

Αγορά



Στην Ελλάδα το 16% των κτιρίων είναι ασφαλισμένο, στην Κύπρο το 70% και στη Ευρώπη το 60%

Το 20% των εσόδων του ΕΝΦΙΑ που εισέπραξε το κράτος μέσα σε ένα χρόνο ήτοι περί τα 500 εκατ ευρώ δαπανήθηκαν για την κάλυψη του κόστους των αποζημιώσεων μετά από δυο καταστροφικά φαινόμενα δηλαδή τον σεισμό στην Κρήτη το 2020 και τις πυρκαγιές στην Εύβοια το 2021 χωρίς ακόμη η

αποκατάσταση να έχει τελειώσει Αυτό υπογράμμισε ο υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας Χρήστος Στυλιανίδης μιλώντας χθες (διαδικτυακά) στη γενική συνέλευση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος (ΕΑΕΕ) επισημαίνοντας την υπέρμετρη δημοσιονομική επιβάρυνση που συνιστά η μονομερής κάλυψη από το κράτος τού κόστους των αποζημιώσεων σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών.

Ο υπουργός Κλιματικής Αλλαγής και Πολιτικής Προστασίας Χρήστος Στυλιανίδης, σε μαγνητοσκοπημένο μήνυμα του, υπογράμμισε ότι ο πολίτης πρέπει να συμμετέχει στην προσαρμογή που απαιτεί η κλιματική αλλαγή, καθώς πρόκειται για κατάσταση την οποία ήδη βιώνουμε, και η ασφάλιση μπορεί να λειτουργήσει ως χρήσιμο και επικουρικό εργαλείο απέναντι στην κλιματική κρίση.

Σημείωσε τη σημασία που δίνει, ο ίδιος, στη δημιουργία μια βάσης δεδομένων με λεπτομερή αξιολόγηση των κινδύνων ανάλογα με τους τύπους των φυσικών καταστροφών και προσέθεσε ότι ως υπουργός ήδη κινείται προς αυτή την κατεύθυνση, ενώ διευκρίνισε ότι η προσωπική του θέση είναι πως, εφόσον υπάρχει η βάση δεδομένων, στη συνέχεια μπορεί να υπάρξει και κατάταξη κλιματικού ρίσκου και θα δοθούν κίνητρα για τη λήψη μέτρων με σκοπό την κλιματική ανθεκτικότητα και ετοιμότητα. «Και ο πολίτης δεν θα είναι μόνος του σε αυτό το κράτος θα είναι αρωγός» όπως προσέθεσε.

Ο ίδιος υπογράμμισε την άποψή του για τη σημασία των συμπράξεων δημοσίων και ιδιωτικών φορέων (ΣΔΙΤ) γι' αυτό το μοντέλο ενώ σημείωσε ότι ένα μέσο κόστος ασφάλισης δεν είναι απαγορευτικό για τη μέση ελληνική οικογένεια, με τη συμμετοχή και του κράτους.

Όπως είπε, είναι απόλυτα αναγκαίο να περάσει στον δημόσιο διάλογο αυτή η μεταρρύθμιση για την αύξηση της ασφαλιστικής συνείδησης στους πολίτες και για τη συμμετοχή τους στη μείωση των επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή.

«Η κλιματική αλλαγή είναι ήδη εδώ και είναι μια νέα πραγματικότητα που μας επηρεάζει και μας αφορά όλους», είπε ο υπουργός προσθέτοντας ότι για τις επιπτώσεις της, τεράστιες και δυσμενείς στα οικοσυστήματα και στο σύνολο της οικονομίας και κοινωνίας, απαιτείται η υιοθέτηση ενός νέου τρόπου σκέψης, μια νέας κουλτούρας που να «αγκαλιάζει» η έννοια της αλληλοεξάρτησης.

Ο υπουργός σημείωσε ότι ένα πολύ μικρό ποσοστό κτιρίων, στη χώρα μας είναι ασφαλισμένο από φυσικές καταστροφές, περίπου στο 16%, όταν στη Δυτική Ευρώπη είναι πάνω από 60% και στην Κύπρο ξεπερνάει το 70%. Αυτό έχει ένα βαρύ κόστος ειδικά για το κράτος, όπως σημείωσε, καθώς εξαναγκάζεται να λειτουργεί σαν ασφαλιστική εταιρεία που αποζημιώνει τους πολίτες.

