

BAB 3
PERKEMBANGAN INDUSTRI
ASURANSI KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA

3.1. Pengertian Dasar Asuransi

Manusia selalu dihadapkan pada berbagai kemungkinan yang merupakan ancaman bagi usahanya. Dalam mengatasi ancaman-ancaman itu manusia melakukan berbagai usaha seperti mengumpulkan dana sebelum terjadinya bencana, atau mengumpulkan dana secara bergotong royong apabila terjadi suatu bencana. Tetapi usaha ini sering tidak efisien dan efektif. Kemudian manusia melakukan usaha lain dengan tindakan pencegahan seperti misalnya, memasang alat petir, alat pemadam kebakaran, sistem pengaman yang rapi, pemeriksaan kesehatan secara teratur. Usaha dan tindakan ini juga tidak selamanya berhasil penuh. Oleh karena itu, manusia dalam hidupnya selalu dihadapkan dengan tidak ketidakpastian.

Didalam asuransi kita mengenal hukum mengenai jumlah bilangan yang besar (*law of large number*)⁴⁷ yang artinya resiko yang dipertanggungjawabkan harus dalam jumlah besar. Dengan kenyataan ini manusia membutuhkan kepastian, yaitu dengan cara mengalihkan ketidakpastian (resiko) kepada orang lain yang bersedia menerimanya. Pihak yang mengalihkan resiko disebut Tertanggung dan pihak yang bersedia menerima resiko atau penjamin dari Tertanggung disebut Penanggung sehingga dapat dikatakan bahwa dari segi ekonomi Asuransi adalah cara untuk mengalihkan resiko dari seseorang yang disebut Tertanggung kepada orang lain yang dinamakan Penanggung.

Asuransi menurut Pasal 246 KUHD adalah :

⁴⁷Salim, Abbas (2000)- Edisi ke-2, *Asuransi dan Manajemen Resiko*, PT Raja Grafindo Persada Jakarta, hal. 10

Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dalam mana Penanggung mengikat diri terhadap Tertanggung, dengan menerima sejumlah uang premi, untuk membayar ganti rugi kepada Tertanggung terhadap suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin dideritanya akibat sesuatu peristiwa yang tidak tentu.

Peranan utama asuransi adalah sebagai mekanisme pengalihan resiko dengan membentuk “Pool” atau pengumpulan dana, yang mana masing-masing Tertanggung memberikan kontribusi yang seimbang dalam bentuk premi. Pengertian seimbang disini berarti bahwa premi yang dibayarkan oleh masing-masing Tertanggung adalah sesuai dengan besar kecilnya resiko yang dialihkan.

Maka dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kegiatan asuransi mempunyai tujuan :

- Bagi Perusahaan Asuransi sendiri, untuk memperoleh keuntungan, baik berupa keuntungan dari hasil usaha asuransi (*Underwriting Profit*) maupun keuntungan hasil investasi (*Investment Profit*)
- Bagi masyarakat, untuk menjamin kelangsungan usaha, industri, perdagangan dan keselamatan atas dirinya.

Sehingga dapat dikatakan asuransi memberikan perlindungan, jenis perlindungan yang ditawarkan oleh perusahaan asuransi, misalnya perusahaan asuransi harta benda dan kecelakaan menawarkan berbagai macam perlindungan antara lain :⁴⁸

1. kehilangan, kerusakan atau rusaknya harta benda
2. kehilangan atau cacat sehingga tidak mampu untuk memperoleh penghasilan
3. klaim untuk kerusakan oleh pihak ketiga karena kelalaian
4. kehilangan yang menyebabkan terluka atau kematian karena mengalami kecelakaan.

⁴⁸ Fabozzi, Frank J., School of Management, Yale University; Modigliani, Franco, Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology; Ferri, Michael G., School of Business Administration, George Mason University (1998), *Foundation of Financial Markets and Institution*, (2nd Edition), New Jersey, Prentice Hall, Upper Saddle River, hal. 131

Produk asuransi harta benda dan kecelakaan dapat dikelompokkan baik secara *personal lines* atau *commercial lines*. *Personal lines* meliputi asuransi kendaraan bermotor dan asuransi kepemilikan rumah. *Commercial lines* meliputi asuransi *commercial property* dan asuransi adanya malpraktek pekerjaan profesional.⁴⁹

Sifat dari asuransi harta benda dan kecelakaan dibanding dengan asuransi jiwa memiliki period yang lebih pendek dan banyak kebijakan yang mengaturnya. Terdapat keunikan pada jenis resiko yang dihadapi oleh perusahaan penyedia asuransi harta benda dan kecelakaan yaitu **pertama** resiko geografi yang menjelaskan ketika penanggung memiliki kebijakan yang dilaksanakan dalam wilayah tertentu misalnya kebijakan untuk wilayah yang sering mengalami bencana angin topan atau gempa bumi yang menyebabkan peningkatan *exposure* asuransi. **Kedua** adalah resiko kebijakan harga, yang muncul ketika regulator membatasi harga premi yang akan dikenakan kepada consumer.⁵⁰

Di Indonesia secara institusi perusahaan penyelenggara asuransi dikelompokkan kedalam 2 (dua) jenis asuransi yaitu asuransi jiwa dan asuransi kerugian. Asuransi jiwa yang secara umum individu berminat untuk memiliki karena asuransi jiwa adalah asuransi yang bertujuan menanggung orang terhadap kerugian finansial tak terduga yang disebabkan karena meninggalnya terlalu cepat atau hidupnya terlalu lama.⁵¹

