Povinné ručení v průběhu 100 let trvání aktuárské profese v ČR

Petr Jedlička
Vít Šroller

ACTUARIA

Povinné ručení v průběhu 100 let trvání aktuárské profese

1. Počátky motorismu a pojištění odpovědnosti (20. a 30. léta)
2. Vývoj po roce 1945 – zákonné pojištění
3. 90.léta 20.století – příprava demonopolizace
4. Vývoj po roce 2000 a do budoucna ☺ – povinně smluvní pojištění

Počátky motorismu a pojištění odpovědnosti (1/2)

- 1919: založení spolku Československých pojistných techniků
- 1920: první dohledaná statistika počtu vozidel v ČSR 7 400 provozovaných vozidel
  - 45 % osobních automobilů
  - 31 % nákladní automobily nebo autobusy
  - 24 % motocykly
- Dynamický vývoj motorismu během 20. a 30. let spojený s postupným růstem počtu vozidel
- 1925: provozováno již 12 580 vozidel
- 1930: 100 tisíc vozidel
- Přes nepříznivý vliv hospodářské krize pokračoval rozvoj motorismu i nadále
- 1936 (poslední předválečný údaj): 200 tisíc vozidel v ČSR
- Ucelené statistiky škod za toto období bohužel chybějí
- Nalezený údaj o nehodách na území Prahy v roce 1923
  - 1 229 dopravních nehod
  - Usmrceno při nich 11 osob
- Při dále vzrůstající nehodovosti bylo žádoucí, aby každý poškozený účastník provozu dosáhl na odškodnění → původně dobrovolně uzavírané pojistné se stávalo povinným

Počátky motorismu a pojištění odpovědnosti (2/2)

- **První úprava podmínek pojištění v obecném zákoníku občanském z roku 1811**
  - Odpovědnost redukována na zaviněné jednání
  - Rozšíření i na následky nehody a nehody bez zavinění byla tzv. automobilovým zákonem z roku 1908 (zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů)
  - V roce 1925 uložil zákon povinnost sjednat pojištění odpovědnosti držitelům letadel
  - Postupně dobrovolné uzavírání pojištění i u majitelů motorových vozidel
- **Princip dobrovolnosti u pojištění odpovědnosti z provozu opuštěn ve 30. letech**
  - Od 1932 povinné pro komerčně používaná vozidla
  - Od 1.11.1935 uložena povinnost každému držiteli vozidla zapsanému v registru (zákon 81/1935 Sb.) – pro držitele i každého řidiče vozidla s vědomím držitele
  - Zřízení Fondu pro podporu při úrazech motorovými vozidly (příspěvky pojišťoven i pokuty od nepojištěných)
  - Spoluúčast při škodě: min. 400 Kč, max. 20 000 Kč, procentuálně 10%
- **Statistiky**
  - Existují přehledy přijatého pojistného v letech 1925 až 1936 za celé odvětví pojištění odpovědnosti
  - Tehdy se nerozlišovalo MTPL a GTPL
  - Pojistné rostlo (i vlivem rozvoje MTPL ze 41 mil. Kč v roce 1925 na 132 mil. Kč v roce 1936)
  - Poslední údaje za léta 1940 a 1941, kdy pojistné za úraz a odpovědnost dosáhlo 197 mil. K, resp. 230 mil. K (podíl úrazového pojištění odhadnut na cca 60 mil. K)

Vývoj po roce 1945 (1/4)

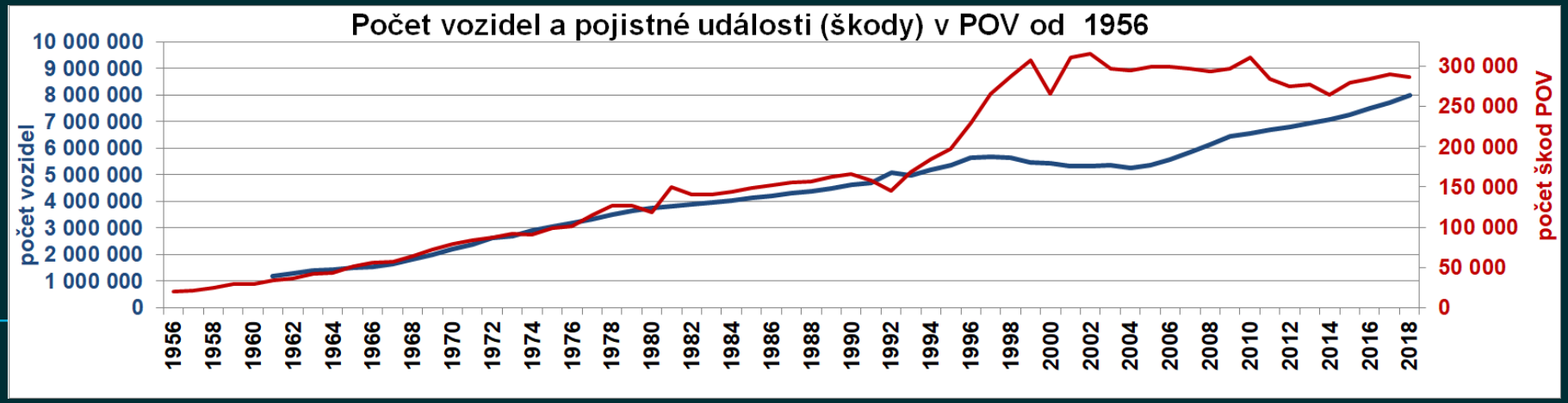
- Rozvoj motorismu i povinného ručení trvající do roku 1939 následně přerušila druhá světová válka
  - výroba vozidel pro civilní účely byla omezena na úplné minimum
  - postupně bylo z důvodu nedostatku pohonných hmot velmi obtížné až nemožné motorová vozidla civilně vůbec provozovat

