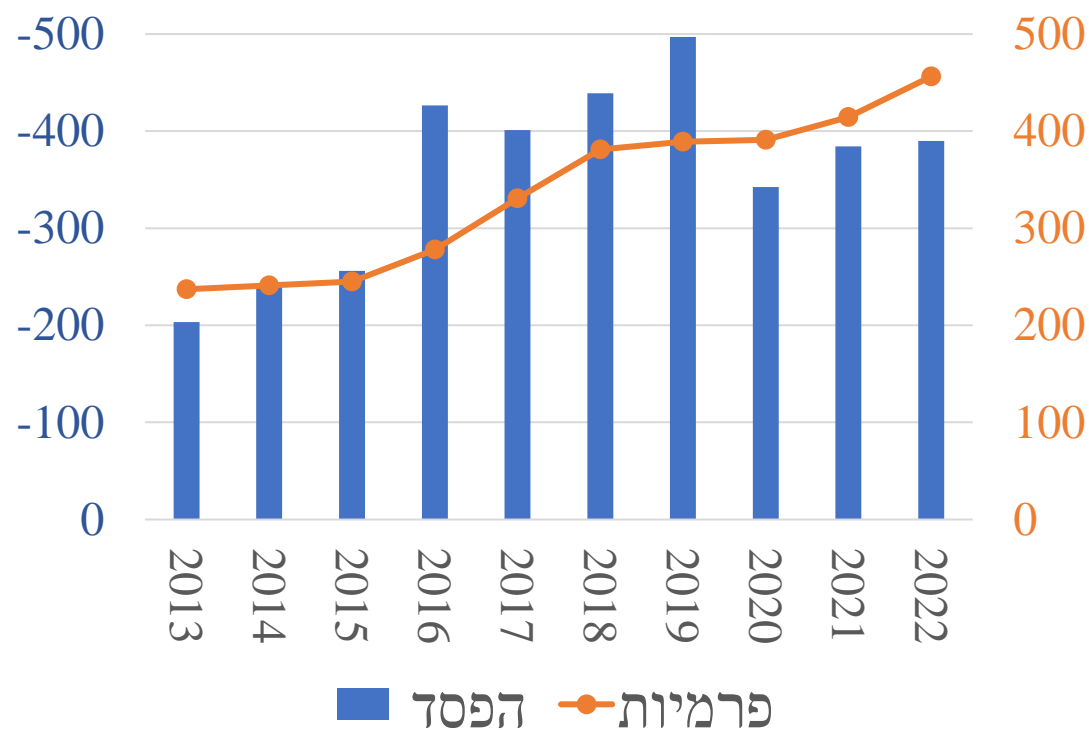
✓ חברות הביטוח יקבעו תעריפי ביטוח חובה על פי קריטריונים שייקבעו ע"י הפיקוח. הפיקוח יבקר ביצוע תעריפים אלה מידי שנה.

✓ עיקרי הקריטריונים: מידי שנה, הפיקוח יגדיר תיק פרופילי סיכון ויקבע מחיר מכסימלי לכל פרופיל ושיעור חריגה אחיד מותר (עד 25%). כל חברה תוכל לחרוג ברמת פרופיל סיכון בודד עד לשיעור המותר, אך לא תוכל לחרוג מעלות התעריף הממוצעת בתיק שהגדיר הפיקוח.