Ως παράδειγμα ανέφερε τη δημοσιονομική επίπτωση των μέτρων στήριξης μόνο σε δυο περιπτώσεις. Για την Εύβοια το ποσό στήριξης υπολογίζεται σε 240 εκατ. ευρώ, «αλλά θα αυξηθεί» -όπως είπε-, ενώ άλλα 250 εκατ. ευρώ είναι η δημοσιονομική βοήθεια για τις επιπτώσεις από τον σεισμό στην Κρήτη. Το συμπέρασμα είναι, όπως σημείωσε ο υπουργός, ότι 500 εκατ. ευρώ θα διατεθούν από το δημόσιο ταμείο μόνο για δυο από τις φυσικές καταστροφές ενώ τα χρήματα αυτά θα μπορούσαν να διατεθούν σε υγεία και παιδεία αντί να πηγαίνουν σε αποζημιώσεις και κάλυψη φυσικών καταστροφών.

Ο υπουργός ανέφερε ακόμη ότι, πέρα από το γεγονός ότι δεν είναι βιώσιμη πολιτική αυτή, αυτό πρέπει να εξηγηθεί στον πολίτη, διότι έχει μάθει να μην αντιλαμβάνεται ότι είναι συμμετέχων στη μεγάλη προσπάθεια για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και δημιουργείται η αντίληψη ό,τι, όταν και εάν συμβεί κάτι, θα αποζημιωθεί οπότε και παίρνει ουδέτερη στάση στην κλιματική αλλαγή.

Ο ίδιος προσέθεσε ότι ένα τέτοιο μοντέλο, πριν τριάντα χρόνια, ίσως θα ήταν βιώσιμο, αλλά στο μέλλον θα είναι καταστροφικό για τα δημόσια οικονομικά και για την ευαισθητοποίηση του πολίτη.



Σημαντικές αλλαγές για τα ασφάλιστρα αυτοκινήτου εξαιτίας των νέων τεχνολογιών της Ε.Ε.!

Φαίνεται πως διίστανται οι απόψεις των ειδικών του ασφαλιστικού κλάδου σε ότι έχει να κάνει με τις νέες τροπολογίες της Ε.Ε. σχετικά με τους «κόφτες» τελικής ταχύτητας στα νέα αυτοκίνητα, καθώς μια μερίδα θεωρεί πως μπορεί να αυξηθούν τα ασφάλιστρα του αυτοκινήτου.

Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα δεδομένα, από τις 6 Ιουλίου 2022, όλα τα οχήματα που θα πωλούνται στην Ευρώπη θα ενσωματώνουν περιοριστή ταχύτητας, που ονομάζεται τεχνολογία έξυπνης υποβοήθησης ταχύτητας (ISA). Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC) ασκεί πιέσεις για τη χρήση αυτών των υποχρεωτικών συστημάτων, μιας κι αναμένεται να μειώσουν τα ατυχήματα κατά 30%. Επιπλέον η χρήση αυτής της τεχνολογίας, μαζί με μια σειρά άλλων μέτρων που περιλαμβάνονται στη νομοθεσία, έχει τη δυνατότητα να αποτρέψει 140.000 σοβαρούς τραυματισμούς από τροχαία μέχρι το 2038. Απώτερος στόχος της Ε.Ε. είναι η προηγμένη αυτή τεχνολογία να μηδενίσει τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα έως το 2050.

Το ασφαλιστικό μέλλον όμως πώς θα είναι;

Η αβεβαιότητα γύρω από το πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί η τεχνολογία αυτή, έχει εγείρει ανησυχίες στον ασφαλιστικό τομέα. Αναλυτικότερα οι ειδικοί φοβούνται μήπως η τεχνολογία αυτή δημιουργήσει σύγχυση στον κλάδο ασφάλισης οχημάτων. Όπως ανέφεραν χαρακτηριστικά υψηλόβαθμα στελέχη, οι περισσότεροι θα περιμένανε πως τα τόσα βοηθήματα υποβοήθησης του οδηγού θα είχαν θετικό αντίκτυπο στα ασφάλιστρα, μιας και θα μειώσουν τα ατυχήματα και αντίστοιχα τη συχνότητα αποζημιώσεων. Όμως αυτό εξαρτάται κατά πολύ από το πόσο οι ασφαλιστικές εταιρείες θα αξιοποιούν τα δεδομένα που παράγουν οι πελάτες τους, καθώς επίσης και το πως αυτά θα καταλήγουν στις ασφαλιστικές εταιρείες.