- **Znárodnění pojišťovnictví** v roce **1945**
- V letech 1945 – 1948 působilo více znárodněných pojišťoven
- Po roce 1948 jediná pojišťovna (Československá pojišťovna, národní podnik, později Státní pojišťovna, po roce 1968 Česká státní pojišťovna a Slovenská státní pojišťovna)

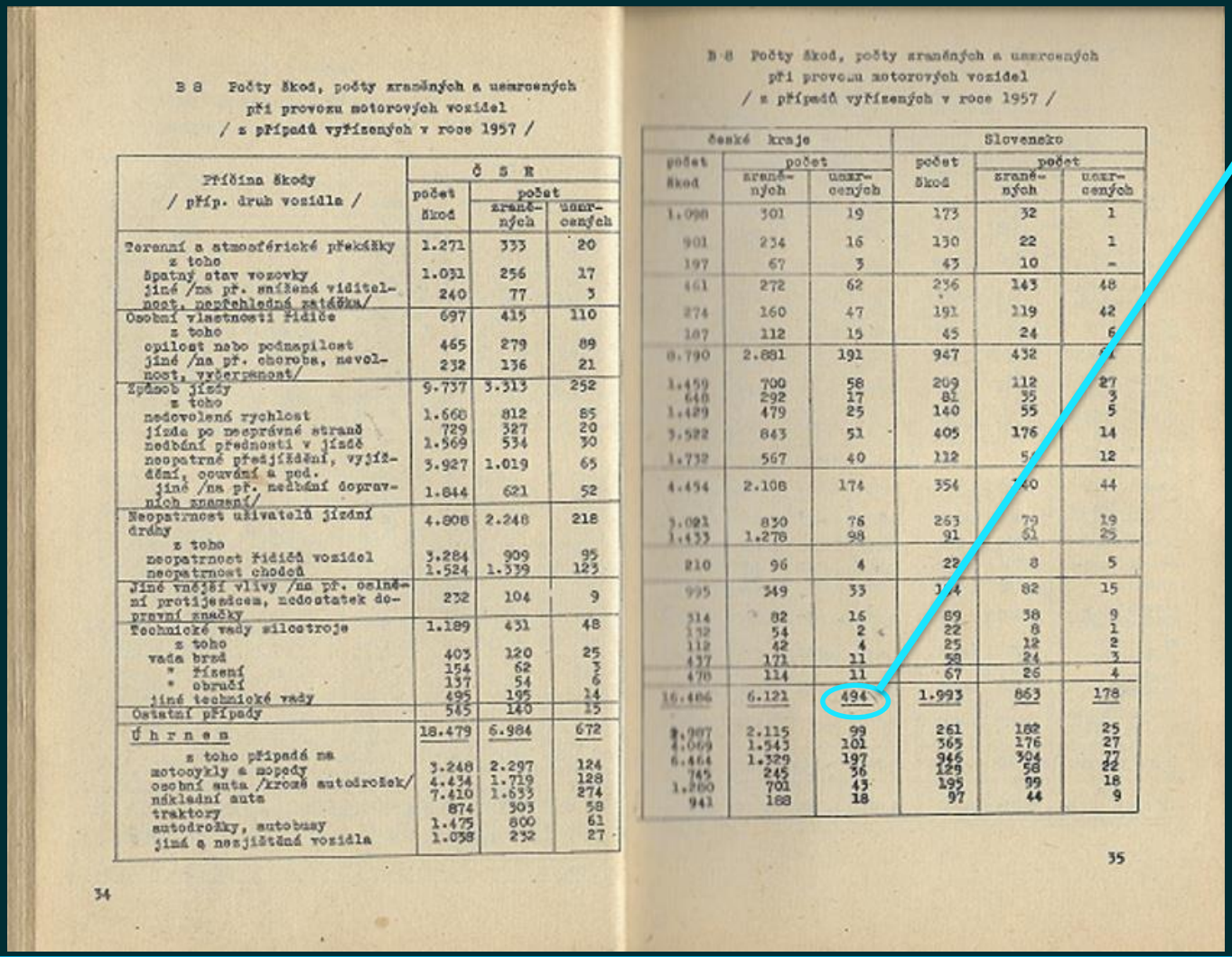
- **1950:** Přechod na **zákonné pojištění** – zákon 56 / 1950 Sb.
  - bezesmluvní pojištění vzniká ze zákona, místo pojistky doklad o zaplacení pojistného
  - Od roku 1951 byl pojištěný v podstatě každý, kdo odpovídal za škody z provozu vozidla (provozovatel, řidič)
  - pojistné smlouvy nebyly v tomto zákonném pojištění až do roku 2000 potřeba
  - pojištěný měl povinnost zaplatit pojistné a řidič měl mít u sebe doklad o zaplacení pojistného, nejčastěji podací lístek poštovní poukázky
  - povinnost byla kontrolována státními orgány zejména orgány Veřejné bezpečnosti
  - údaje o počtech pojištěných je v uvedeném období možno odhadovat pouze nepřímo na základě údajů o počtech registrovaných vozidel
  - průběžný systém hospodaření

Vývoj po roce 1945 (2/4)