Usaha asuransi kerugian mempunyai sifat dan karakteristik yang berbeda dengan jenis usaha di bidang jasa pada umumnya. Karena usaha asuransi mengambil alih berbagai risiko dari pihak lain sehingga perusahaan asuransi menjadi padat risiko apabila tidak dikelola dengan baik. Di samping itu perusahaan asuransi juga padat informasi dengan berbagai informasi yang harus diolah untuk pengambilan keputusan *underwriting*, keuangan dan lain-lain. Dasar usaha asuransi adalah kepercayaan masyarakat, terutama dalam hal kemampuan keuangan (*bonafiditas*) perusahaan untuk memenuhi kewajiban klaim dan

⁴⁹ *Ibid.*, hal. 131

⁵⁰ *Ibid.*, hal. 132

⁵¹ Salim, Abbas. (1998), op.cit., hal. 25

kewajiban lain-lain tepat pada waktunya. Untuk itu usaha asuransi harus dikelola secara profesional, baik dalam pengelolaan risiko maupun dalam pengelolaan keuangan.

3.2. Perkembangan Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor

Pada tahap awal perkembangan asuransi di Indonesia, jenis asuransi yang ada hanya terbatas pada asuransi kebakaran dan asuransi mobil. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi, pembangunan infrastruktur dan berjalannya fungsi perbankan sebagai penyalur kredit ke sektor manufaktur serta sektor riil lainnya, maka industri asuransi pun turut berkembang. Kini jenis-jenis pertanggungan dalam asuransi kerugian berdasarkan data dari Bappepam-LK, Biro Perasuransian telah terbagi atas 13 (tiga belas) cabang (*produk/class of business*) yang meliputi asuransi harta benda (*property*), asuransi kendaraan bermotor (*motor vehicle*), asuransi pengangkutan laut (*marine cargo*), asuransi rangka kapal (*marine hull*), asuransi rangka pesawat (*aviation*), asuransi rekayasa (*engineering*), asuransi kecelakaan diri dan kesehatan (*personal accident & health*), asuransi kredit dan penjaminan (*credit & surety*), asuransi satelit, asuransi energi (*energy-onshore*), asuransi energi (*energy-offshore*), serta aneka cabang asuransi lain yang dikategorikan dalam cabang asuransi aneka (*others*).

Asuransi Kendaraan Bermotor, salah satu jenis asuransi kerugian yang diminati konsumen karena asuransi ini memberikan pertanggungan atas kerugian / berkurangnya nilai secara finansial atas obyek pertanggungan kendaraan bermotor yang disebabkan karena menabrak, ditabrak, dicuri, terbakar, dan tergelincir. Secara spesifik juga dijelaskan dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 74/PMK.010/2007 khususnya Pasal 1 ayat (2) :

Asuransi Kendaraan Bermotor adalah produk asuransi kerugian yang melindungi tertanggung dari resiko kerugian yang mungkin timbul sehubungan dengan kepemilikan dan pemakaian kendaraan bermotor.

Asuransi Kendaraan Bermotor merupakan bagian dari asuransi umum yang menjamin kerugian atau kerusakan pada kendaraan bermotor yang dipertanggungjawabkan terhadap resiko tabrakan, perbuatan jahat orang lain, pencurian,

kebakaran dan sambaran petir, sesuai dengan kondisi yang tercantum dalam Polis Kendaraan Bermotor Indonesia. Secara garis besar, jenis pertanggungan Asuransi Kendaraan Bermotor terbagi menjadi 2 (dua) yaitu dibagi menjadi 2 (dua) jenis:

1. *Comprehensive/All Risk* (Kerugian Gabungan) memberikan jaminan terhadap:
 - Kerugian/kerusakan atas kendaraan bermotor yang diasuransikan karena tabrakan, benturan, terbalik, tergelincir dari jalan.
 - Kerugian keuangan/kerusakan kendaraan bermotor karena perbuatan jahat orang-orang terkecuali oleh keluarga sendiri/orang yang bekerja dengan bertanggung atau membawa kendaraan tersebut seizin bertanggung.
 - Kebakaran yang diakibatkan oleh api yang muncul dari dalam maupun dari luar kendaraan.
 - Pencurian, termasuk pencurian yang dilakukan dengan kekerasan.
 - Sambaran petir.
2. *Total Loss Only* (TLO) menjamin kerugian kendaraan yang diasuransikan baik karena kecelakaan, kebakaran, maupun pencurian, dimana kerugian tersebut memenuhi salah satu syarat berikut :
 - Akibat kecelakaan/kebakaran, dimana biaya kerugian/kerusakan mencapai 75% atau lebih dari harga kendaraan.
 - Akibat pencurian, bila dalam batas waktu 60 hari kendaraan tersebut belum diketemukan.
 - Resiko sendiri untuk resiko kecelakaan (butir 1) dan pencurian (butir 2) berlaku jumlah yang tercantum dalam polis.

Perbedaan keduanya adalah bahwa pada jenis pertanggungan TLO, penanggung baru akan membayar kerugian apabila nilai kerugian yang diakibatkan oleh resiko yang dijamin melebihi 75% dari harga pertanggungan yang disepakati di awal, sedangkan pada jaminan *comprehensive (all risk)*, tertanggung dapat mengajukan klaim untuk kerusakan akibat resiko yang dijamin berapapun nilai kerugian yang terjadi, sepanjang tidak melebihi harga pertanggungan.