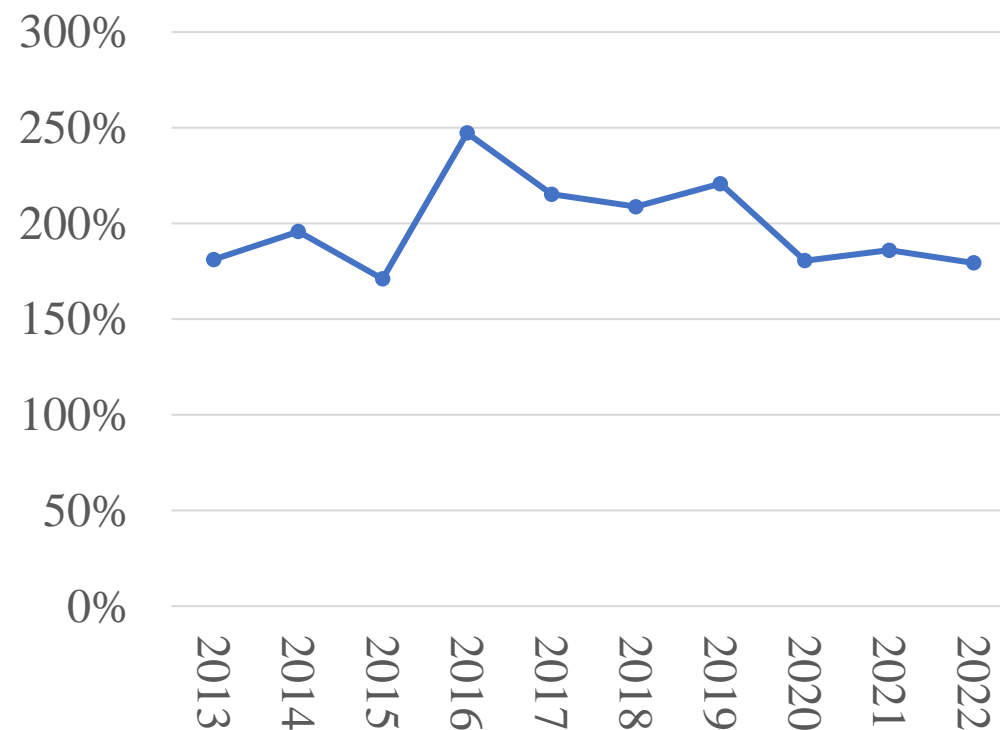
פיקוח על תעריפי הפול

הפסדי הפול 2013-2022

פרמיות והפסדים
(מיליוני ש"ח)