- Statistické přehledy týkající se vývoje počtu vozidel, dopravní nehodovosti, pojistného a škod z povinného ručení se postupně objevují od roku 1953
- **Rok 1953: celkem registrováno 706 tisíc vozidel**
  - **56 % motocykly**
  - **23 % osobní automobily, dominantně ve vlastnictví podniků a organizací**
  - **21 % nákladní automobily, přívěsy, autobusy, traktory**
- **Od roku 1956 postupně systematické statistiky řešených pojistných událostí z dopravních nehod**
- **Od 60. let pak kompletní časová řada „průběžného systému“**
  - **Počty registrovaných vozidel**
  - **Přijaté pojistné**
  - **Počty řešených pojistných událostí**
  - **Vyplacená pojistná plnění**



Vývoj po roce 1945 (3/4)



B 8 Počty škod, počty zraněných a usmrcených při provozu motorových vozidel / z případů vyřízených v roce 1957 /

Příčina škody / příp. druh vozidla /	Č S R		
	počet škod	počet zraněných	počet usmrcených
Terenní a atmosférické překážky	1.271	333	20
z toho			
špatný stav vozovky	1.031	256	17
jiné /na př. snížená viditelnost, nepřehledná zatáčka/	240	77	3
Osobní vlastnosti řidiče	697	415	110
z toho			
opilost nebo podnapilost	465	279	89
jiné /na př. choroba, nevolnost, vyčerpanost/	232	136	21
Způsob jízdy	9.737	3.313	252
z toho			
nedovolená rychlost	1.668	812	85
jízda po nesprávné straně	729	327	20
nedbání přednosti v jízdě	1.569	534	30
neopatrné předjíždění, vyjíždění, couvání a pod.	3.927	1.019	65
jiné /na př. nedbání dopravních znamení/	1.844	621	52
Neopatrnost uživatelů jízdní dráhy	4.808	2.248	218
z toho			
neopatrnost řidičů vozidel	3.284	909	95
neopatrnost chodců	1.524	1.339	123
Jiné vnější vlivy /na př. oslnění protijedoucím, nedostatek dopravní značky	232	104	9
Technické vady silničního vozidla	1.189	431	48
z toho			
vada brzd	403	120	25
" řízení	154	62	3
" obručí	137	54	6
jiné technické vady	495	195	14
Ostatní případy	545	140	15
Úhrnem	18.479	6.984	672
z toho případů na			
motocykly a mopedy	3.248	2.297	124
osobní auta /kromě autodrožek/	4.434	1.719	128
nákladní auta	7.410	1.633	274
traktory	874	303	58
autodrožky, autobusy	1.475	800	61
jiná a nezjištěná vozidla	1.038	232	27

34

B 8 Počty škod, počty zraněných a usmrcených při provozu motorových vozidel / z případů vyřízených v roce 1957 /

České kraje			Slovensko		
počet škod	počet zraněných	počet usmrcených	počet škod	počet zraněných	počet usmrcených
1.098	301	19	173	32	1
901	234	16	130	22	1
197	67	3	43	10	-
461	272	62	236	143	48
274	160	47	191	119	42
187	112	15	45	24	6
8.790	2.881	191	947	432	[illegible]
1.459	700	58	209	112	27
648	292	17	81	35	3
1.429	479	25	140	55	5
3.522	843	51	405	176	14
1.732	567	40	112	5[illegible]	12
4.454	2.108	174	356	[illegible]40	44
3.021	830	76	263	79	19
1.433	1.278	98	91	61	25
210	96	4	22	8	5
995	349	33	1[illegible]4	82	15
514	82	16	89	38	9
132	54	2	22	8	1
112	42	4	25	12	2
437	171	11	58	24	3
470	114	11	67	26	4
16.486	6.121	494	1.993	863	178
3.007	2.115	99	261	182	25
4.069	1.543	101	365	176	27
6.464	1.329	197	946	304	77
745	245	36	129	58	22
1.260	701	43	195	99	18
941	188	18	97	44	9

35

Počet usmrcených

1957 : 494

1958 : 770

2017 : 502

2018 : 565

Počty nehod

1957 : 16 486

1958 : 19 758

2017 : 103 821

2018 : 104 764

Statistická ročenka Státní pojišťovny 1957, str.34-35

ACTUARIA

Vývoj po roce 1945 (4/4) – sazby pojistného

Vyhláška 105/1951 Ú.l. ministerstva financí ze dne 26. února 1951
o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel
ve znění vyhlášky 45/1954 platná od 1.3.1954

3. osobní automobil, sanitní, pohřební, dodávkový nebo kombinovaný vůz, autodrožka, hotelové auto	144 Kčs

