

BAB 2

TINJAUAN LITERATUR

2.1 Kerangka Teori

2.1.1 Operasional Asuransi Umum Syariah

Perusahaan asuransi umum syariah menjalankan usaha dengan mengaplikasikan perintah untuk melaksanakan tolong menolong dalam kebaikan sebagaimana difirmankan Allah dalam QS. Al Maidah ayat 5 yang artinya “...dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran...”.

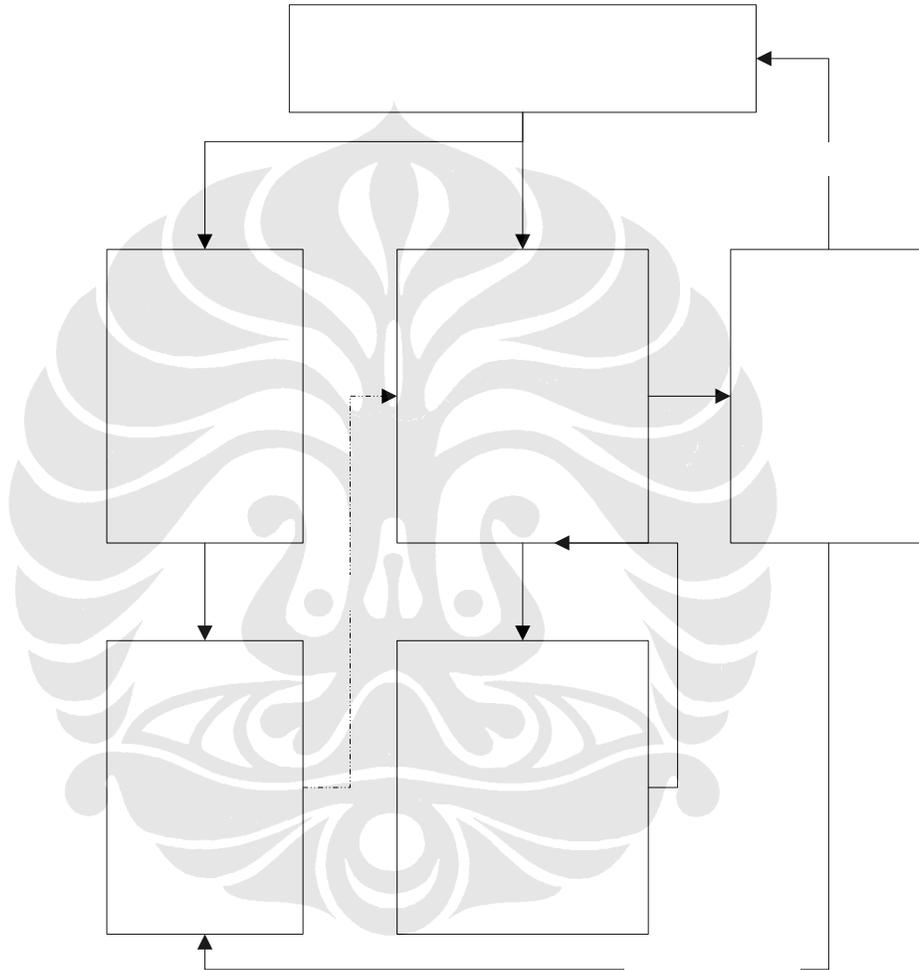
Mekanisme asuransi umum syariah dilandasi oleh Fatwa Dewan Syariah Nasional No:21/DSN-MUI/X/2001 tentang Pedoman Umum Asuransi Syariah. Antar peserta asuransi terjadi akad *tabarru* dimana setiap peserta mengikhlaskan dana yang dibayarkan kedalam kumpulan dana (*pool of fund*) yang akan digunakan untuk membantu peserta lain yang terkena musibah. Sedangkan akad-akad yang digunakan antara para peserta asuransi dengan perusahaan asuransi berupa akad *tijarah*. Akad yang digunakan antara lain akad *mudharabah* dimana perusahaan asuransi bertindak sebagai *mudharib* (pengelola) dan para peserta bertindak sebagai *shahibul mal* (pemilik dana).

Berdasarkan konsep ini, maka seluruh peserta asuransi membayar premi sebagai *hibah/tabarru* yang akan digunakan untuk menanggulangi kerugian keuangan peserta lain yang terkena musibah. Perusahaan asuransi syariah tidak turut menanggung risiko kerugian karena seluruh klaim dibayarkan dari premi yang terkumpul. Perusahaan asuransi syariah hanya berperan sebagai operator kumpulan dana dan menerima *fee(ujroh)* sebagai imbalannya.

Manajemen perusahaan asuransi syariah dituntut untuk mampu menghitung besarnya premi yang harus dibayar peserta asuransi agar kumpulan dana mencukupi untuk membayar seluruh klaim, kontribusi premi bersifat adil, dan premi tidak berlebih-lebihan. Apabila kumpulan dana tidak mencukupi untuk membayar klaim maka perusahaan asuransi syariah dapat meminta tambahan premi kepada peserta asuransi atau memberikan pinjaman *qhord al hasan* kepada

kumpulan dana. Pinjaman *qhard al hasan* tersebut akan dilunasi pada saat kumpulan dana surplus.

Skema operasional asuransi umum syariah disajikan pada Gambar 2.1 berikut ini.



Gambar 2.1 Model (Operasional) Asuransi Syariah

Sumber: Iqbal, 2005

2.1.2 Asuransi Kendaraan Bermotor

Salah satu lini usaha asuransi umum yang berkembang pesat adalah lini usaha asuransi kendaraan bermotor. Asuransi kendaraan bermotor menjamin penggantian kerugian kepada pemilik kendaraan bermotor sebagai peserta

Upah/Fee

wakalah:

Biaya

Operasional

Kontr

Dan

Bia

Cadar

R

Unde

asuransi terhadap kerugian/kerusakan yang diderita akibat kendaraan bermotor tersebut mengalami kecelakaan atau hilang (Sula, 2004).