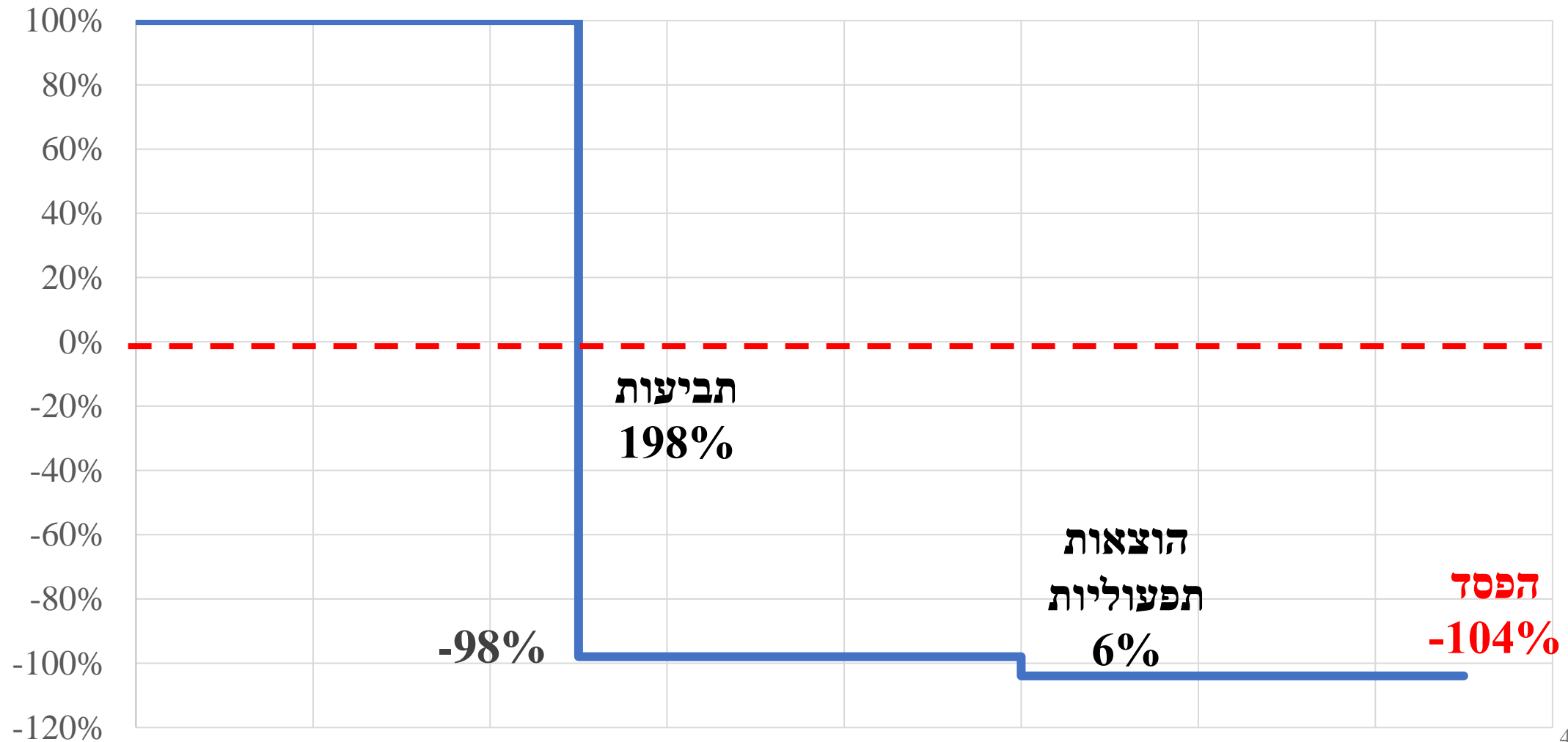
Loss Ratio



במהלך עשר שנים, ההפסד המצטבר של הפול עומד על כ-3.6 מיליארד ש"ח

הפסדי הפול 2013-2022