Sebenarnya, pertanggungungan untuk kendaraan bermotor telah terstandarisasi, dengan jaminan dan pengecualian seperti tertera dalam PSKBI (Polis Standar Kendaraan Bermotor Indonesia). Resiko yang dijamin dalam asuransi ini adalah kerugian yang disebabkan karena tabrakan, benturan, terbalik, tergelincir, perbuatan jahat orang lain, pencurian, kebakaran, sambaran petir. Namun dalam perkembangannya, perusahaan asuransi berupaya untuk menarik konsumen dengan memberikan nilai tambah (*value added*) selain dari resiko standar yang disebutkan dalam PSKBI. Perluasan tersebut dapat meliputi resiko akibat huru-hara, kerusakan, terorisme dan sejenisnya. Beberapa perusahaan lain bahkan memberikan nilai tambah lain seperti layanan derek gratis. Hal tersebut menjadikan persaingan dalam asuransi kendaraan bermotor menjadi semakin ketat. Sebagaimana pula dalam jenis asuransi harta benda, asuransi kendaraan bermotor juga menjadi asuransi wajib bagi pembeli kendaraan yang menggunakan fasilitas kredit melalui bank maupun perusahaan pembiayaan (*leasing*). Dengan demikian, pertumbuhan penjualan polis akan sejalan dengan berkembangnya penyaluran kredit kendaraan bermotor melalui bank maupun perusahaan pembiayaan.

Secara statistik, berdasarkan laporan Bapepam – LK perkembangan perolehan Premi Bruto perusahaan asuransi kerugian tersebut memberikan kontribusi sebesar 0,49% terhadap Pendapatan Domestik Bruto 2007 yang mencapai Rp 3.957.403,90 miliar sebagaimana BPS menginformasikannya. Sedangkan komposisi premi bruto asuransi kerugian berdasarkan lini usaha pada tahun 2007 relatif sama dengan tahun 2006. Dua lini usaha asuransi yang paling dominan dalam usaha asuransi kerugian adalah asuransi harta benda (33,90%) dan asuransi kendaraan bermotor (28,60%).

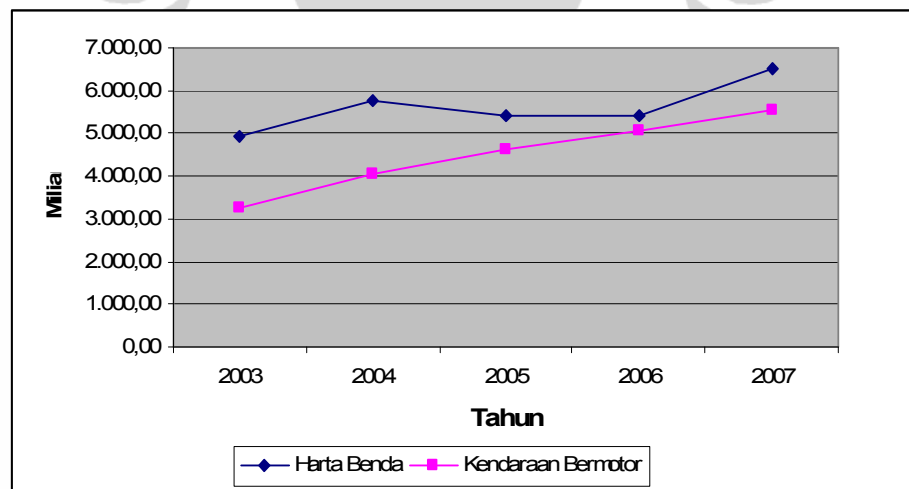
Tabel 3.1.
Pertumbuhan Premi Bruto Lini Usaha pada Perusahaan Asuransi Kerugian
Tahun 2003 s/d 2007

(Dalam Milliar Rupiah)

Keterangan	Tahun				
	2003	2004	2005	2006	2007
Harta Benda	4.935,8	5.766,8	5.410,4	5.412,3	6.536,1
Kendaraan Bermotor	3.276,2	4.049,0	4.625,0	5.062,0	5.525,3
Pengangkutan Laut	919,4	1.134,6	1.335,7	1.273,9	1.400,5
Rangka Kapal	340,3	417,5	455,9	475,0	506,5
Pengangkutan Udara	445,6	519,7	899,1	565,0	644,4
Satelit	54,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Energi Darat	154,5	248,3	178,1	283,4	166,3
Energi Lepas Pantai	582,2	497,7	733,8	1.030,8	851,0
Rekayasa	517,5	577,9	617,7	612,4	631,0
Tanggung Gugat	181,6	253,9	306,4	320,2	303,2
Kecelakaan Diri & Kesehatan	528,7	633,2	778,	958,0	1.108,9
Kredit & Penjaminan	221,7	259,1	324,0	418,5	515,0
Aneka	775,9	574,4	776,2	973,8	1.104,0
Total	12.934,0	14.923,1	16.440,4	17.385,1	19.292,2

Sumber : Bappepam-LK

Grafik 3.1.
Perbandingan Pertumbuhan Premi Bruto pada
Lini Usaha Asuransi Harta Benda dan Kendaraan Bermotor
Tahun 2003 s/d 2008



Struktur pasar pada industri asuransi tercatat bahwa per-Desember 2008 jumlah perusahaan perasuransian yang memiliki izin usaha untuk beroperasi di Indonesia adalah 371 perusahaan terdiri dari atas 144 perusahaan asuransi dan reasuransi dan 227 perusahaan penunjang asuransi.

Perusahaan asuransi dan reasuransi terdiri dari 45 perusahaan asuransi jiwa, 90 asuransi kerugian, 4 perusahaan reasuransi, 2 perusahaan penyelenggara program asuransi sosial dan jaminan sosial tenaga kerja dan 3 perusahaan penyelenggara asuransi untuk pegawai negeri sipil (PNS) dan TNI/POLRI. Untuk perusahaan asuransi jiwa dan perusahaan asuransi kerugian, jumlah perusahaan per-Desember 2008 ini merupakan jumlah yang terkecil untuk 5 (lima) tahun terakhir.