Potensi kerugian finansial akibat penggunaan kendaraan bermotor dapat berupa kerusakan kendaraan sendiri, kerusakan kendaraan pihak lain, kerusakan harta benda, maupun kehilangan jiwa. Kerugian finansial tersebut dapat berupa kerugian atas diri sendiri maupun pihak ketiga (*third party liability*). Kerugian finansial atas kendaraan yang mengalami kecelakaan dan tanggung jawab terhadap pihak lain merupakan risiko yang tidak pasti, sehingga dapat diasuransikan. Kerugian-kerugian tersebut dapat berupa:

1. kerugian finansial pemilik kendaraan
 - a. meninggal dunia;
 - b. biaya perawatan; dan
 - c. biaya perbaikan kerusakan akibat kecelakaan;
2. kerugian finansial penumpang kendaraan
 - a. meninggal dunia;
 - b. biaya perawatan; dan
 - c. kerusakan harta benda.
3. kerugian finansial pihak lain diluar kendaraan (pihak III)
 - a. meninggal dunia;
 - b. biaya perawatan; dan
 - c. kerusakan harta benda.

Pada dasarnya pemilik kendaraan bermotor di Indonesia telah diwajibkan untuk memiliki asuransi tanggung jawab kepada pihak ketiga atas kepemilikan kendaraan bermotor. Premi asuransi tersebut dibayarkan pada saat pengurusan Surat Tanda Nomor Kendaraan berupa Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas (SWDKLLJ) yang besarnya disesuaikan dengan jenis kendaraannya. SWDKLLJ tersebut dikelola oleh PT Jasa Raharja (Persero) untuk pemberian santunan bagi setiap korban kecelakaan lalu lintas. Santunan bagi korban

kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia sebesar Rp25 juta, sedangkan untuk korban luka-luka akan mendapat santunan perawatan maksimal Rp10juta.

Asuransi kendaraan bermotor yang dibahas dalam penelitian ini adalah asuransi kendaraan bermotor komersial, yaitu asuransi kendaraan bermotor yang dibeli secara sukarela oleh pemilik kendaraan. Perkembangan perolehan premi asuransi kendaraan bermotor komersial ini cukup signifikan. Pada tahun 2006 premi asuransi umum secara keseluruhan (konvensional dan syariah) tercatat sebesar Rp 17.615,6 milyar. Perolehan premi tersebut didominasi premi dari lini usaha asuransi harta benda (kebakaran), kendaraan bermotor, dan pengangkutan. Asuransi kendaraan bermotor tercatat meraih pendapatan premi bruto sebesar Rp 5.063,5 juta atau 29% dari seluruh pendapatan premi.

Pada asuransi umum syariah, lini usaha asuransi kendaraan bermotor mendominasi perolehan premi. Premi asuransi kendaraan bermotor syariah pada tahun 2006 tercatat sebesar Rp 117 milyar atau 61,46% dari premi asuransi umum syariah. Pasar asuransi kendaraan bermotor syariah diprediksi akan terus tumbuh seiring dengan peningkatan lini asuransi kendaraan bermotor secara keseluruhan. Peningkatan volume lini asuransi kendaraan bermotor didukung oleh meningkatnya penjualan kendaraan bermotor, kenaikan harga kendaraan, dan peningkatan kesadaran masyarakat untuk hidup sesuai ajaran islam. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang berakibat pada meningkatnya premi lini usaha asuransi kendaraan bermotor diyakini akan terus berlangsung.

Di Indonesia, asuransi kendaraan bermotor dipasarkan dalam 2(dua) paket yaitu asuransi kendaraan *total loss only* dan asuransi kendaraan bermotor *comprehensive*. Asuransi kendaraan *total loss only* hanya menjamin ganti rugi atas kehilangan kendaraan atau kerusakan kendaraan yang mencapai 80% dari nilai kendaraan (*constructive total loss*), sedangkan asuransi kendaraan bermotor jenis *comprehensive* menjamin kerugian total maupun kerugian parsial.

Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI) telah menerbitkan Polis Standar Asuransi Kendaraan Bermotor Indonesia yang digunakan oleh perusahaan asuransi yang beroperasi di Indonesia. Jaminan yang diatur dalam polis tersebut meliputi:

- 1 Jaminan pokok berupa:
 - 1.1 Kerugian dan atau kerusakan pada kendaraan bermotor dan atau kepentingan yang dipertanggungkan yang secara langsung di sebabkan oleh:
 - 1.1.1 tabrakan, benturan, terbalik, tergelincir, atau terperosok
 - 1.1.2 perbuatan jahat;
 - 1.1.3 pencurian, termasuk pencurian yang didahului atau disertai atau diikuti dengan kekerasan ataupun ancaman kekerasan sebagaimana dimaksud dalam pasal 362, 363 ayat (3), (4), (5) dan pasal 365 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
 - 1.1.4 Kebakaran, termasuk:
 - kebakaran akibat benda lain yang berdekatan atau tempat penyimpanan Kendaraan Bermotor
 - kebakaran akibat sambaran petir
 - kerusakan karena air dan atau alat-alat lain yang dipergunakan untuk mencegah atau memadamkan kebakaran;
 - dimusnahkannya seluruh atau sebagian kendaraan bermotor atas perintah pihak yang berwenang dalam upaya pencegahan menjalarnya kebakaran itu.
 - 1.2 Kerugian dan atau kerusakan yang disebabkan oleh peristiwa yang tersebut di atas selama kendaraan bermotor berada di atas kapal penyeberangan yang berada dibawah pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, termasuk kerugian dan atau kerusakan yang diakibatkan kapal tersebut mengalami kecelakaan.
- 2 Jaminan tambahan berupa jaminan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang secara langsung disebabkan oleh kendaraan bermotor berupa kerugian atas harta benda, biaya pengobatan, cedera badan dan atau kematian.