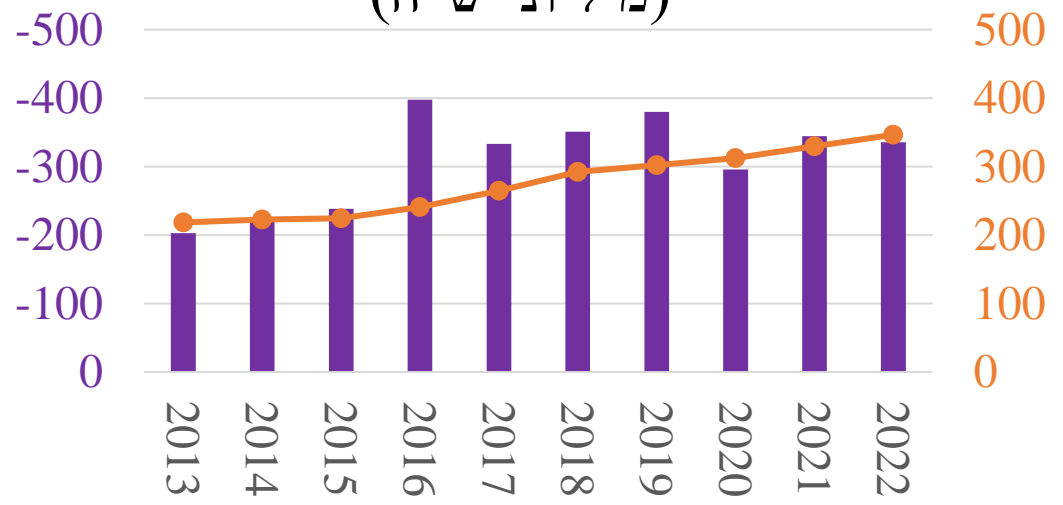
פרמיות



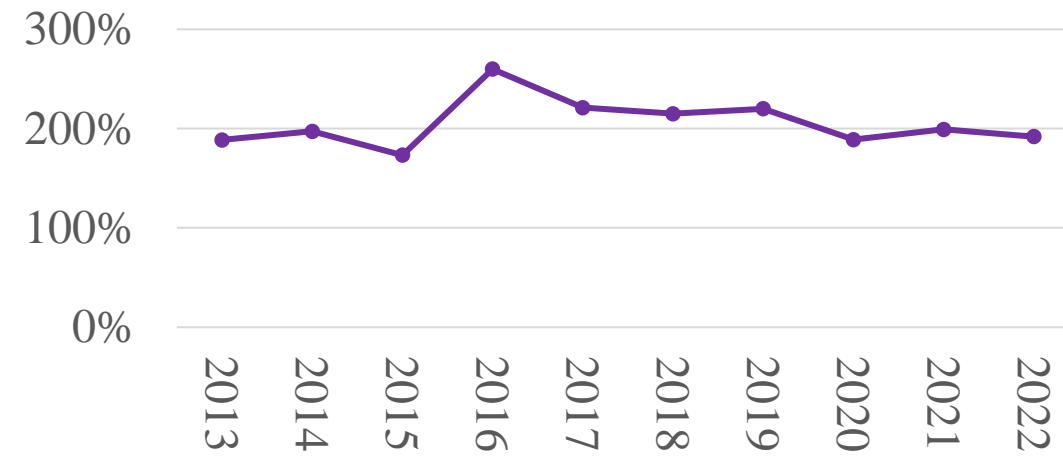
נזקי אופנועים גורמים לרב הפסדי הפול

פרמיות והפסדי אופנועים

(מיליוני ש"ח)