Memperhatikan kontribusi premi bruto pada lini usaha Asuransi Kendaraan Bermotor (AKB) yang merupakan kedua terbesar setelah asuransi harta benda, maka menarik untuk mengkaji lebih lanjut. Bagaimana perkembangan struktur pasar pada industri Asuransi Kendaraan Bermotor. Walaupun, industri AKB merupakan bagian dari asuransi kerugian, akan tetapi dalam perkembangannya industri AKB mempunyai pangsa pasar tersendiri seiring juga tumbuhnya industri otomotif di Indonesia baik roda empat dan roda dua. Berdasarkan data Depkeu tersebut di atas mengenai perkembangan jumlah perusahaan asuransi umum dan kerugian bahwa dari 90 perusahaan tersebut mempunyai lini usaha asuransi kendaraan bermotor.

Tabel 3.2
Perolehan Premi Netto
5 Perusahaan Asuransi Kendaraan Bermotor Terbesar
Tahun 2007 dan 2008

NO	NAMA PERUSAHAAN	PREMI NETTO (Juta)	
		2007	2008
1	PT ASURANSI ASTRA BUANA	900.104,1	1,166,790.2
2	PT ASURANSI ADIRA DINAMIKA	384.993,1	484,647.6
3	PT ASURANSI SINARMAS	291.204,7	421,951.7
4	PT ASURANSI CENTRAL ASIA	287.752,6	405,829.3
5	PT ASURANSI JAYA PROTEKSI	272.267,6	278,669.5

Sumber : Bappepam-LK, diolah

Dari data perolehan premi netto, maka terdapat 9 (sembilan) perusahaan dengan perolehan premi terbesar (di atas Rp 100 miliar) menguasai 69,7 % dari total premi di industri asuransi kendaraan bermotor Indonesia.

Persaingan bisnis Asuransi Kendaraan Bermotor semakin ketat, namun potensi pasar yang cukup besar membuat perusahaan asuransi kerugian berlomba memasuki pasar dan menerapkan taktik-strategi dalam usahanya meraih pangsa pasar. Asuransi merupakan bagian penting dari strategi pemasaran pada industri kendaraan bermotor. Umumnya, produsen kendaraan bermotor menjalin kerjasama atau membentuk perusahaan asuransi untuk menjamin asuransi, terutama bagi setiap merek kendaraannya maupun dari perusahaan diluar kelompoknya. Sebagai contoh, PT. Asuransi Astra Buana adalah perusahaan asuransi milik kelompok Astra yang memberikan jaminan asuransi terutama bagi merek-merek kendaraan dari perusahaan kelompoknya (Toyota, Daihatsu, Isuzu, BMW dan Peugeot). Kelompok lainnya, Indomobil juga memiliki perusahaan asuransi, PT. Asuransi Central Asia yang menjamin kendaraan dari group perusahaan tersebut.

3.3. *Premium Rate* dalam Industri Asuransi Kendaraan Bermotor

Tingkat persaingan Asuransi Kendaraan Bermotor memang kiat ketat, bukan saja dalam inovasi produk, tetapi juga persaingan dalam memberikan harga premi yang saling bersaing dengan harga premi yang murah. Hampir semua perusahaan asuransi kerugian, baik besar maupun kecil, ikut meramaikan persaingan di sektor asuransi kendaraan bermotor. Bahkan banyak pula perusahaan asuransi berskala kecil dan medium yang hanya memfokuskan portofolio bisnisnya hingga lebih dari 50% pada sektor asuransi kendaraan bermotor ini.

Hal ini yang menjadikan penyebab meningkatnya suhu persaingan di sektor asuransi kendaraan bermotor adalah jumlah kendaraan bermotor yang naik setiap tahun. Permintaan asuransi jenis ini didorong pula dengan kecenderungan konsumen untuk membeli kendaraan dengan menggunakan fasilitas kredit kepemilikan kendaraan bermotor melalui bank, selain melalui lembaga pembiayaan. Sebagaimana diketahui, hampir semua bank dan lembaga pembiayaan mensyaratkan adanya asuransi ke dalam harga jual kendaraan, dengan maksud untuk menutup resiko kerugian yang sewaktu-waktu dapat terjadi pada kendaraan yang dibeli.

Maraknya perang tarif premi atau *rate* yang dilakukan oleh perusahaan yang bergerak dalam industri asuransi kendaraan bermotor, contohnya sejumlah perusahaan asuransi bahkan menawarkan tarif premi asuransi yang rendah dari harga normal. Perang tarif tersebut, di satu sisi memang memperlihatkan adanya persaingan yang cukup ketat, namun di sisi lain menimbulkan kerisauan karena maraknya diskon premi telah mengarah pada pemupukan premi oleh perusahaan tanpa mempertimbangkan risiko yang ditanggungnya, sehingga pada akhirnya merugikan konsumen. Perusahaan AKB berani memberika harga tariff premi murni sebesar 1%. Bagi konsumen tentunya dengan mudahnya harga premi tersebut diuntungkan, tetapi konsumen juga akan dirugikan apabila harga premi yang terlalu rendah yang ditawarkan tersebut tanpa memperhitungkan resiko terhadap klaim asuransi yang tidak memuaskan bahkan gagal bayar.