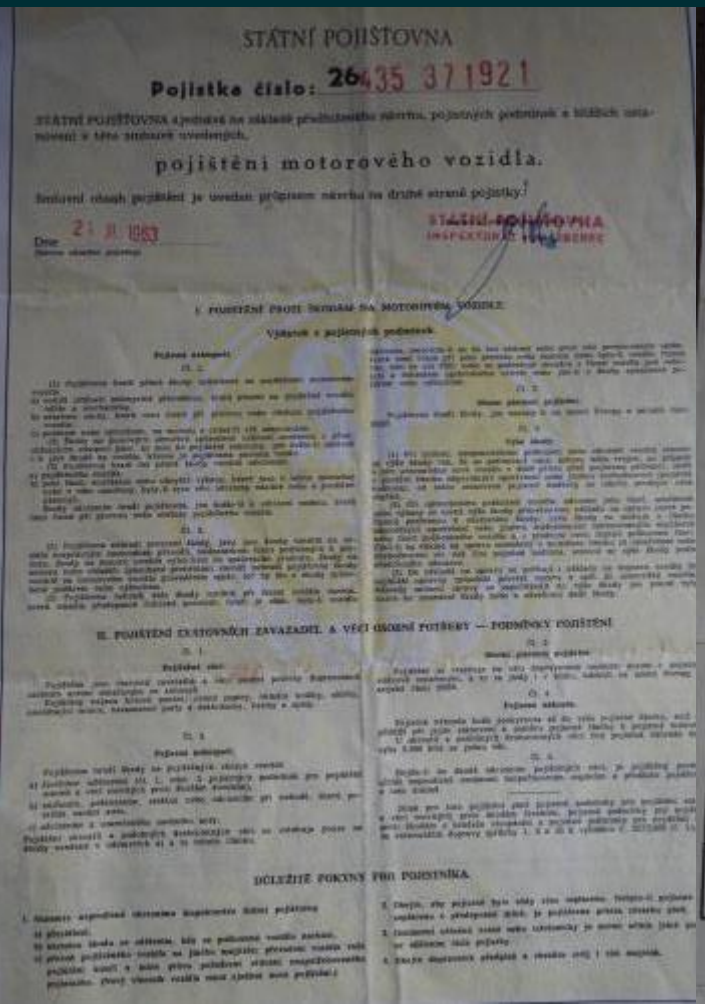
Vyhláška 123/1974 Sb. ministerstva financí České socialistické republiky ze dne 12. prosince 1974, kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozovaného Českou státní pojišťovnou
ve znění vyhlášky 137/1990 platná do 31.12.1991

2. Osobní automobil do 9 sedadel včetně řidiče se zdvihovým objemem válců	
a) do 500 cm3	60
b) nad 500 cm3	144
3. Dodávkový, sanitní a pohřební automobil	144

Dobové dokumenty (1/2)

Pojistná smlouva havarijní pojištění z roku 1963. Roční pojistné 450 Kč

Ve složence roku 1965 se současně platila daň z vozidla a pojistné



STÁTNÍ POJIŠŤOVNA

Pojistka číslo: 26435 371921

pojištění motorového vozidla.

PROHLÁŠENÍ NAVRHOVATELE

Josef Škoda, Slan JZE

Bohdánkov čp. 7

p. Hodkovice

Státní pojišťovně

Ročně pojistné celkem 450.-

Zaplacení pojistné splatné dne 8. března 1963

Kč 722.-

STÁTNÍ POJIŠŤOVNA
inspektorát 495
LIBEREC

Liberec 812-198

Symbol pokladního plánu - příjmový: 22

Plátce - příkazce:

Škoda Josef
Bohdánkov 7
pošta Hodkovice n. Ned.

HODKOVICE n/Ned. 14.VII.65-12

519

STVRZENKA
na zaplacení
daně z motorového vozidla a
pojistného

Dobové dokumenty (2/2)

Složenka zákonného pojištění 1987 pro osobní auto a traktor ☺ - pojistné 54 Kčs

ACTUARIA

Devadesátá léta 20.století (1/6)

1.5.1991 zákon o pojišťovnictví

konkurence

Česká státní pojišťovna -> Česká pojišťovna a.s.

1992 Česká společnost aktuárů

finanční a pojistná matematika MFF UK

1994-1996 zavedení technických rezerv pojišťoven

povinné ručení – „parametrické“ změny, příprava demonopolizace

Devadesátá léta 20.století (2/6) – povinné ručení

- Rozvoj pojistného trhu, ale povinné ručení provozováno jako zákonné Českou pojišťovnou
- Sazby nadále stanovovány státem – vyhláškou Ministerstva financí, nicméně již na základě vstupů pojistných matematiků
- Zvyšování sazeb všem motoristům rozhodnutím státu bylo citlivé politické téma
  - např. vybrané pojistné v roce 1993 narostlo více než 7x vůči roku 1991
- Kalkulace deficitu průběžného systému, snahy o řešení
- Transformace produktu
  - Změny segmentace - rozšiřování počtu tarifních skupin
  - Myšlenkové opuštění průběžného systému - tvorba rezerv od poloviny 90. let
  - Snahy o demonopolizaci

Devadesátá léta 20.století (3/6) – sazby pojistného

- Transformace produktu
  - Rozsah krytí

    základní krytí POV omezeno na území ČSSR,

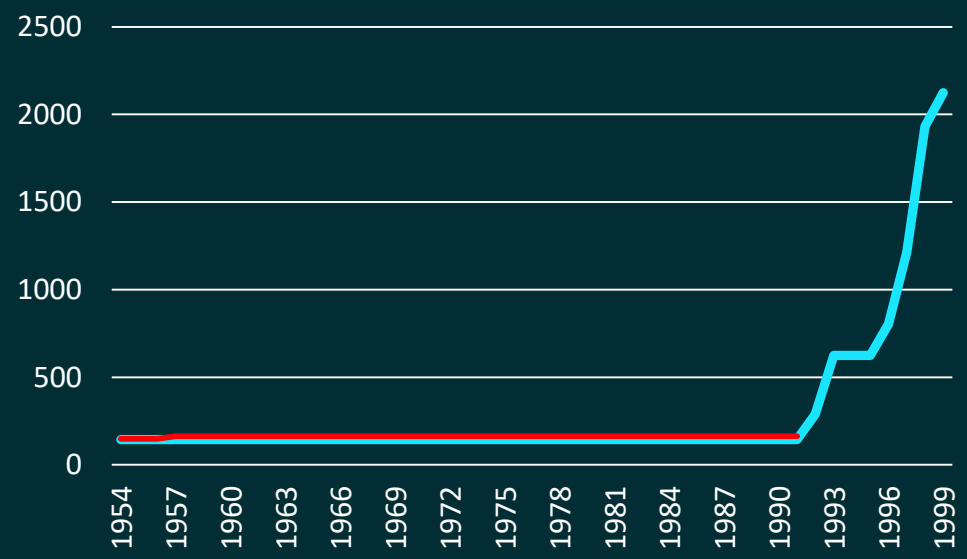
    1954: cena rozšíření na státy Evropy a asijskou část SSSR 4 Kčs, od roku 1957: 20 Kčs