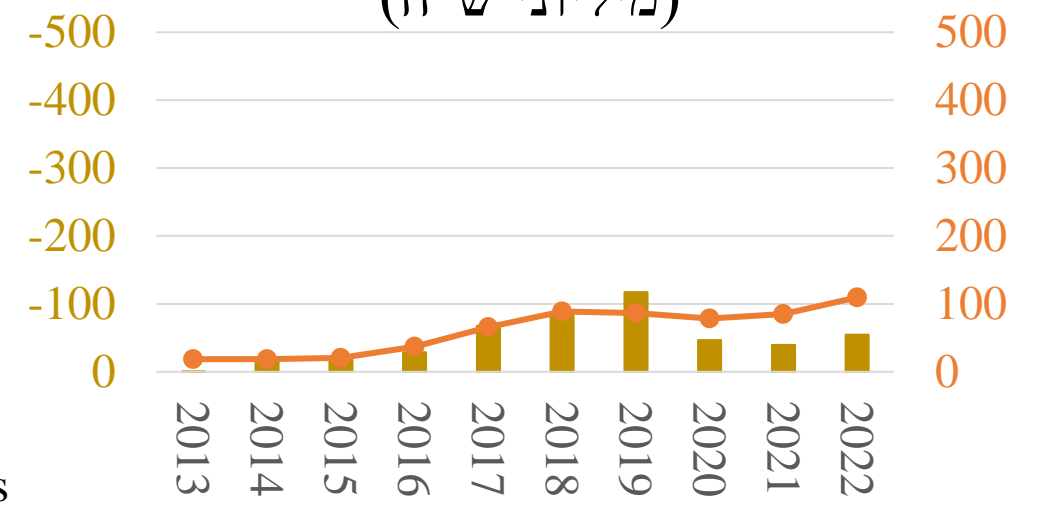


Loss Ratio

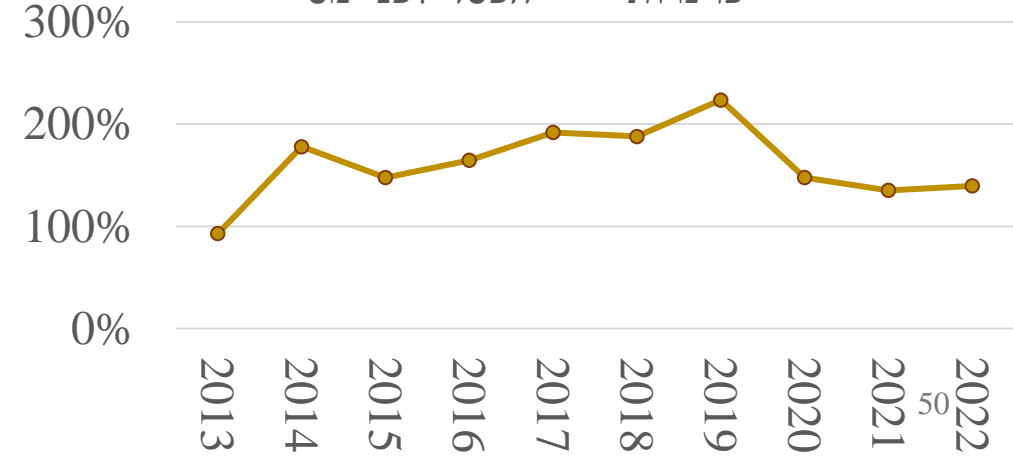


פרמיות והפסדי כלי רכב אחרים

(מיליוני ש"ח)