Aksi banting harga didorong oleh banyaknya perusahaan asuransi yang bermain di ceruk pasar yang sama dan kurangnya diferensiasi produk serta pelayanan. Di sisi lain, perang harga dinikmati oleh konsumen atau perantara yang merasa diuntungkan. PMK No. 74/2007 menjadi upaya pembenahan asuransi umum pada lini bisnis kendaraan bermotor – yang akan mempermudah asuransi umum bisa tumbuh lebih dari 10% pada 2008.⁵²

Industri terkait lainnya yang ikut mendorong perkembangan industri asuransi kendaraan bermotor adalah membaiknya pasar kendaraan bermotor yang mengalami peningkatan seiring juga dengan membaiknya daya beli masyarakat dan pertumbuhan sektor riil serta ekspansi pembiayaan yang dilakukan oleh perusahaan pembiayaan multifinance dengan sistem kredit *leasing*. Hampir 80% pembelian kendaraan bermotor di Indonesia dilakukan secara kredit dengan menggunakan jasa multifinance. Penjualan kendaraan bermotor sebagian besar menggunakan kredit⁵³, untuk itu multifinance maupun perbankan mensyaratkan asuransi. Keadaan ini mempengaruhi pasar asuransi kendaraan bermotor. Perusahaan asuransi berlomba untuk mendekati perusahaan multifinance dan

⁵² Infobank, Industri Asuransi Memasuki Musim Gugur : Asuransi Bermodal Mepet Makin Terhimpit, No. 352 Edisi Juli 2008, hal. 17

⁵³ Proteksi (2003), September 2003, hal. 25

perbankan. Sehingga tingkat persaingan untuk mendapatkan bisnis dari perusahaan multifinance dan perbankan menjadi ketat.

Berdasarkan riset dari InfoBank, kontribusi pembiayaan konsumen mencapai 63,16 % dari total bisnis perusahaan pembiayaan mereka. Arena bermain bisnis pembiayaan konsumen yang paling gemuk adalah pembiayaan di sektor otomotif. Di lapangan, persaingan kini tidak hanya terjadi antar perusahaan pembiayaan, melainkan juga melibatkan bank, terutama pada penjualan mobil. Untuk pembiayaan kendaraan bermotor roda dua, bank lebih banyak merangkul *multifinance* untuk menyalurkan kredit mikro yang disebut *joint financing*. Dari tabel berikut dapat dilihat bahwa 20 besar perusahaan pembiayaan otomotif dari sisi aset menguasai pangsa 61,32 % aset industri secara nasional. Nilainya mencapai Rp 55,79 triliun. Sedangkan aset industri tahun 2006 sebesar Rp 90,97 triliun. Konsentrasi pembiayaan otomotif 20 perusahaan ini menghasilkan pendapatan sebesar Rp 17,03 triliun selama 2006. Angka itu mewakili 69,57 % dari total pendapatan 152 perusahaan yang mencapai Rp 24,47 triliun.

Tabel 3.3
20 Besar Pembiayaan Fokus di Otomotif Tahun 2006

No.	Nama Perusahaan	Aset (ribu Rp.)	Pangsa (%)	Pendapatan (ribu Rp.)	Pangsa (%)
1	Federal International Finance	10.488.285.000	11,53	4.442.601.000	18,15

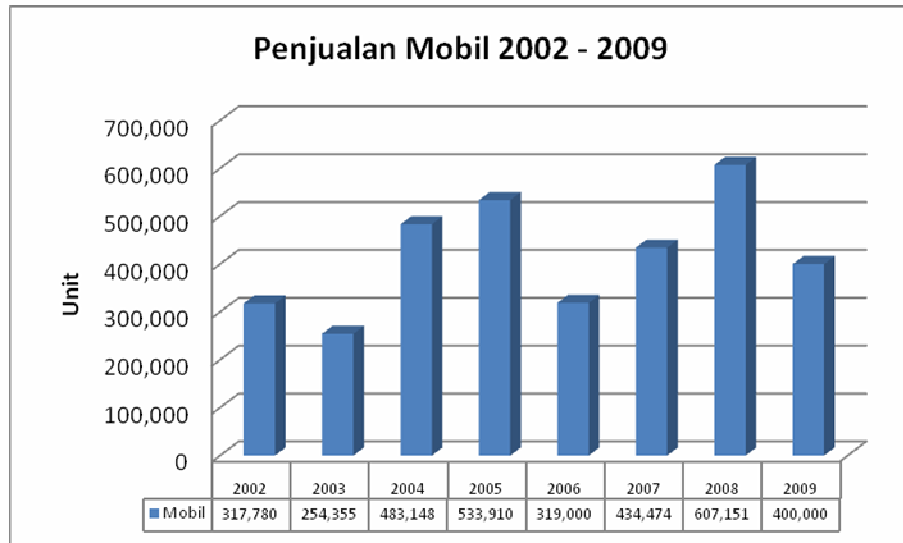
No.	Nama Perusahaan	Aset (ribu Rp.)	Pangsa (%)	Pendapatan (ribu Rp.)	Pangsa (%)
2	Astra Sedaya Finance	8.028.077.000	8,82	1.968.388.000	8,04
3	Wahana Ottomitra Multiartha Tbk	4.845.315.654	5,33	1.067.062.310	4,36
4	Bussan Auto Finance	4.426.396.000	4,87	1.504.509.000	6,15
5	Oto Multiartha	4.157.132.879	4,57	978.103.674	4,00
6	Summit Oto Finance	3.816.237.520	4,19	1.131.110.678	4,62
7	Dipo Star Finance	3.325.417.000	3,66	676.680.000	2,76
8	Adira Dinamika Multi Finance Tbk	2.906.905.000	3,20	1.983.671.000	8,11
9	Indomobil Finance Indonesia	1.970.941.000	2,17	544.737.000	2,23
10	Tunas Financindo Sarana	1.847.866.000	2,03	447.108.000	1,83
11	U Finance Indonesia	1.618.189.123	1,78	297.961.736	1,22
12	Mitsui Leasing Capital Indonesia	1.385.315.362	1,52	256.308.972	1,05
13	Tiga Berlian Autofinance	1.079.570.000	1,19	283.755.000	1,16
14	BCA Finance	1.077.096.595	1,18	285.098.508	1,16
15	Suzuki Finance Indonesia	1.007.345.000	1,11	201.035.000	0,82
16	Mandala Multifinance Tbk	911.104.357	1,00	255.701.118	1,04
17	Multindo Auto Finance	814.712.399	0,90	223.148.578	0,91
18	Clipan Finance Indonesia Tbk	778.941.761	0,86	154.000.103	0,63
19	Trihamas Finance	702.000.000	0,77	189.021.000	0,77
20	ITC Auto Multi Finance	601.846.000	0,66	136.871.000	0,56
	Sub Total 20 Perusahaan	55.788.693.650	61,32	17.026.871.677	69,57
	Jumlah*	90.974.587.764	100,00	24.473.386.989	100,00