    1992: základní rozsah rozšířen na evropské země a některé státy severní Afriky a Blízkého východu

    (konec placení 20 Kčs při cestě do zahraničí ☺)
  - Sazby pojistného

Osobní automobil do celkové hmotnosti 3500 kilogramů, se zdvihovým objemem válců od 1000 do 1350 ccm^3

1954 -1991	144 Kčs
1992	288 Kčs
1993 -1995	624 Kč
1996	804 Kč
1997	1 212 Kč
1998	1 932 Kč
1999	2 124 Kč



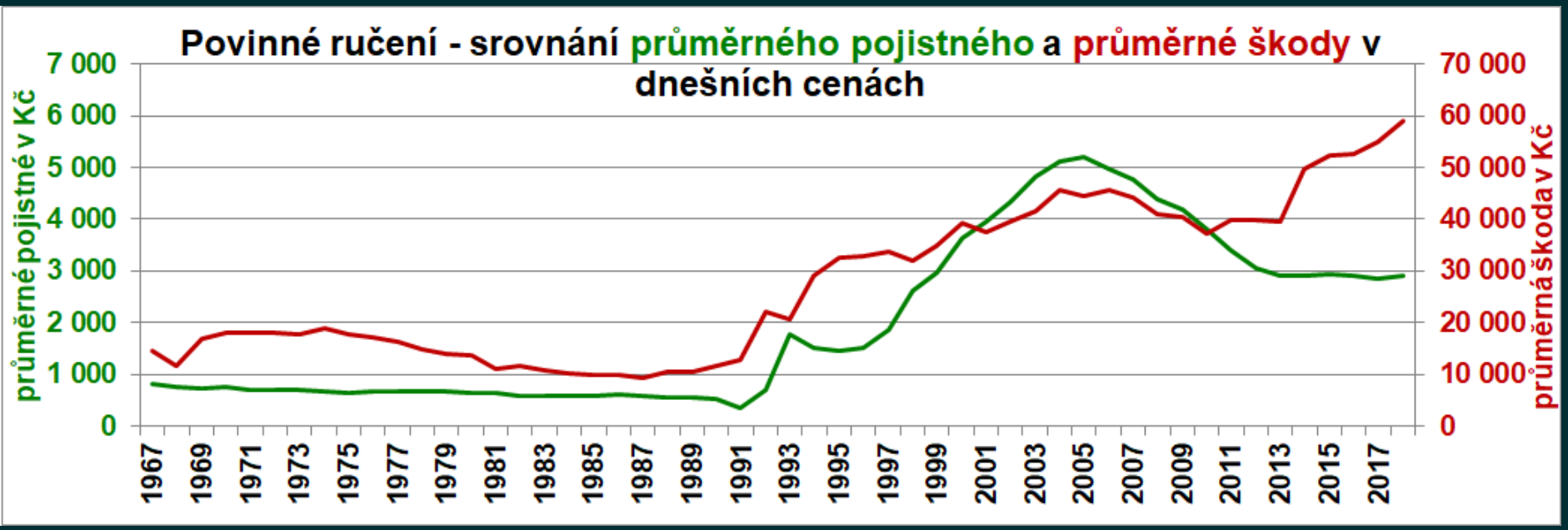
Devadesátá léta 20.století (4/6) – sazby pojistného

	1991	1992	1993 ... 1997		1998	1999
osobní do 1000 ccm^3	144	288	624	600	828	912
osobní nad 2500 ccm^3	144	384	1 992	3 840	6 480	7 128
nákladní 3,5-12 t	300	1 140	6 120	6 672	8 400	9 240
motocykl do 50 ccm^3	12	60	204	120	156	168
motocykl 350-500 ccm^3	48	168	576	444	708	780
autobus nad 5 t	600	1 620	9 624	10 440	13 800	15 180
traktor	54	180	180	192	300	360

Devadesátá léta 20.století (5/6) – sazby pojistného

Důvody zvyšování sazeb

- nárůst cenové úrovně / inflace
- nárůst reálné průměrné škody (očištěné o vliv cenové úrovně)
  - nárůst podílu zahraničních škod
- nárůst frekvence škod, frekvence úmrtí, těžkých i lehkých zranění
- přechod z „průběžného“ systému na standardní technické rezervy



Devadesátá léta 20.století (6/6) – příprava demonopolizace

Demonopolizace

+ vyšší individualizace pojistného - segmentace
- bonus/malus systém

- vyšší pořizovací a správní náklady
riziko skokového nárůstu sazeb

1999: přijat zákon o demonopolizaci povinného ručení (168/1999 Sb.)