2.1.3 Penghitungan Premi (*Rate Making*) Asuransi Kendaraan Bermotor

Harga pokok produk barang dan jasa merupakan keseluruhan biaya produksi yang diperlukan untuk menyediakan barang dan jasa tersebut kepada peserta asuransi. Untuk jasa asuransi biaya produksi meliputi biaya klaim, biaya akuisisi, dan biaya administrasi dan umum. Menurut Iqbal (hal 51, 2006) premi yang dibebankan kepada peserta asuransi, terdiri dari:

1. Ongkos risiko murni

Biaya yang jumlahnya hanya mencukupi untuk menutupi kerugian yang dialami oleh peserta (klaim) selama keanggotaan satu tahun dalam asuransi syariah kendaraan bermotor.

2. Biaya tetap

Merupakan unsur biaya tetap per unit exposure (*1 car year* atau 1 tahun mobil). Salah satu contoh dari biaya ini adalah biaya administrasi penerbitan polis.

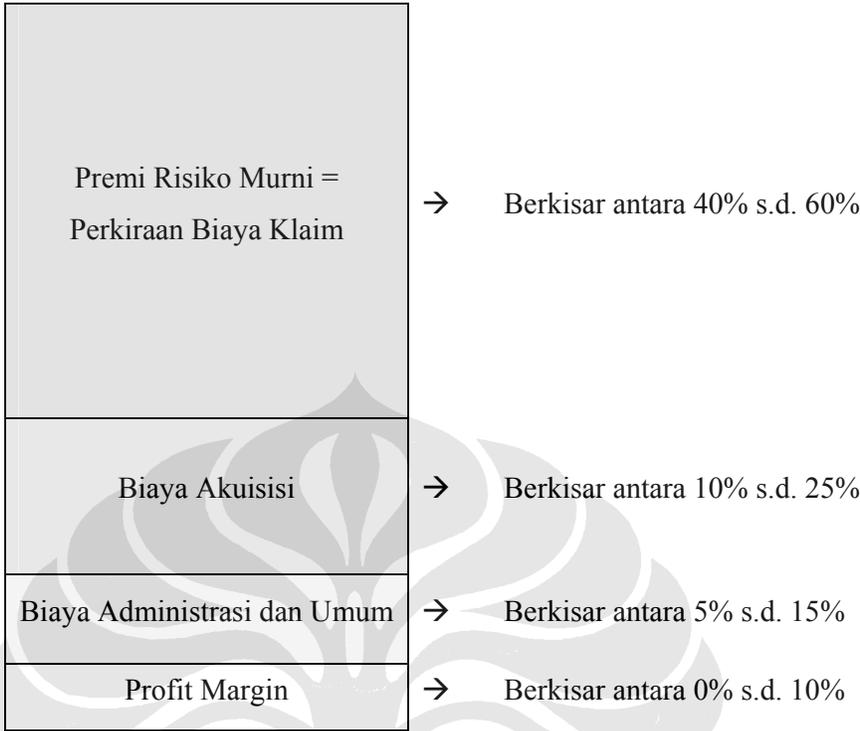
3. Biaya variabel

Merupakan unsur biaya tidak tetap hingga pada tingkat kontribusi yang dibayar oleh peserta. Salah satu contohnya adalah biaya peragenan, insentif atas kinerja penjualan, biaya operasi (model *mudharabah*), dan wakalah fee (model wakalah).

4. Kontingensi atau biaya (reasuransi-pen.) XOL

Merupakan provisi untuk menyisihkan cadangan atau tabungan untuk mengantisipasi kerugian bila klaim lebih tinggi dari yang diperkirakan. Atau dapat juga berupa pembelian proteksi *excess of loss* (XOL).

Secara umum struktur premi asuransi kendaraan dapat digambarkan dalam Gambar 2.2 berikut ini.



Gambar 2.2 Struktur Premi asuransi Kendaraan Bermotor

Sumber: Biro Perasuransian, makalah yang disampaikan dalam sosialisasi PMK 74

Premi risiko murni atau dikenal dengan ongkos risiko murni merupakan unsur premi yang dihitung berdasarkan data klaim masa lalu atas portofolio asuransi kendaraan bermotor yang dimiliki perusahaan asuransi. Sedangkan unsur biaya tetap, biaya variabel, dan biaya kontijensi dihitung dari data biaya tetap, biaya variabel, dan biaya kontijensi masa lalu. Unsur klaim masa lalu untuk setiap perusahaan dipengaruhi oleh karakteristik risiko yang diaksep. Karakteristik risiko tersebut ditentukan oleh faktor-faktor yang melekat pada peserta, kendaraan, dan lingkungan operasional kendaraan. Sedangkan besar kecilnya unsur biaya tetap, biaya variabel, dan biaya kontijensi sangat dipengaruhi oleh gaya manajemen operator asuransi/takaful. Manajemen yang mampu beroperasi dengan efisien maka unsur biaya tetap, biaya variabel, dan biaya kontijensi dapat ditekan tetap rendah.

Menurut lampiran PMK 74 tahun 2007 unsur premi murni dapat mencapai 50% dari premi yang dibebankan kepada peserta asuransi/peserta, sedangkan yang

50% lainnya berupa *loading* yang terdiri dari biaya administrasi sebesar 15%, biaya akuisisi maksimal sebesar 25%, dan laba perusahaan sebesar 10%. Goodwin (2007) menyatakan bahwa berdasarkan data perusahaan asuransi di Australia yang beroperasi secara efisien, *loading* biaya dan laba hanya sebesar 38% sedangkan proporsi biaya klaim mencapai 62% dari seluruh premi yang dibebankan kepada peserta asuransi.