Jumlah mencakup 152 data keuangan perusahaan multifinance
 Sumber : laporan keuangan publikasi, diolah oleh Investor

Tumbuhnya ekonomi disektor rill juga berdampak pada meningkatnya industri otomotif dengan meningkatnya angka penjualan kendaraan bermotor baik roda empat dan roda dua sebagaimana dijelaskan dalam Grafik 3.2. dan Grafik 3.3.

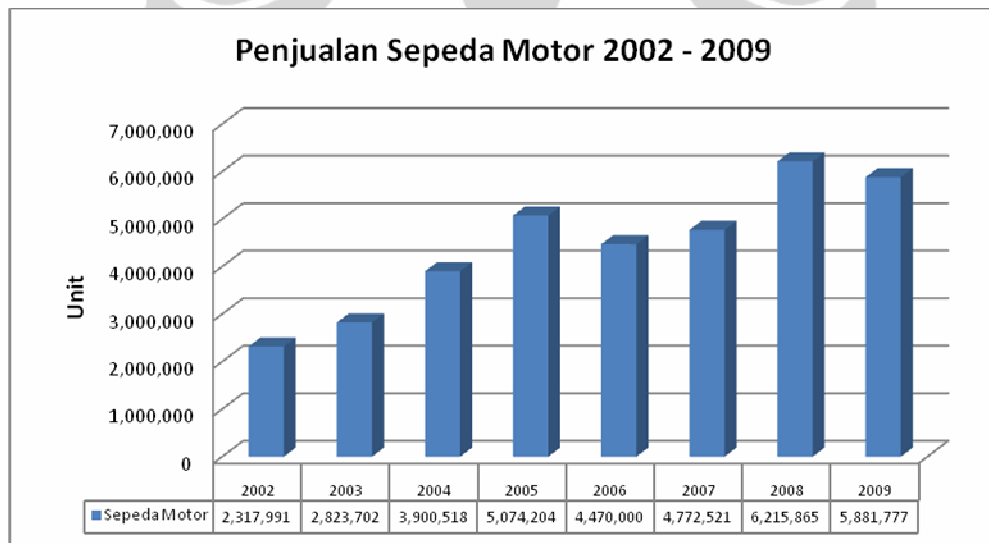
Grafik 3.2.

Data Penjualan Mobil Tahun 2002 s/d 2009



Sumber : Gaikindo, diolah

Grafik 3.3.
Data Penjualan Sepeda Motor Tahun 2002 s/d 2009



Sumber : AISI, diolah

Pada industri asuransi kerugian, reputasi perusahaan asuransi ditentukan oleh kemudahan untuk menyelesaikan klaim yang merupakan senjata terpenting untuk berkompetisi. Aspek penting lainnya dalam perilaku berkompetisi dalam pasar asuransi adalah menciptakan suatu kondisi yang pasti untuk mendapatkan

bisnis dari para agen dan *broker*.⁵⁴ Dalam praktek usaha perasuransian, penetapan besarnya premi biasanya tergantung dari jenis dan jumlah resiko yang akan dipertanggungjawabkan dan besarnya premi tersebut ditentukan dengan suatu prosentase tertentu dari jumlah yang dipertanggungjawabkan (harga Pertanggungjawaban), jenis dan jumlah resiko yang dipertanggungjawabkan biasanya tercermin pada luas jaminan dari pertanggungjawaban tersebut.

Struktur tarif asuransi kendaraan bermotor untuk bagian resiko dibangun oleh 2 (dua) komponen yaitu unit *cost* (harga biaya pelayanan klaim) dan probabilitas kejadian. Dari premi resiko ini lalu ditambahkan *contingency reserves*, *loading* dan *marketing commission*. Fungsi *contingency reserves* atau *safety margin* berguna menanggulangi kejadian melebihi estimasi kejadian. Sedangkan *loading* dipakai untuk biaya operasional perusahaan dan margin keuntungan. *Marketing Commission* dialokasikan untuk komisi dan hal yang bersifat biaya pemasaran dan penjualan. Investasi tidak diperhitungkan dalam tarif ini karena *cash flow* yang cepat, tidak memungkinkan untuk melakukan investasi yang ideal.

Sedangkan dalam kasus penentuan tarif di asuransi kerugian khususnya kendaraan bermotor sangat penting, karena efek klaim dari asuransi kerugian adalah segera, begitu polis dimulai. Sehingga penentuan tingkat premi yang terlalu rendah akan mengakibatkan kerugian atau sebaliknya tingkat premi yang terlalu tinggi mengakibatkan nasabah berpikir untuk membeli asuransi.