- Zřízena Česká kancelář pojistitelů (o její roli v „novém“ systému dále)
- Nutnost řešit závazky ze „starého“ systému
- Růst počtů poskytovatelů povinného ručení, konkurence, širší nabídka krytí a variant produktu…

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (1/8)

- **Demonopolizace POV od 1.1.2000**
- **ČKP převzala závazky zákonného pojištění včetně vzniklého deficitu**
- **Cenová regulace první 3 roky (minimální sazby ČKP ze zákona)**
- **Postupný rozvoj segmentace** (zákonné pojištění do počátku 90. let = jen jedna sazba pro osobní automobily ve výši 144 Kč)
- **Od počátku 90. let zavedeno 24 základních tarifních kategorií**
  - OA do 1000 ccm, 1000 – 1350 ccm… NA do 3,5 t, NA 3,5 – 12 t…,
  - jednotný produkt
  - žádný systém bonus / malus
- **Po demonopolizaci od roku 2000 postupně**
  - Rozšiřování tarifní struktury a další segmentace dle plánů, strategií a zkušeností pojišťoven
  - Rozvoj systému bonus – malus díky datové výměně pojišťoven s ČKP / SUPIN
    - Pojistitel se dozví minulou pojistně škodní historii klienta i u ostatních pojistitelů a podle toho může dát odpovídající výši bonusu (bez databáze problém „malusové turistiky „)
  - Zohledňování tarifování nad rámec objemu vozidel (výkon, regionalita, věk pojistníka, detailní typ, použití vozidla…)
  - Z celotržních dat agregované analýzy, s nimiž si každá pojišťovna může porovnat své výsledky
  - Nabídka vyšších limitů nad rámec zákonné povinnosti 35 / 35 mil. Kč (majetek / zdraví)

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (2/8)

- **Role ČKP**
  - Garance odškodnění poškozeným při dopravní nehodě, kdy viník dopravní nehody nemá sjednané POV
  - V takové situaci ČKP zaplatí plnění a kompenzuje škodu poškozenému úplně stejně, jako by viník pojištěný byl
  - Po viníkovi zaplacené pojistné následně vymáhá
  - Pomáhá řešit pojistné události ve vztahu k zahraničním vozidlům
  - Datová výměna o pojistných smlouvách a škodách, ze kterých se vychází pro
    - systém bonus/malus,
    - statistiky
    - boj proti pojistnému podvodu
  - porovnáním údajů o registrovaných a pojištěných vozidel detekuje nepojištěná vozidla
  - Od 2014 zřízený Fond zábrany škod (příspěvek ze zákona 3 % přijatého pojistného)
    - analogie s prvním zákonem o povinném ručení z roku 1935 a tehdejším Fondem
    - částka příspěvku namísto 1 % dosahuje nyní již 3 %.
- Run – off zákonného pojištění (ukazuje na dlouhodobost vypořádání závazků POV).
- Dodnes je ze škod vzniklých
  - do konce 1979 otevřeno 170 pojistných událostí, ze kterých se čekají budoucí výplaty za 49 mil. Kč
  - v letech 1980 až 89 otevřeno 186 pojistných událostí s budoucí výplatou v očekávané výši 107 mil. Kč
  - v 90. letech je otevřeno 595 pojistných událostí, kde se odhaduje budoucí výplata 1,13 mld. Kč

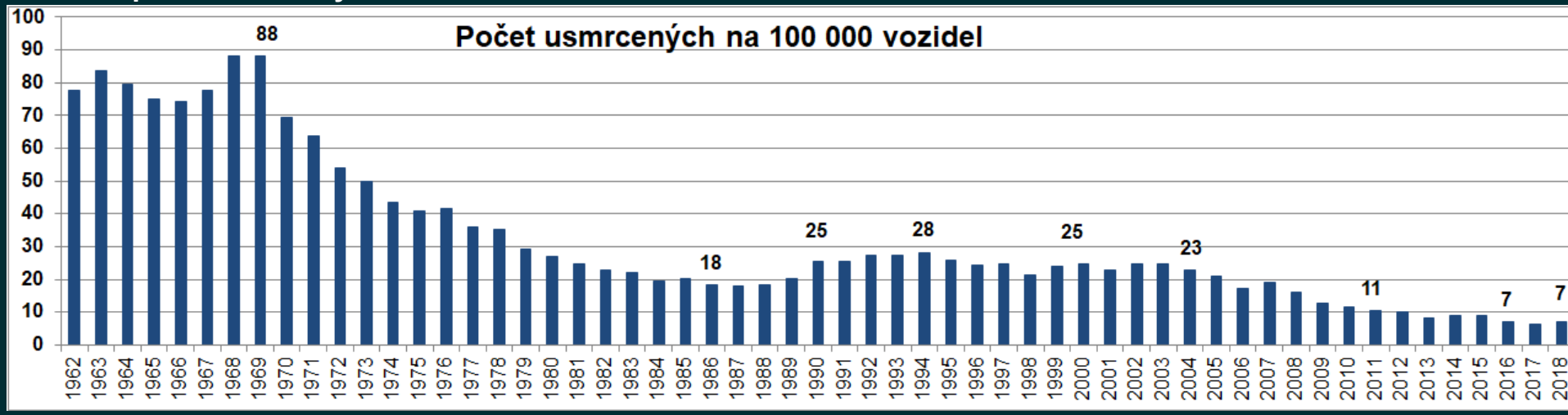
Perlička: nejstarší stále otevřená pojistná událost vychází z dopravní nehody nastalé v roce 1953, tj. před 66ti lety

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (3/8)

- **Vývoj produktu**
  - **Povinné ručení přestává být chápáno pouze jako zákonná nutnost k zabezpečení odškodnění třetích osob.**
  - Soutěž přes produktovou kvalitu např. v nabídce připojištění, asistencí a dalšího krytí i pro pojištěného (vyšší integrace s havarijním pojištěním, flexibilní nabídky pro konkrétního klienta)
- Rozvoj asistence – jednotná **Linka Pomoci řidičům 12 24** (provozuje ČKP)
  - V případě nehody / poruchy v ČR může každý klient na linku zavolat a zadat údaje o svém vozidle
  - Podle databáze pojištěných vozidel je pak klient call centrem LPŘ hned přepojen na smluvní asist. společnost své pojišťovny → Snižuje se prostor pro tzv. „crash huntery“ (často např. nekvalitní a předražené služby
- Řešení systému e – call (nová vozidla sama přivolají pomoc v případě nehody)
- Projekt MASH – mobilní aplikace škodního hlášení – nahrazení papírového formuláře o nehodě mobilní aplikací (vyfocení QR kódu zelené karty, foto nehody, automatické načtení)
- Černá skřínka ve vozidle: vyhodnocování stylu jízdy, nájezdu, doby jízdy, porušování předpisů…
  - **Samořiditelná vozidla** – výzva pro POV do budoucna, dlouhodobý potenciál pro řádový pokles škodní frekvence. Nové pojetí odpovědnosti (její dělení mezi výrobce a vlastníka vozidla…)