Mengingat premi risiko murni merupakan unsur dominan dalam struktur premi asuransi kendaraan bermotor maka sangatlah penting untuk dapat menetapkan premi risiko murni dengan tepat yaitu dengan memperkirakan biaya klaim atas setiap peserta asuransi dengan tepat. Ketidakakuratan dalam memperkirakan biaya klaim akan mengakibatkan :

- peserta dibebani biaya premi tidak sesuai dengan perkiraan biaya klaim sesuai dengan karakteristik risiko peserta yang bersangkutan sehingga terjadi ketidakadilan;
- *pool of fund* tidak mencukupi untuk membayar klaim peserta yang mengalami musibah; atau
- peserta dibebani biaya premi yang berlebihan.

Untuk itu dalam memperkirakan biaya klaim sedapat mungkin diperhitungkan seluruh faktor yang relevan yang diperkirakan berpengaruh terhadap biaya klaim.

Hart, DG, R.A. Buchanan and B.A. Howe, (hal. 284, 1996) menyatakan bahwa “*the expected future costs of claim, or pure risk rates, depends on the expected levels of claim frequency and average claim size over the period for which the business being rated will be exposed*”. Hal ini paralel dengan pendapat Iqbal (hal 94, 2005) bahwa premi risiko murni yang berupa biaya klaim merupakan perkalian antara besar klaim (*claim severity*) dan banyak klaim (*claim frequency*), dan dirumuskan sebagai berikut:

$$RC = CF \times CS \quad (2.1)$$

Dimana:

RC = *Risk contribution* (Premi risiko murni)

CF = *Claim frequency*

CS = *Claim severity*

Rata-rata *Claim frequency* merupakan probabilitas terjadinya klaim pada kelompok peserta dengan karakteristik tertentu. Untuk asuransi kendaraan bermotor, Persatuan Aktuaris Indonesia (2007) merumuskan rata-rata *claim frequency* sebagai berikut:

$$\overline{CF} = \hat{F}_T = \frac{n}{E} \quad (2.2)$$

dimana:

\overline{CF} = adalah notasi untuk rata-rata *claim frequency*

E = Banyaknya kendaraan yang ditanggung dalam tahun *underwriting* yang bersangkutan (*Exposure*).

n = Banyaknya klaim yang terjadi dalam tahun *underwriting*

Rata-rata *Claim Severity* merupakan rata-rata besarnya klaim untuk setiap klaim yang diajukan peserta asuransi pada kelompok peserta dengan karakteristik tertentu. Persatuan Aktuaris Indonesia (2007) merumuskan rata-rata *claim severity* secara matematis sebagai berikut:

$$\overline{CS} = \bar{X}_T = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n} \quad (2.3)$$

dimana:

\overline{CS} = Rata-rata besarnya klaim

x_i = Besarnya klaim yang ke-i dari n buah klaim

n = Banyaknya klaim yang terjadi dalam tahun *underwriting*

Formula premi risiko murni untuk setiap peserta asuransi dalam kelompok risiko tertentu sebagaimana diadaptasi dari Kahane (1975) adalah sebagai berikut:

$$RC_i = \overline{CF}_i \times \overline{CS}_i \quad (2.4)$$

dimana:

RC_i = Premi risiko murni peserta asuransi kelas risiko ke i .

\overline{CF}_i = Rata-rata *Claim Frequency* kelas risiko ke i .

\overline{CS}_i = Rata-rata *Claim Severity* kelas risiko ke i .

2.1.4 Premi Asuransi Yang Adil

Operator takaful perlu memperhitungkan tarif premi dengan memperhatikan prinsip-prinsip *ratemaking*. Mehr dan Cammack (hal. 600, 1976) mengemukakan bahwa tarif premi yang ditetapkan perusahaan asuransi harus memenuhi prinsip:

- *Equity* (keadilan)
- *Adequacy* (kecukupan), dan
- *Not excessive* (tidak berlebih-lebihan).

Tarif premi yang adil (*equitable*) menurut Mehr dan Cammack (hal 600, 1976) adalah bila premi yang dibayar setiap peserta asuransi telah sesuai dengan perkiraan klaim dan biaya-biaya yang berkaitan dalam masa asuransi. Untuk mendapatkan tingkat keadilan yang sempurna maka perkiraan klaim dan biaya-biaya yang berkaitan dalam masa asuransi untuk setiap peserta asuransi harus dapat diperkirakan dengan tepat. Hal ini paralel dengan Rose dan Webb (dalam Kitchens III, 2000) yang mengemukakan bahwa premi murni mencerminkan besarnya risiko teoretis yang dipikul penanggung diluar faktor-faktor lain seperti persaingan pasar, pengalihan portofolio bisnis, keuntungan agen, kebijakan perusahaan, siklus underwriting, dan pertimbangan-pertimbangan lain layaknya dalam dunia bisnis nyata. Dengan demikian premi murni merupakan besarnya klaim yang terjadi pada semua peserta asuransi yang harus ditanggung seluruh peserta secara adil. Untuk itu seorang underwriter dituntut untuk dapat memperkirakan besarnya klaim yang akan terjadi dalam *pool of fund* dan membagi bebannya kepada seluruh peserta *pool of fund* secara adil dengan mempertimbangkan karakteristik risiko masing-masing peserta.

Skema tarif yang berlaku secara individual akan sangat rumit dan bertentangan dengan prinsip *risk sharing*. Jika setiap individu ditempatkan pada golongan yang berbeda maka salah satu prinsip asuransi yakni memperkirakan jumlah klaim atas sejumlah risiko yang *homogen* menjadi tidak tercapai. Hart, DG, R.A. Buchanan and B.A. Howe, (hal. 90, 1996) berpendapat bahwa “*the variability and expected cost of an individual risk are essentially unobservable. The expected costs for each sub-pool can be estimated and used as the basis for differences in the premium rates charged.*” Dengan alasan tersebut dan untuk kemudahan dalam penerapan dan menjelaskan kepada peserta asuransi maka premi diklasifikasikan berdasarkan kelompok-kelompok peserta asuransi yang diperkirakan memiliki risiko *homogen*. Cara ini dikenal dengan *manual rating* (Mehr dan Cammack, hal 603, 1976). Dengan *manual rating* maka risiko yang sejenis dikelompokkan dalam satu kelas risiko dan dikenakan premi yang sama.