Αρκετοί κατασκευαστές αυτοκινήτων – συμπεριλαμβανομένων των Ford, Jaguar, Honda, Renault και Volvo – έχουν ήδη αρχίσει να ενσωματώνουν την εργοστασιακή τεχνολογία ISA σε ορισμένα από τα αυτοκίνητά τους, μιας κι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα απαιτήσει από όλα τα νέα αυτοκίνητα να έχουν τη δυνατότητα περιορισμού της ταχύτητας από τον Ιούλιο του 2024. Ένας ακόμα φόβος των ειδικών είναι πως οι κάτοχοι αυτών των αυτοκινήτων είναι σίγουρο πως θα προσπαθήσουν (και θα τα καταφέρουν) να παρακάμψουν την τεχνολογία, αυτή εγείροντας ταυτόχρονα ανησυχίες σχετικά με την ευθύνη και την οδική ασφάλεια στην περίπτωση μιας τέτοιας παράκαμψης. Επίσης υπάρχει ο φόβος πως σε περίπτωση ατυχήματος που θα αποδειχθεί ότι έχει γίνει παράκαμψη του περιορισμού της ταχύτητας, τότε θα μεταβάλλονται αντίστοιχα κι οι χρόνοι διεκπεραίωσης των αποζημιώσεων.

«Πονοκέφαλος» η ανάληψη ευθύνης στα αυτόνομα αυτοκίνητα

Αυτό που αναφέρουν οι πραγματογνώμονες είναι πως η ανάληψη ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος με αυτόνομο όχημα θα τους «ταλαιπωρήσει» αρκετά. Όλοι καταλήγουν πως οι αν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων αναλάβουν την ευθύνη τότε τα πράγματα είναι εξαιρετικά εύκολα. Όμως εάν υπάρξει διαμάχη σχετικά με το ποιος ευθύνεται (οδηγός ή κατασκευαστής) κι η περίπτωση περιπλεχθεί σημαντικά, τότε οι χρόνοι απόδοσης ευθυνών θα αυξηθούν.

Ορισμένοι κατασκευαστές, συμπεριλαμβανομένων των Volvo και Mercedes, δήλωσαν ότι θα αποδεχτούν την πλήρη ευθύνη για ατυχήματα που θα συμβούν, όταν το σύστημα αυτόνομης οδήγησης είναι ενεργό. Όμως οι αναλυτές θεωρούν ότι σε αυτή την περίπτωση το κόστος των ασφαλίσεων και μιας πιθανής αποζημίωσης θα ενσωματωθούν στο κόστος αγοράς των αυτοκινήτων. Σίγουρα το μέλλον τόσο της αυτοκίνησης, όσο και του ασφαλιστικού κλάδου αναμένεται εξαιρετικά ενδιαφέρον!



Τι ποσοστό δαπανών για την υγεία αντιπροσωπεύει η προαιρετική ασφάλιση υγείας στην Ελλάδα;

Οι δαπάνες για την υγεία στην Ελλάδα έχουν αυξηθεί με αργούς ρυθμούς, αλλά εξακολουθούν να είναι πολύ χαμηλότερες σε σύγκριση με την ΕΕ, σύμφωνα με το Προφίλ Υγείας της χώρας μας που δημοσιεύθηκε από τον ΟΟΣΑ.