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (4/8) - budoucnost

- Redukce rizika bude pokračovat - vývoj bezpečnostních prvků vozidel
- **Bezpečnostní pásy a další pasivní systémy**
  - zcela zásadní přínos pro bezpečnost provozu
  - povinně od roku 1967
  - **počet usmrcených na 100 000 vozidel – za 50 let redukce o více než 90%**



- Klíčový **vývoj dalších systémů**
  - **pro pasivní bezpečnost - airbagy**
  - **aktivní asistenční systémy** (adaptivní tempomat, hlídání jízdních pruhů, mrtvých úhlů…)
  - **potenciál pro další redukci rizika - další pronikání aktivních asistenčních systémů do vozidel** je potřeba korektně vyhodnotit

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (5/8) - budoucnost

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (6/8) - budoucnost

- **Pokles počtu „klasických“ dopravních nehod nepovede k analogickému poklesu finančních nároků**
  - Vysoká cena oprav vozidel (senzory, dalších autonomní prvky vozidel)
  - Růst imateriální újmy (včetně ztráty, zneužití dat…)
- Zejména v přechodné fázi bez stabilní minulé zkušenosti nutná obezřetnost s předpokládaným poklesem rizika
  - Navýšení variability škod včetně extrémů, možnost událostí typu „černá labuť
- **Využití všech dat generovanými vozidly zásadní pro**:
  - korektní ocenění rizika
  - individuální možnosti posouzení míry zavinění a odpovědnosti v případě nehody
- Smart technologie nejsou téma až v horizontu pronikání plně autonomních vozidel, jsou aktuální již nyní
  - **Data dostupná** z „connected“ vehicles a jejich využití pro ocenění rizikovosti klienta
    - rozsah jízdy,
    - lokality provozování,
    - styl jízdy (dodržování pravidel atd.))
  - **Černé skřínky a e-call:** cenné informace o nehodovém ději pro likvidaci pojistných událostí
    - fungování asistenčních systémů,
    - režim jízdy vozidla před nehodou…)

Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (7/8) - budoucnost

- Nejen redukce počtu likvidovaných škod, ale i jejich zásadní transormace
  - **Stále méně škod vznikne z porušení pravidel při řízení X nárůst škod z důvodu chyby (autonomních) systémů a IT infrastruktury vozidla**

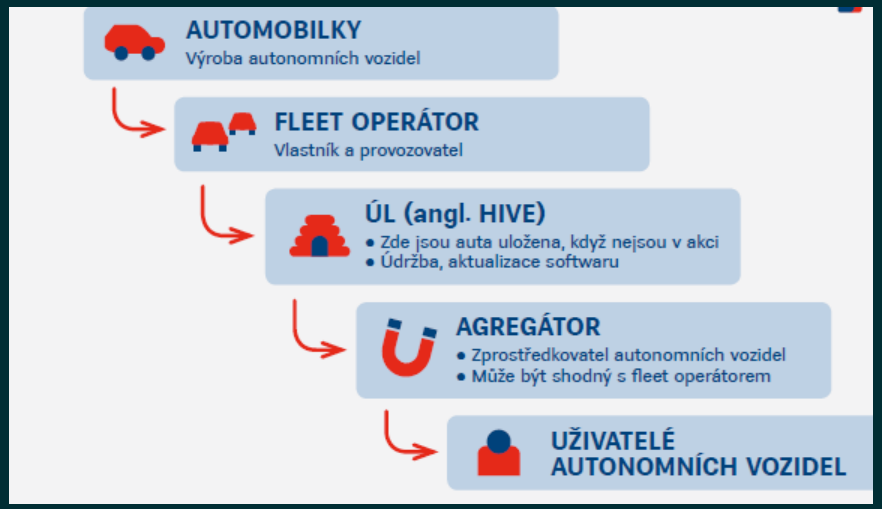
- V likvidaci stále klíčové **rychlé korektní odškodnění poškozených** (princip objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla)
- **Typy nároků škod, které se z pojištění odškodní se zásadně nezmění**
  - škody na majetku i na zdraví zůstanou
- **Může dojít k posílení rozsahů nároků imateriální újmy**
  - např. spojené s nesprávným využitím dat spojených s provozem autonomního vozidla)

- Namísto vyhodnocení míry zavinění a porušení dopravních předpisů dále nastoupí hledání „konečného viníka“ ve vztazích mezi
  - Provozovatelem vozidla
  - výrobcem SW a HW,
  - IT servisem,
  - dodavatelem systémů atd.
  - **Může být velmi komplexní.**