Tarif premi yang lebih adil pada level tertentu dicapai dengan mengelompokkan peserta asuransi berdasarkan kesetaraan risiko dan memperhitungkan kecukupan populasi yang ada pada setiap kelas risiko. Pengelompokan setiap risiko dalam kelas-kelas risiko didasarkan kepada faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat risiko kemungkinan terjadinya klaim dan besarnya klaim. Dalam hal ini menjadi penting untuk mengidentifikasi faktor-faktor pencetus risiko atau faktor-faktor yang berpengaruh terhadap besar-kecilnya tingkat risiko.

Premi risiko murni juga perlu dipastikan kecukupannya untuk menjamin penanggung mampu membayar klaim. Premi risiko yang dihitung dari rata-rata klaim memiliki tingkat keyakinan 50% mencukupi untuk membayar klaim. Untuk menambah keyakinan premi cukup maka penambahan *safety margin* dalam penetapan premi risiko murni dapat dilakukan. Secara statistik *safety margin* tersebut berupa standar deviasi (σ) dari biaya klaim. Namun demikian *safety margin* yang diterapkan juga tidak boleh terlalu besar yang dapat menyebabkan premi *excessive* (berlebih-lebihan) sehingga membebani tertanggung. Menurut Kahane (1975) dan Persatuan Aktuaris Indonesia (2007) penambahan *safety margin* sebesar 2σ akan mendapatkan tingkat keyakinan 97,5% premi cukup untuk membayar klaim.

2.1.5 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Klaim Asuransi Kendaraan Bermotor

Purba (1992) mengemukakan bahwa kecelakaan yang menimpa kendaraan bermotor berasal dari luar maupun dari dalam kendaraan. Berasal dari luar antara lain ditabrak oleh kendaraan lain, karena dirusak atau dibakar orang jahat, banjir, topan badai. Sedangkan kecelakaan yang berasal dari dalam karena kesalahan, kelalaian, atau kesengajaan pengemudi, sehingga menabrak kendaraan lain atau benda permanen di darat, menabrak orang, menabrak rumah penduduk, jatuh ke jurang, terbakar dan lain-lain. Risiko-risiko tersebut bila terjadi dapat menyebabkan kerugian finansial kepada pemilik kendaraan.

Menurut pernyataan Direktur Jenderal Perhubungan Darat di www.depkominfo.go.id, permasalahan kecelakaan lalu lintas merupakan akibat dari kombinasi tiga faktor utama, yakni manusia, jalan, dan kendaraan. Sedangkan menurut artikel yang dimuat di www.bobulous.org.uk, faktor manusia merupakan penyebab kecelakaan dominan dan mencapai 80% sampai dengan 90%. Di negara Inggris, faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas diantaranya kecepatan tinggi (gabungan faktor manusia, kendaraan, dan jalan) sebagai penyebab utama kecelakaan.

Iqbal (hal. 52, 2006) mengemukakan bahwa parameter berikut ini berpengaruh terhadap klaim asuransi kendaraan bermotor:

1. usia pengemudi;
2. jenis kelamin pengemudi;
3. status perkawinan;
4. catatan kecelakaan/klaim;
5. jarak yang ditempuh per tahun;
6. jenis penggunaan;
7. kepemilikan tunggal atau ganda;
8. merek dan model kendaraan;
9. usia kendaraan;
10. daerah penggunaan kendaraan; dan

11. lokasi garasi kendaraan.

Malecki (1986) dalam Kitchen III (2000) memaparkan bahwa *American Institute for Chartered Property Casualty Underwriters* mempertimbangkan faktor risiko berikut dalam *underwritingnya*:

1. Usia *operator* kendaraan (pengemudi);
2. Usia dan tipe kendaraan;
3. Penggunaan kendaraan;
4. Catatan pengemudi (*driving record*);
5. Wilayah;
6. Jenis kelamin dan status pernikahan;
7. Pekerjaan;
8. Karakter personal; dan
9. Kondisi fisik.

Premi asuransi kendaraan bermotor di Jepang berdasarkan *Compulsory Automobile Liability Insurance* diklasifikasikan menurut faktor-faktor risiko: jenis kendaraan, kapasitas mesin, dan penggunaan kendaraan (*Non-Life Insurance Rating Organization of Japan*, hal 11, 2007). Sedangkan di Canada, menurut *The Insurance Institute of Canada* (hal 14:2, 1996) faktor risiko yang dipertimbangkan dalam penentuan tarif asuransi kendaraan bermotor meliputi: wilayah operasional, kelas kendaraan dan penggunaannya, pengemudi, dan kendaraan itu sendiri. Sedangkan klasifikasi kendaraan dibagi dalam :

- *Private passenger (pleasure and business use)*
- *Commercial vehicles (truck and delivery autos)*
- *Public automobiles (buses and taxicabs)*
- *Recreational vehicles (motorcycles, snowmobiles, ATV)*
- *Garage risk (road hazard and dealership risk)*
- *Non owned vehicle.*

Dalam tesis ini akan diteliti pengaruh variabel-variabel yang diperkirakan berpengaruh atas Banyak Klaim dan Besar Klaim pada asuransi kendaraan bermotor di Indonesia, sebagai berikut:

2.1.4.1 Jenis Kelamin Pengemudi

Dikalangan masyarakat telah terjadi *stereotype* bahwa pengemudi wanita cenderung lebih berhati-hati dibanding pengemudi pria. Namun demikian juga dianggap bahwa pengemudi wanita kurang terampil dibanding pria. Dalam iklan kendaraan dijual kadang dicantumkan bahwa pemilik adalah wanita dengan tujuan untuk meningkatkan nilai jual. Mobil eks wanita dianggap lebih terawat dan mulus karena jarang mengalami kecelakaan. Anggapan ini tentunya perlu dibuktikan dengan melihat pengaruh jenis kelamin pada perilaku klaim asuransi kendaraan bermotor.