3.4. **Rate Making dalam Asuransi Kendaraan Bermotor**

Tarif asuransi sendiri (Salim, 1998:35) didefinisikan suatu harga satuan dari suatu kontrak asuransi tertentu, untuk orang tertentu, terhadap kerugian tertentu dan digunakan untuk masa tertentu pula. Secara singkat dapat dikatakan bahwa tarif asuransi terdiri atas beberapa unsur yaitu (1) harga satuan, (2) digunakan terhadap orang tertentu, (3) kerugian tertentu dan (4) masa tertentu. Tarif terjadi berdasar kepada *bargaining* atau tawar-menawar antara perusahaan dengan pembeli asuransi. Tarif yang dikenakan dapat berubah-ubah. Misalnya dalam

⁵⁴ Sapto Yuliharto, Dwi. "Penerapan Premium Rate Asuransi Kendaraan Bermotor dan Pengaruhnya terhadap Kepuasan Nasabah PT Asuransi Jasindo (Studi Kasus pada Kantor Cabang Jember)." Tesis Magister Ilmu Administrasi Universitas Indonesia, Jakarta, 2004, hal. 82

asuransi jiwa sudah ada suatu table tertentu untuk menetapkan besarnya tarif. Sedangkan dalam asuransi pengakutan laut, ditekankan hanya pada pengalaman-pengalaman masa lampau. Terjadinya perubahan-perubahan tersebut dapat disebabkan oleh adanya : (1) persaingan (*competition*), (2) perubahan struktur perekonomian atau (3) adanya Peraturan Pemerintah/UU Pemerintah.

Selanjutnya dalam perkembangannya penentuan tarif/harga premi asuransi (*Rate Making*) dalam lini usaha Asuransi Kendaraan Bermotor (AKM) juga diatur oleh pemerintah/regulator melalui Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 74/PMK.010/2007. Unsur-unsur penetapan tariff/premi diatur dalam Bab II khususnya Pasal 2 ayat (2) yaitu :

Penetapan tarif premi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mencakup unsur-unsur premi murni, biaya administrasi dan umum lain, biaya akuisisi, serta keuntungan sebagai berikut :

- a. *Penetapan unsur premi murni dilakukan berdasarkan perhitungan yang didukung dengan data profil resiko dan kerugian (risk and loss profile) untuk periode paling singkat 5 (lima) tahun;*
- b. *Penetapan unsur biaya administrasi dan biaya umum lainnya dilakukan berdasarkan perhitungan yang didukung dengan data biaya administrasi dan biaya umum lainnya yang menjadi bagian lini usaha Asuransi Kendaraan Bermotor untuk periode paling singkat 5 (lima) tahun;*
- c. *Penetapan unsur biaya akuisisi dilakukan sesuai dengan ketentuan mengenai biaya akuisisi sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Keuangan ini; dan*
- d. *Penetapan unsure keuntungan yang wajar.*

Dijelaskan juga dalam PMK Pasal 3 ayat (1) bahwa :

Perusahaan Asuransi Umum yang belum memiliki data profil resiko dan kerugian serta data biaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a dan huruf b, wajib menetapkan unsur premi murni serta unsur biaya administrasi dan biaya umum lainnya berdasarkan referensi yang ditetapkan oleh Menteri.

Sebelum keluarnya tarif referensi dari pemerintah, melalui Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI) juga pernah menetapkan tariff premi, termasuk tariff untuk asuransi kendaraan bermotor. Akan tetapi acuan tersebut

tidak pernah diterapkan oleh anggota asosiasi. Tarif atau yang biasa dikenal sebagai *rate* merupakan suatu standar yang berupa persentase dari harga pertanggungan untuk menentukan besar premi yang harus dibayar oleh tertanggung. Khusus untuk asuransi kendaraan bermotor, standar *rate* yang diberlakukan untuk jenis asuransi TLO adalah sebesar 1%, sedangkan untuk jenis asuransi *comprehensive* ditetapkan sebesar 3-4% dari harga pertanggungan. Penetapan standar *rate* oleh AAUI tersebut ditujukan untuk mencegah terjadinya persaingan yang tidak sehat antara perusahaan asuransi. Selain itu penetapan besaran *rate* juga ditujukan agar perusahaan asuransi memiliki kemampuan yang memadai untuk membayar kewajibannya kepada tertanggung bilamana sewaktu-waktu tertanggung mengajukan klaim.

Para pelaku asuransi dalam upaya memaksimalkan penjualan polis, seringkali perusahaan asuransi menetapkan *rate* yang rendah. Seringkali pula terjadi, *rate* standar yang ditetapkan perusahaan mengikuti aturan AAUI yaitu sebesar 3% untuk penutupan kendaraan pribadi jenis pertanggungan *comprehensive*. Namun, *rate* 3% tersebut dikurangi lagi dengan diskon atau komisi bila menggunakan pialang asuransi (*broker*) sebesar 40% hingga 60%. Padahal, selain perusahaan harus memiliki dana yang cukup untuk membayar kewajibannya, perusahaan juga harus mengeluarkan biaya tambahan untuk kegiatan operasional, seperti *survey* dan biaya administrasi. Meskipun pemerintah dan asosiasi asuransi telah mengadakan upaya berupa pembuatan serangkaian peraturan mengenai permodalan, serta penetapan standar *rate* untuk perhitungan premi, namun kenyataan di lapangan yang terjadi adalah masing-masing perusahaan asuransi berupaya untuk menjual polis sebanyak-banyaknya ke konsumen.