→ **Zásadní změna profese likvidace pojistných událostí**

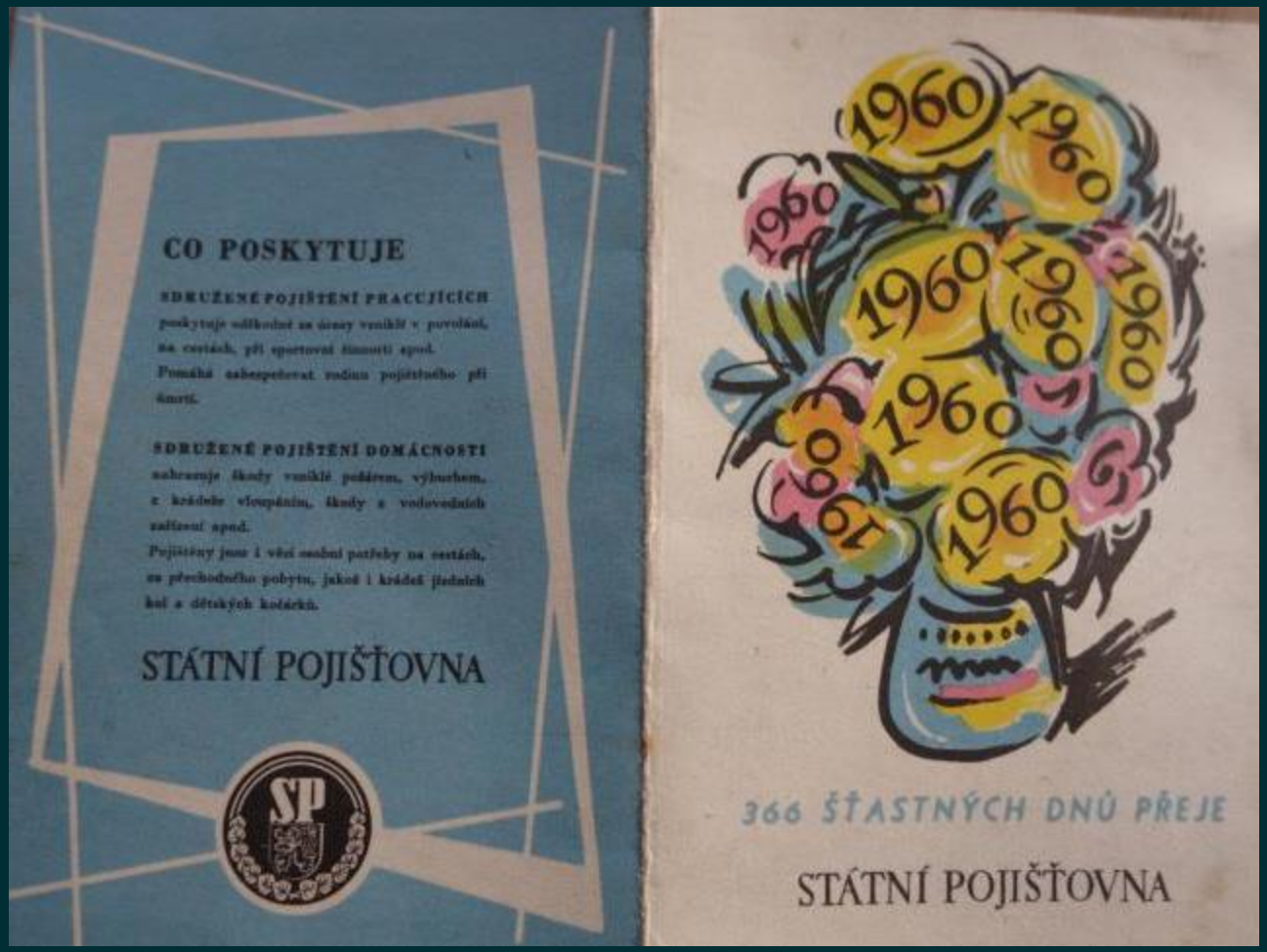
Vývoj po roce 2000 – povinně smluvní pojištění (8/8) - budoucnost

- **Zcela zásadní změna parametrů k tarifování.**
- Stávající informace vztahující se k rizikovosti
  - vozidla
    - objem, výkon, stáří, typ využití, značka, model, palivo, nájezd km…
  - pojištěného klienta
    - věk, region, bydliště, minulá historie, systém bonus / malus…)
  - se postupně nahradí parametry vyjadřujícími spolehlivost jednotlivých systémů (včetně odolnosti vůči cyber risku) podle toho, jak se bude vytvářet historická datová zkušenost
- V případě prosazování konceptu sdílení vozidel **posílení centrálního řešení sjednání pojištění u flotil sdílených vozidel** resp. vozidel ze strany výrobce včetně nadnárodního řešení



Aktuální otevřené otázky k budoucímu vývoji

- Potřeba nových dat (asistenční systémy, data generovaná konektivními vozidly, černými skřínkami) je jasná.
- Jak se data podaří získat?
- Jaký skutečný efekt na změnu rizikovosti asistenční systémy mají?
- Legislativní řešení pro ČR? Zatím chybí.
  - Nutné k legalizaci autonomního režimu vozidel
  - Potřebné získat informaci generované vozidly (mj. i režim jízdy vozidla, dělení mezi manuální a autonomní, situaci před nehodou)
- Komunikace a datový přenos mezi automobilkami a pojišťovnami, ale i dalšími subjekty (poskytovatelé aftermarketových služeb k vozidlům, servisy, přepravní společnosti…)
- Bude existovat rozdílný přístup k odpovědnosti v závislosti na režimu řízení vozidla?
  - odpovědnost výrobce při autonomním X odpovědnost provozovatele při manuálním řízení (stávající systém)
- Nebo kontinuita stávajícího systému pro odškodnění poškozených z nehod vzniklým autonomním řízením?

Děkujeme za pozornost.

Krásné Vánoce a vše nejlepší do nového roku 2020 ☺