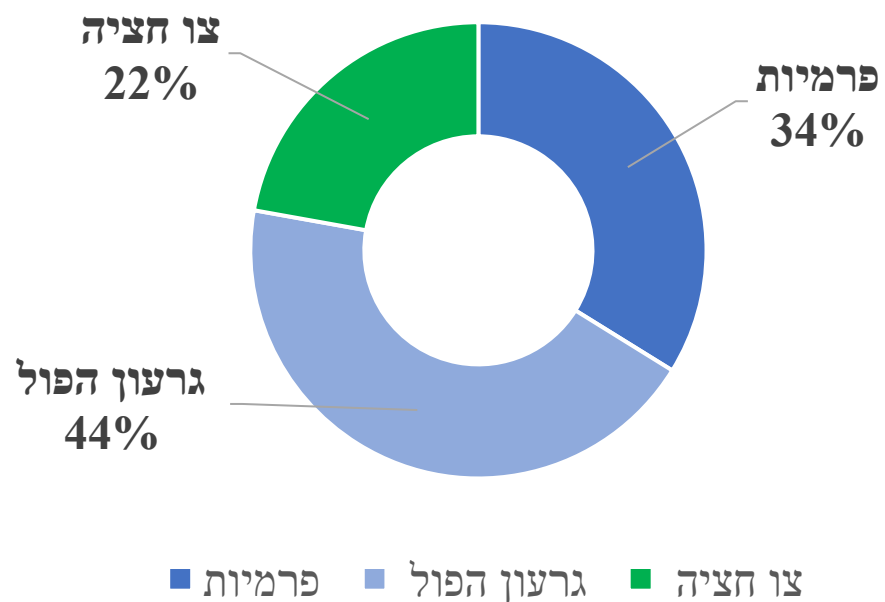


Loss Ratio

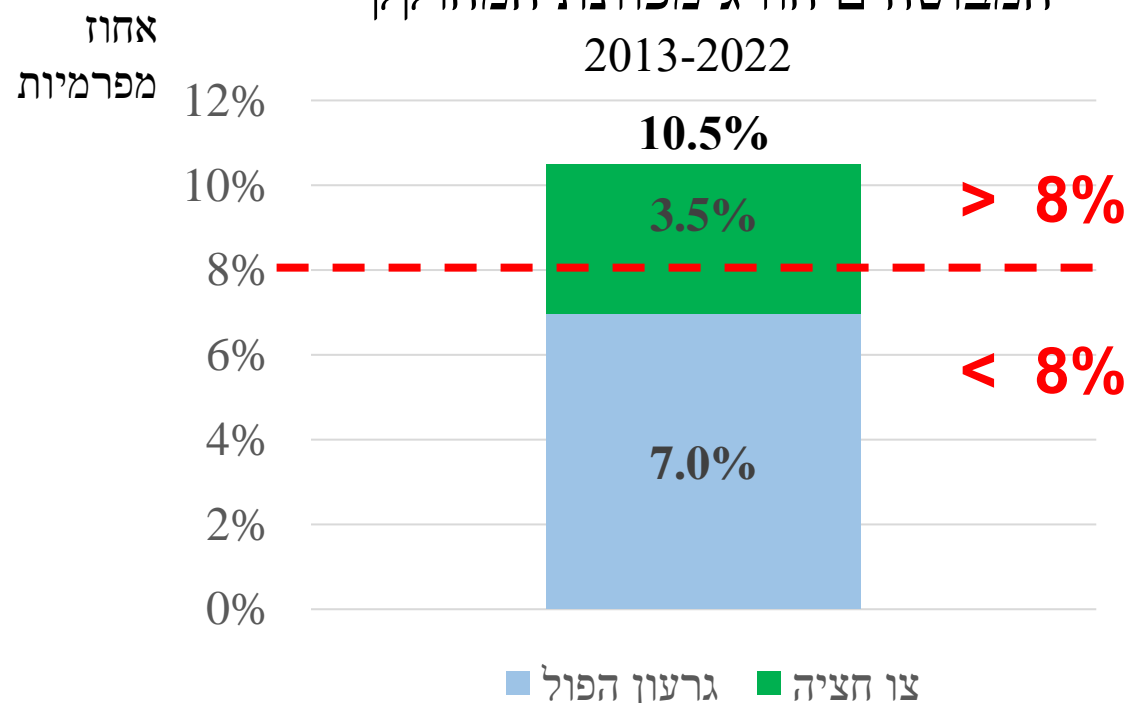


רוכבי האופנועים נהנים מסבסוד משמעותי ישירות דרך מימון הפסדי הפול ובעקיפין דרך מנגנון קל כבד

מקורות מימון נזקי תביעות אופנועים, 2013-2022



ישראלוף - שעור מימון נזקי אופנועים על ידי שאר המבוטחים חורג מכוונת המחוקק *



* לפי תקנה 5(1) לתקנות ביטוח השיורי משנת 2020, שיעור ההעמסה של כל כלי הרכב (כולל אופנועים) לא יעלה על 8% מעלות הסיכון הטהור. התקרה היתה 8.5% בשנים 2018-20 ו-6.5% לפני שנת 2018.

דוגמה לאנומליה בתעריפי הפול

הפניות	מדד שירות	תעריף בש"ח	חברת הביטוח
🌍 🛒 📧	73	6,129	הפול - המאגר לביטוח שיו"ר
🌍	86	5,971	
🌍 🛒	81	* 5,206	
🌍 📧	87	* 5,805	
🌍	86	* 6,005	
🌍	73	* 6,114	
🌍	83	* 6,416	
🌍 📧	80	* 6,419	
🌍 🛒 📧	84	* 6,432	
🌍 🛒 📧	76	* 6,538	
🌍 🛒 📧	85	* 7,695	

כביטוח שיו"ר, תעריפי הפול אמורים להיות גבוהים מתעריפי החברות בשוק. הדוגמא מראה עיוות בתעריף עבור נהג מסוכן בן 25 (3 תאונות וגם 2 פסילות) – תעריף הפול נמוך מתעריפי חמש (!) חברות ביטוח.

מקור: מחשבון האוצר, ינואר 2024.

המלצה 4

- על הפול להיות ביטוח שיורי כנקבע בחוק, ולא להציע תעריפים תחרותיים. תעריפי הפול יחזרו להיקבע על בסיס הערכת הסיכון הטהור הממוצע בשוק בתוספת שלא תפחת מ- 25%.
- יש לתקן עיוותים קיימים בתעריפי ביטוחי האופנועים המביאים לסבסוד לאוכלוסיות מסוימות על חשבון אוכלוסיות אחרות. תיקון זה צפוי להביא לשינוי התנהגות הרוכבים באופן שיצמצם את הסיכון הביטוחי הכולל.
- הפול יציע לבעלי אופנועים לרכוש פוליסה (כמעט) מאוזנת אקטוארית, בפרמיה זולה משמעותית עם השתתפות עצמית מוגדלת. דוגמה: הנחה של 50% בפרמיה עם השתתפות עצמית בסך 90,000 ש"ח.