Dari regulasi tariff referensi yang dikeluarkan regulator, maka dapat dibuat perbandingan tariff referensi dalam PMK No. 74 tahun 2007 yang kemudia acuan tersebut dilakukan revisi melalui peraturan Bapepam – LK No. PER-06/BL/2008.

Tabel 3.4
Perbandingan Referensi Unsur Premi Murni
Asuransi Kendaraan Bermotor Tahun 2007 dan 2008

Sumber : Bapepam - LK, data diolah

Tariff premi tersebut di atas dijelaskan melalui Peraturan Bapepam – LK

KATEGORI	UANG PERTANGGUNGAN	TARIF PREMI PERTANGGUNGAN <i>TOTAL LOSS ONLY</i> (TLO)		TARIF PREMI PERTANGGUNGAN <i>COMPREHENSIVE</i>	
		(3)	(4)	(5)	(6)
(1)	(2)	2007	2008	2007	2008
Jenis Kendaraan Non Bus dan Non Truk					
Kategori 1	0 s.d. Rp150.000.000,00	0,74%	0,47%	2,18%	2,05%
Kategori 2	Rp150.000.001,00 s.d. Rp300.000.000,00	0,67%	0,44%	1,96%	1,52%
Kategori 3	Rp300.000.001,00 s.d. Rp500.000.000,00	0,62%	0,42%	1,74%	1,17%
Kategori 4	Rp500.000.001,00 s.d. Rp800.000.000,00	0,62%	0,41%	1,48%	1,10%
Kategori 5	Lebih dari Rp800.000.000,00	0,56%	0,41%	1,19%	0,98%
Jenis Kendaraan Bus dan Truk					
Kategori 6	Truk, semua uang pertanggungan	0,62%	0,40%	2,01%	1,29%
Kategori 7	Bus, semua uang pertanggungan	0,25%	0,25%	0,55%	0,55%

No. PER-06/BL/2008 tentang Referensi Unsur Premi Murni serta Unsur Biaya Administrasi dan Biaya Umum lainnya pada lini usaha Asuransi Kendaraan Bermotor tahun 2008 – 2009. Dimana tariff referensi tersebut mengalami penurunan. Karena oleh regulator penentuan tariff premi yang dilakukan perusahaan asuransi harus dengan menggunakan faktor kredibilitas. Secara teknis faktor kredibilitas tersebut telah mempunyai rumus perhitungan tersendiri yang ditentukan regulator.

Penerapan unsur premi murni pada tabel di atas dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Unsur premi murni di atas merupakan persentase dari uang pertanggungan.
2. Unsur premi murni di atas berlaku untuk penutupan dasar bagi kendaraan roda 4 (empat) atau lebih dan berumur sampai dengan 3 (tiga) tahun.

3. Untuk perluasan *Strike, Riot, Civil Commotion (SRCC), Flood, Earthquake*, dan *Third Party Liability (TPL)* harus dikenakan premi tambahan.
4. Untuk kendaraan berumur lebih dari 3 (tiga) tahun, dapat dikenakan premi tambahan yang wajar dengan batas maksimum tambahan sebesar 5% (lima per seratus) untuk setiap satu tahun tambahan usia kendaraan.
5. Perusahaan Asuransi Umum harus mengenakan *deductible* minimum sebesar Rp 200.000,00. Untuk *deductible* yang lebih kecil harus dikenakan premi tambahan.

Selanjutnya, apabila dilakukan analisa terhadap perkembangan regulasi secara keseluruhan akan diperoleh perbandingan kecenderungan perilaku para pelaku pasar dalam industri asuransi kendaraan bermotor. Dimana para pelaku pasar pada periode dilakukan deregulasi pada sektor keuangan yang berdampak pada industri asuransi, memberikan dampak para pelaku pasar saling berkompetisi dalam pasar yang kompetitif sehingga harga premi dalam kondisi *competitive price* dengan saling mengunggulkan harga produk asuransi serta melakukan diferensiasi dengan menambah fasilitas layanan yang diberikan.

Tabel 3.5.
Perkembangan Regulasi Industri Asuransi Kendaraan Bermotor
Di Indonesia

Data	Perkembangan Regulasi		
	Deregulasi	Competitive Market	Tarif Referensi
Periode	1988 - 1992	Tahun 1992 – 2007	2007 – sekarang
Dasar Hukum	<ul style="list-style-type: none"> • Paket kebijakan industri asuransi (Paket Desember 1988 atau Pakdes 88) • Paket kebijakan industri perbankan (Paket Oktober 1988 atau Pakto 88) 	<ul style="list-style-type: none"> • UU No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian • PP No. 63 Tahun 1999 tentang Perubahan atas PP No. 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian • Keputusan Menteri Keuangan No. 422/KMK.06/2003 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi 	<ul style="list-style-type: none"> • Peraturan Menteri Keuangan No. 74/PMK.010//2007 tentang Penyelenggaraan Pertanggungjanaan Asuransi pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor. • Peraturan Ketua Bapepam – LK No. PER-06/BL/2008 tentang Referensi Unsur Premi Murni serta Unsur Biaya Administrasi dan Biaya Umum Lainnya pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor tahun 2008 – 2009
<i>Market structure</i>	<i>Loose Oligopoly</i>	<i>Loose Oligopoly</i>	<i>Loose Oligopoly</i>
<i>Performance</i>	Premi Netto Naik	Premi Netto Naik	Premi Netto Naik
<i>Conduct</i>	<i>Competitive Price</i>	<i>Price war</i>	Lebih mengacu pada aturan tariff referensi yang dikeluarkan regulator/pemerintah

Sumber : Bapepam – LK, pengolahan data