2.1.4.2 Wilayah Operasional Kendaraan

Diderah perkotaan yang padat maka risiko tabrakan/benturan tinggi, walaupun peserta tidak dipihak yang salah. Risiko pencurian juga lebih tinggi karena kondisi dikota besar cenderung lebih individualistis sehingga banyak aksi-aksi kejahatan yang terjadi tanpa adanya reaksi masyarakat disekitar. Banyaknya jumlah kendaraan menyebabkan jalan raya penuh sehingga rawan terjadi kecelakaan. Berdasarkan survei Tabloid Otomotif edisi 45:XVIII tanggal 10 Maret 2008 didapatkan hasil yang memprihatinkan. Pengguna kendaraan di Jakarta semakin menurun tingkat kedisiplinannya ditandai dengan banyaknya responden yang mengaku pernah melakukan pelanggaran di jalan. Pengendara mobil dan motor juga mengaku sering mengabaikan keselamatan di jalan. Perilaku pengemudi di kota besar juga cenderung lebih agresif dibanding di daerah luar kota. Kendaraan yang dipakai oleh masyarakat perkotaan juga cenderung lebih banyak jam pakainya dibanding dengan masyarakat luar kota. Kondisi ini tentu akan meningkatkan risiko kecelakaan yang pada ujungnya akan meningkatkan klaim kendaraan.

2.1.4.3 Harga Pertanggungan

Harga kendaraan biasanya digunakan sebagai dasar perhitungan besarnya uang pertanggungan darimana perhitungan premi didasarkan. Mobil dengan harga sekitar Rp100 juta atau dikenal dengan kelas *first entry* biasanya dimiliki oleh orang yang baru pertama kali memiliki dan mengemudikan kendaraan. Hal ini tentu cenderung akan meningkatkan risiko kecelakaan. Mobil berharga murah juga cenderung digunakan untuk aktivitas harian sehingga memiliki *risk exposure* yang lebih tinggi sehingga meningkatkan Banyak Klaim. Namun demikian pada saat terjadi klaim, ongkos reparasi dan onderdil mobil berharga murah juga relatif terjangkau dengan demikian Besar Klaim juga relatif rendah.

Hal yang sebaliknya terjadi pada mobil yang tergolong mahal. Mobil mahal biasanya digunakan sekali-sekali saja dan dimiliki atau dikendarai oleh orang yang sudah lebih terampil atau bahkan dikemudikan oleh pengemudi profesional sebagai sopir pribadi. Sifat mobil mewah ini menyebabkan risiko kecelakaan relatif rendah (Banyak Klaim rendah). Namun bila terjadi kecelakaan, ongkos reparasi dan *spare parts* mobil mahal juga cenderung lebih mahal (Besar Klaim tinggi). *Spare parts* mobil mahal juga mengundang penjahat untuk mengambilnya.

2.1.4.4 Usia Kendaraan

Usia kendaraan biasanya akan berpengaruh pada perilaku pengemudi. Kendaraan baru biasanya akan diperlakukan dengan lebih hati-hati. Perbedaan perlakuan ini diperkirakan akan berpengaruh pada perilaku besarnya klaim. Semakin bertambah usia kendaraan maka akan semakin turun nilai kendaraan sehingga apabila rate premi tetap maka besarnya premi akan menurun. Sementara biaya bengkel meningkat dan harga onderdil kendaraan cenderung naik. Kendaraan baru biasanya juga telah dilengkapi dengan berbagai fitur yang meningkatkan nilai kendaraan. Namun hal ini juga berpotensi meningkatkan klaim karena kendaraan-kendaraan baru biasanya dibuat dengan sistem *independent assembly* dimana bagian-bagian kendaraan merupakan modul-modul yang tak terpisahkan. Kerusakan pada salah satu komponen dalam modul

menyebabkan seluruh modul harus diganti. Hal ini tentunya berpotensi membengkakkan besarnya klaim.

2.1.4.5 Status Polis

Lamanya seseorang menjadi peserta asuransi dalam satu perusahaan asuransi biasanya berpengaruh terhadap perilaku klaimnya. Bagi peserta baru diyakini memiliki *moral hazard* lebih tinggi. Ada 2(dua) kemungkinan alasan seseorang menjadi peserta baru, *pertama* peserta tersebut baru pertama kali memiliki kendaraan bermotor dan *kedua* peserta tersebut merupakan pindahan dari perusahaan asuransi lain. Peserta yang baru pertama kali memiliki kendaraan kemungkinan belum trampil dalam mengoperasikan kendaraan sehingga kemungkinan terjadinya klaim tinggi. Peserta baru yang berasal dari pindahan perusahaan lain kemungkinan peserta tersebut tidak puas dengan pelayanan klaim (artinya peserta pernah klaim!) atau peserta tersebut dikenai tambahan premi maupun *term and condition* yang tidak dikehendakinya pada perusahaan asuransi sebelumnya.