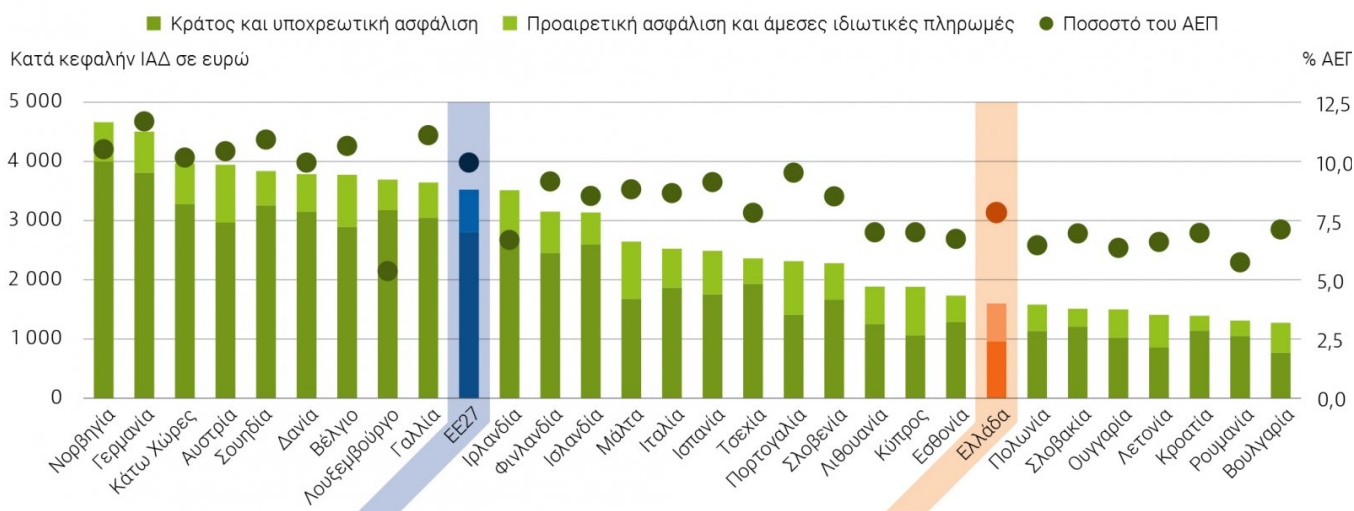
Ειδικότερα, το 2019 η Ελλάδα διέθεσε 7,8 % του ΑΕΠ στην υγεία σε

σύγκριση με 9,9% που διατέθηκε στο σύνολο της ΕΕ*. Το ίδιο έτος οι κατά κεφαλήν δαπάνες ανήλθαν σε 1.603 ευρώ (προσαρμοσμένο ποσό ανάλογα με τις διαφορές στην αγοραστική δύναμη), ποσό το οποίο είναι χαμηλότερο από το ήμισυ του μέσου όρου της ΕΕ (3.523 ευρώ) (σχήμα 6).

Ιστορικά, οι δαπάνες για την υγεία στην Ελλάδα ήταν χαμηλότερες από τον μέσο όρο της ΕΕ, ενώ τα εκτεταμένα μέτρα συγκράτησης του κόστους και αποδοτικότητας που θεσπίστηκαν μετά την οικονομική κρίση του 2009 οδήγησαν σε απότομες μειώσεις. Από το 2015 η τάση αυτή έχει αντιστραφεί, με μικρές αλλά σταθερές αυξήσεις των δαπανών. Η κατάσταση έκτακτης ανάγκης λόγω της νόσου COVID-19 είχε επίσης ως αποτέλεσμα τη χορήγηση πρόσθετης χρηματοδότησης το 2020 για τη στήριξη του τομέα της υγείας.

Η χρηματοδότηση από το δημόσιο ως ποσοστό των συνολικών δαπανών για την υγεία ήταν 60% το 2019 - ποσοστό το οποίο είναι το δεύτερο χαμηλότερο μετά την Κύπρο και σημαντικά χαμηλότερο από τον μέσο όρο στην ΕΕ (80 %). Αυτό σημαίνει ότι ένα πολύ μεγάλο μερίδιο των δαπανών για την υγεία προέρχεται από τα νοικοκυριά (35%) με τη μορφή άμεσων ιδιωτικών πληρωμών - οι οποίες συνίστανται κυρίως σε συμμετοχές των ασφαλισμένων για τα φάρμακα και άμεσες πληρωμές για υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονται στη δέσμη παροχών, επισκέψεις σε ιδιώτες ειδικούς ιατρούς, νοσηλευτική περίθαλψη και οδοντιατρική περίθαλψη. Επίσης, οι άτυπες πληρωμές αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ένα τέταρτο των άμεσων ιδιωτικών πληρωμών (WHO Regional Office for Europe, 2018). Η προαιρετική ασφάλιση υγείας διαδραματίζει μόνον ήσσονος σημασίας ρόλο, αντιπροσωπεύοντας το 5% των συνολικών δαπανών για την υγεία.

Σχήμα 6. Οι κατά κεφαλήν δαπάνες για την υγεία στην Ελλάδα αντιστοιχούν στο ήμισυ περίπου του μέσου όρου της ΕΕ



Σημείωση: Ο μέσος όρος της ΕΕ είναι σταθμισμένος.

Πηγή: Στατιστικές του ΟΟΣΑ για την Υγεία 2021 (τα στοιχεία αφορούν το 2019, με εξαίρεση τη Μάλτα για την οποία αφορούν το 2018).