Berdasarkan uraian di atas, faktor-faktor risiko yang diperkirakan berpengaruh terhadap Banyak Klaim dan Besar Klaim antara lain sebagai berikut:

1. Faktor Manusia
 - a. Usia Pengemudi
 - b. Jenis Kelamin pengemudi
2. Faktor Kendaraan
 - a. Usia Kendaraan
 - b. Harga Kendaraan
3. Faktor Lingkungan
 - a. Wilayah Operasional Kendaraan
 - b. Lamanya Operasional Kendaraan

Referensi tarif premi murni asuransi kendaraan bermotor yang ditetapkan dalam PMK 74 mengklasifikasikan tarif hanya berdasarkan jenis kendaraan dan

harga pertanggungan. Terbatasnya faktor yang menjadi dasar klasifikasi tarif premi risiko murni dalam PMK 74 menimbulkan ketidak-adilan bagi peserta asuransi. Untuk itu menjadi menarik untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap biaya klaim, khususnya untuk kasus di Indonesia agar dapat disusun klasifikasi tarif premi asuransi kendaraan bermotor yang lebih mencerminkan faktor risiko klaim sehingga lebih adil bagi peserta asuransi.

Setiap orang memiliki sifat yang unik dan khas yang akan mempengaruhi *claim frequency* dan *claim severity*. Untuk itu setiap orang yang akan menjadi peserta asuransi harus melalui proses *assessment* risiko. Untuk meng *assess* risiko, dibidang asuransi dikenal istilah proses *underwriting* dan petugas yang melaksanakan *underwriting* disebut *underwriter*. Amrin (2006) menjelaskan bahwa *underwriting* merupakan proses seleksi untuk menetapkan jenis penawaran yang harus diterima dan bila diterima *underwriter* harus menetapkan tarif premi maupun syarat dan kondisinya (*term and conditions*). *Underwriter* menjalankan proses penyeleksian dan pengelompokkan berbagai risiko yang akan ditanggung, yang bertujuan memaksimalkan laba melalui penerimaan distribusi risiko yang diperhitungkan akan menghasilkan laba. Menurut Amrin (2006) untuk asuransi syariah, *underwriting* juga memiliki 2(dua) elemen penting yaitu proses seleksi untuk menentukan batas risiko yang dimiliki calon peserta asuransi. *Underwriting* juga memiliki fungsi klasifikasi yaitu proses penetapan individu kedalam kelompok individu yang mempunyai kemungkinan kerugian yang sama (kelas yang sama). Namun penekanan utama *underwriting* adalah sikap *wasathan* yaitu penekanan pada rasa keadilan bagi nasabah dan perusahaan. Dengan demikian menurut Amrin (2006) terdapat tiga hal penting yang dinilai seorang *underwriter* yaitu:

1. Kemungkinan menderita kerugian (*chance of loss*)/ probabilitas kerugian di masa lalu;
2. tingkat risiko (*degree of risk*), yaitu ketidakpastian atas kerugian dimasa yang akan datang yang sulit diramalkan; dan
3. hukum bilangan besar (kecukupan populasi).

Chance of loss dalam statistika dikenal sebagai *claim frequency* (Banyak Klaim) dan *degree of risk* dikenal sebagai *claim severity* (Besar Klaim). Goodwin (2007) menyatakan bahwa tantangan terbesar dalam menghitung tarif premi asuransi kendaraan bermotor adalah menyesuaikan tarif premi sesuai dengan karakteristik individu peserta asuransi. Hal ini penting dilakukan untuk menjamin keadilan karena peserta dengan risiko yang lebih tinggi akan dikenakan tarif premi yang lebih tinggi.

2.2 Penelitian Sebelumnya

Penelitian tentang faktor-faktor yang diperkirakan berpengaruh terhadap klaim asuransi kendaraan bermotor telah dilakukan diberbagai negara dengan berbagai variabel yang diuji. Kahane, (1975) meneliti tentang pengaruh faktor jenis asuransi, domisili peserta, jumlah pengemudi, dan klaim periode sebelumnya terhadap probabilita terjadinya klaim (rata-rata *claim frequency*) dan rata-rata besarnya klaim (rata-rata *claim severity*). Penelitian dilakukan dengan data dari sebuah perusahaan asuransi di Israel. Data yang diteliti berjumlah 10.000 data yang terdiri dari 6.000 data peserta dan 4.000 data klaim. Variabel jenis asuransi dibedakan menjadi asuransi *liability only* atau *comprehensive*, variabel pengemudi dibedakan apakah mobil dipakai oleh hanya 1(satu) pengemudi (*one driver*) atau lebih (*many driver*). Sedangkan domisili peserta dibedakan menjadi kota atau luar kota. Klaim periode sebelumnya merupakan data klaim 3(tiga) tahun terakhir dan di bedakan menjadi 3(tiga) kelompok yaitu tidak klaim, 1(satu) atau 2(dua) kali klaim, dan 3(tiga) atau lebih klaim. Kahane (1975) menawarkan model probabilitas klaim (*claim frequency*) dan model besar klaim (*claim severity*) sebagai berikut:

$$Y = a_0 + a_1 Z_1 + a_2 Z_2 + \dots + a_n Z_n + e \quad (2.5)$$

Dimana: Y= probabilitas klaim dalam 1(satu) tahun

Z_i = variabel dependen dapat berupa alamat pengemudi, jumlah pemakai kendaraan, catatan klaim, tenaga mesin, jumlah penumpang, model kendaraan, jenis pertanggung, dan lainnya.

$$X = b_0 + b_1Z_1 + b_2Z_2 + \dots + b_nZ_n + e \quad (2.6)$$

Dimana: X= Rata-rata besarnya klaim

Z_i = variabel dependen dapat berupa alamat pengemudi, jumlah pemakai kendaraan, catatan klaim, tenaga mesin, jumlah penumpang, model kendaraan, jenis pertanggungan, dan lainnya.

Dengan menggunakan teknik regresi diperoleh kesimpulan bahwa variabel-variabel jenis asuransi (*comprehensive* atau *liability only*), domisili peserta, jumlah pengemudi, dan ada tidaknya klaim periode sebelumnya berpengaruh signifikan terhadap probabilitas terjadinya klaim (*claim frequency*). Hal yang menarik adalah bahwa ukuran kendaraan (tenaga mesin dan kapasitas penumpang) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *claim frequency*. Sedangkan variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap besarnya klaim adalah variabel penggunaan kendaraan (pribadi, komersial, atau lainnya) dan variabel besarnya uang pertanggungan. Berdasarkan kesimpulannya atas variabel-variabel yang berpengaruh terhadap *claim severity* dan *claim frequency* tersebut, Kahane (1975) menyusun tabel tarif premi risiko murni berdasarkan variabel-variabel yang signifikan berpengaruh terhadap banyak klaim dan besar klaim.