*Στο ποσό αυτό δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες που προκύπτουν από τον εφαρμοζόμενο μηχανισμό αυτόματης επιστροφής (clawback), με τον οποίο διοχετεύεται επιπλέον 1 % του ΑΕΠ στην υγειονομική περίθαλψη. Βάσει του μηχανισμού αυτόματης επιστροφής (clawback), ο οποίος εφαρμόζεται σε μεγάλο μέρος του προϋπολογισμού του ΕΟΠΥΥ, ο δημόσιος πληρωτής μπορεί να παρέχει περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες για να καλύψει τις ανάγκες, ενώ το κόστος που υπερβαίνει τα ανώτατα όρια δαπανών ανακτάται από τους παρόχους.



Μόνο τα ασφαλισμένα οχήματα δικαιούνται κάρτα καυσίμων!

Με την έκδοση μιας ηλεκτρονικής κάρτας καυσίμων, που θα χρησιμοποιείται στα πρατήρια, θα γίνεται η επιδότηση του κόστους αγοράς καυσίμων για τρεις μήνες, σύμφωνα με όσα ανακοίνωσε η κυβέρνηση. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι το όχημα να είναι σε κυκλοφορία και να είναι ασφαλισμένο.

Ειδικότερα, όπως ανακοινώθηκε, η κάρτα καυσίμων χορηγείται κατά τον μήνα Απρίλιο επιδότηση καυσίμων (αμόλυβδης και πετρελαίου κίνησης) που καλύπτει το αυξημένο κόστος των καταναλώσεων τριών μηνών (Απριλίου, Μαΐου και Ιουνίου) για φυσικά πρόσωπα (συμπεριλαμβανομένων ελευθέρων επαγγελματιών), με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Επιλέξιμα είναι φυσικά πρόσωπα (συμπεριλαμβανομένων ελευθέρων επαγγελματιών), φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος, με δηλωθέν οικογενειακό εισόδημα έως 30.000 ευρώ.
- Η επιδότηση θα δοθεί με τη μορφή ηλεκτρονικής κάρτας (στα πρότυπα του freedom pass), η οποία μπορεί να χρησιμοποιείται στα πρατήρια βενζίνης, ενώ για τους συμπολίτες μας που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης smartphone, το ποσό θα κατατεθεί σε τραπεζικό λογαριασμό της επιλογής τους.
- Για να δοθεί η ενίσχυση το φυσικό πρόσωπο θα δηλώνει, σε σχετική πλατφόρμα στο gov.gr, το όχημα για το οποίο λαμβάνει την ενίσχυση και επί του οποίου πρέπει να έχει κάποιο ποσοστό συνιδιοκτησίας ή συμβόλαιο μακροχρόνιας μίσθωσης.
- Κάθε όχημα μπορεί να δηλωθεί από ένα μόνο φυσικό πρόσωπο και κάθε φυσικό πρόσωπο μπορεί να δηλώνει μόνο ένα όχημα. Απαραίτητη προϋπόθεση το όχημα να είναι σε κυκλοφορία και να είναι ασφαλισμένο.
- Η επιδότηση (για αυτοκίνητο) αφορά 60 λίτρα καυσίμου μηνιαίως και ισούται με 22 λεπτά το λίτρο. Συνεπώς η επιδότηση για τους τρεις μήνες ανέρχεται σε 40 ευρώ.
- Ειδικά για τους πολίτες που έχουν κύρια κατοικία σε νησιωτική περιοχή η επιδότηση για τους τρεις μήνες ανέρχεται σε 50 ευρώ (επιδότηση 28 λεπτά το λίτρο).
- Για ιδιοκτήτες μοτοσυκλετών η επιδότηση ανέρχεται σε 30 ευρώ σε ηπειρωτική και 35 ευρώ σε νησιωτική περιοχή.

NN



Αλλαγή επωνυμίας των MetLife A.E.A.Z. και MetLife A.E.Δ.A.K.

Σε συνέχεια της απόκτησης της MetLife στην Ελλάδα από τον Όμιλο NN, η MetLife Ανώνυμη Εταιρία Ασφαλίσεων Ζωής μετονομάστηκε σε NN II Ελληνική Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Ασφαλιστική Εταιρία Ζωής, με διακριτικό τίτλο NN Hellas II, μέχρι την ενοποίησή της με την NN Hellas, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2022.