Samson (1987) meneliti pengaruh variabel usia peserta, area tempat tinggal peserta, jenis/golongan kendaraan, dan status *no-claim discount* terhadap biaya klaim. Data yang digunakan adalah data portofolio asuransi kendaraan sebuah perusahaan asuransi yang besar di Inggris. Model yang ditawarkan Samson serupa dengan yang ditawarkan Kahane. Dengan menggunakan teknik regresi disimpulkan bahwa secara statistik variabel-variabel usia peserta, area tempat tinggal peserta, jenis/golongan kendaraan, dan status *no-claim discount* berpengaruh signifikan terhadap besarnya biaya klaim. Selanjutnya Samson (1987) juga menyimpulkan bahwa model yang dihasilkan dapat digunakan untuk memperkirakan klaim di masa yang akan datang dan dapat digunakan untuk perhitungan premi.

Lemaire (1996) dalam Kitchen III (2000) meneliti faktor risiko yang layak dalam memprediksi besarnya klaim. Lemaire menggunakan data dari sebuah perusahaan asuransi di Belgia tahun 1976 yang terdiri dari 106.974 polis. Lemaire

menguji 38 variable dengan teknik *step-wise regression*. Dari penelitiannya tersebut, Lemaire menyimpulkan variabel-variabel berikut adalah signifikan berpengaruh pada Besar Klaim:

1. Usia pengemudi;
2. *Bonus-malus level*;
3. Kapasitas mesin (*power*);
4. *Geographical area* (tiga kelompok: kota, pinggir kota, dan desa);
5. Jarak tempuh tahunan;
6. *tradesman*;
7. kebangsaan; dan
8. status perkawinan.

Bukti adanya pengaruh variabel usia pengemudi dan variabel jenis kelamin terhadap *claim severity bodily injury* dikemukakan oleh Islam dan Mannering (2007). Dengan menggunakan model *multinomial logit* dengan *possible outcome no injury, injury, dan fatality*, Islam dan Mannering membuktikan bahwa secara statistik jenis kelamin dan usia pengemudi berpengaruh terhadap fatalitas kecelakaan yang pada ujungnya berpengaruh pada Besar Klaim (*claim severity*).

Harrington (1998) meneliti adanya anggapan telah terjadi diskriminasi ras dalam asuransi kendaraan bermotor di Amerika Serikat. Beberapa perusahaan asuransi di Amerika Serikat menerapkan *Red Lining*, yaitu menaikkan premi asuransi dan membatasi luas pertanggungan berdasarkan ras peserta. Untuk membuktikan ada tidaknya diskriminasi ras, Harrington (1998) meneliti tentang ada tidaknya perbedaan keuntungan atas produk yang dijual untuk warga kulit hitam dan warga kulit putih. Dasar pemikirannya adalah apabila terjadi diskriminasi ras maka keuntungan untuk pasar ras tertentu akan berbeda dibanding ras lainnya. Salah satu aspek yang diteliti adalah hubungan ras dengan klaim asuransi kendaraan bermotor yang menyimpulkan bahwa pada ras kulit hitam, biaya klaim cenderung lebih tinggi dibanding pada ras kulit putih. Dengan demikian apabila ras kulit hitam dikenakan premi yang lebih tinggi atau luas pertanggungan yang diperketat bukan berarti ada diskriminasi namun semata-mata faktor risiko yang memang lebih tinggi.

2.3 Penerapan Teori Dalam Pemecahan Masalah

Sikap kurang adil terhadap peserta asuransi kendaraan bermotor berkaitan dengan klasifikasi tarif premi risiko murni dalam PMK 74 dapat dieliminir dengan mempertimbangkan kembali faktor-faktor yang mempengaruhi biaya klaim/risiko murni yang dicerminkan pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap Banyak Klaim dan Besar Klaim. Setelah faktor-faktor tersebut teridentifikasi maka faktor tersebut perlu diperhitungkan dalam klasifikasi tarif premi risiko murni. Dengan demikian peserta asuransi yang memiliki karakteristik risiko yang berbeda akan membayar premi dalam jumlah yang berbeda. Untuk itu diperlukan penelitian pengaruh faktor-faktor risiko tersebut terhadap Banyak Klaim dan Besar Klaim dalam konteks asuransi syariah di Indonesia. Mengingat keterbatasan waktu dan biaya maka faktor-faktor risiko yang diteliti disesuaikan dengan data yang tersedia.

Faktor-faktor risiko tersebut hampir seluruhnya pernah diteliti oleh penelitian-penelitian sebelumnya. Namun demikian penelitian tersebut dilakukan di luar negeri yang *notabene* memiliki sistem hukum dan budaya masyarakat yang berbeda dengan Indonesia. Kualitas jalan raya, marka jalan, rambu lalu lintas, dan disiplin pengguna jalan di Indonesia sangat berbeda. Dengan adanya perbedaan-perbedaan tersebut ada kemungkinan akan diketahui adanya variabel-variabel yang berbeda yang berpengaruh terhadap Banyak Klaim dan Besar Klaim. Untuk itu dengan mengambil data penelitian dari perusahaan asuransi syariah yang beroperasi di Indonesia, penulis berharap hasil penelitian ini akan lebih relevan dengan kondisi Indonesia. Dengan demikian hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi dorongan bagi Departemen Keuangan untuk menyempurnakan klasifikasi tarif premi risiko murni asuransi kendaraan bermotor dimasa yang akan datang.