Παράλληλα, η MetLife Ανώνυμη Εταιρία Διαχειρίσεως Αμοιβαίων Κεφαλαίων μετονομάστηκε σε NN Ανώνυμη Εταιρία Διαχειρίσεως Αμοιβαίων Κεφαλαίων, με διακριτικό τίτλο NN A.E.Δ.A.K.

Ο Όμιλος NN, με οδηγό τις αξίες του, υλοποιεί σταδιακά και με προσεκτικά βήματα την ενοποίηση των εταιριών, έχοντας στο επίκεντρο τους ασφαλισμένους, τους εργαζόμενους και τα δίκτυα διανομής, και στόχο τη δημιουργία της μεγαλύτερης ασφαλιστικής εταιρίας στην Ελλάδα.



Σε ποιες επενδύσεις στηρίζονται οι αποδόσεις των προϊόντων Unit Linked;

Τα προϊόντα Unit Linked αυτή τη στιγμή τρέχουν με ρυθμό ετήσιας αύξησης των πωλήσεων της τάξης του 57%. Τα προϊόντα Unit Linked επενδύουν τα ασφάλιστρα των πελατών τους συνήθως σε διάφορους τύπους Αμοιβαίων Κεφαλαίων.

Ας δούμε λοιπόν ποιες είναι οι επιτρεπόμενες επενδύσεις των Αμοιβαίων Κεφαλαίων, από τις οποίες προκύπτουν κάποιοι εκ των επενδυτικών κινδύνων και οι ανάλογες αποδόσεις των προϊόντων Unit Linked.

Ως επενδυτικά κεφάλαια (unit funds) συνδεδεμένα με unit - linked ασφαλιστήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα κάτωθι:

- είτε νόμιμα συστημένα αμοιβαία κεφάλαια,
- είτε εσωτερικά κεφάλαια της ασφαλιστικής επιχείρησης (π.χ. περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης, κρατικοί τίτλοι, μετοχές κ.λπ.)

Τα Αμοιβαία Κεφάλαια επιτρέπεται να επενδύουν σε κινητές αξίες, μέσα χρηματαγοράς και παράγωγα χρηματοοικονομικά μέσα, τα οποία διαπραγματεύονται σε αγορές στην Ελλάδα, σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, σε κινητές αξίες, μέσα χρηματαγοράς και παράγωγα χρηματοοικονομικά μέσα, σε αγορές τρίτων χωρών, εφόσον οι αγορές αυτές είναι εποπτευόμενες, λειτουργούν κανονικά και είναι αναγνωρισμένες και ανοικτές στο ευρύ επενδυτικό κοινό.

Τα Αμοιβαία Κεφάλαια δεν μπορούν να τοποθετήσουν ποσά μεγαλύτερα από το 10% του καθαρού ενεργητικού τους σε κινητές αξίες ή μέσα χρηματαγοράς του ίδιου εκδότη. Παράλληλα τα Αμοιβαία Κεφάλαια δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν πέραν του 10% του συνόλου των μετοχών μίας εταιρίας ώστε να αποφεύγεται η πιθανότητα απόκτησης ελέγχου των εταιριών. Η δέσμευση αυτή ισχύει για την κάθε ΑΕΔΑΚ συνολικά και επεκτείνεται στο σύνολο των Αμοιβαίων Κεφαλαίων που διαχειρίζεται.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση ποσού που υπερβαίνει το 40% του καθαρού ενεργητικού σε κινητές αξίες ή μέσα χρηματαγοράς διαφόρων εκδοτών, σε καθένα από τους οποίους έχει τοποθετήσει ποσό μεγαλύτερο από το 5% του καθαρού ενεργητικού. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η τοποθέτηση ποσού μέχρι του 35% του καθαρού ενεργητικού σε κινητές αξίες ή μέσα χρηματαγοράς του ίδιου εκδότη, όταν αυτός είναι κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή έχει εγγύηση από κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα Αμοιβαία Κεφάλαια δεν επιτρέπεται να τοποθετούν πάνω από 20% του καθαρού ενεργητικού τους σε καταθέσεις στο ίδιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα.

Τα Αμοιβαία Κεφάλαια δεν επιτρέπεται να τοποθετήσουν σε μερίδια άλλων Αμοιβαίων Κεφαλαίων ποσά που υπερβαίνουν το 20% του καθαρού ενεργητικού τους ανά Αμοιβαίο Κεφάλαιο.