

Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 1 (17)

Innehållsförteckning

■ Allmänt	1
■ Bakgrund	1
■ Utveckling av premieinkomsten	2
■ Marknadsandelar	3
■ Kundgruppsspecifika nyckeltal	4
■ Trafikförsäkringens resultat	6
■ Nyckeltal	14
■ Bilagor	15

Allmänt

Finansinspektionen har gjort en undersökning av trafikförsäkringpremierna utgående från de uppgifter som samlades in år 2011 och 2012. Material samlades in för undersökningen från försäkringsbolagen för räkenskapsåren 2002–2011. Materialet baserar sig både på bokslutsuppgifter och på uppgifter som producerats av försäkringsbolagens interna redovisning. Uppgifterna är delvis oreviderade. Ytterligare information lämnas av ledande matematiker Pirkko Welin-Siikaluoma, telefon 010 831 5533 och matematiker Tuuli Wio, telefon 010 831 5534.

Bakgrund

Trafikförsäringen är en lagstadgad försäkring som är obligatorisk för alla motorfordon som används i trafik (utom de undantag som anges i trafikförsäkringslagen och -förordningen). Försäkringsskyldigheten gäller fordonets ägare eller dess permanenta innehavare. Trafikförsäringen är även obligatorisk i det avseendet att ett försäkringsbolag som har rätt att erbjuda trafikförsäkringar inte får vägra att bevilja och upprätthålla en försäkring som sökts hos bolaget.

Om de skador som trafikförsäringen ersätter och ersättningarna för skadorna föreskrivs i lagstiftningen. Med stöd av trafikförsäkring ersätter försäkringsbolagen de person¹ - och egendomsskador som användningen av fordonet i trafiken har orsakat motparten. Försäkringen täcker inte skadevållarens egna skador, med undantag för personskador. Försäkringsbolagen är skyldiga att betala den ersättning som fastställs i lagen och förordningarna.

Ersättningen till den som lider skada är tryggad även i de fall då det försäkringsbolag som har beviljat försäkringen försätts i likvidation. Om ett försäkringsbolag på grund av likvidation eller konkurs saknar säkerheter, svarar i sista hand alla de försäkringsbolag som enligt finsk lag bedriver trafikförsäkring gemensamt för ersättningen.

Till följd av alla dessa omständigheter är det viktigt att trafikförsäkringspremierna beräknas med beaktande av tryggheten av de försäkrades förmåner, men dock

¹ Som personskador ersätts sjukvårdskostnader, förlorad arbetsförtjänst och fördröjd förvärvsinkomst. Ersättning betalas även för sveda och värk eller andra temporära men, bestående lyte eller men och bestående kosmetiska men. Med stöd av trafikförsäkring utbetalas också bl.a. vårdbidrag, invalidpension och familjepension samt ersättning för begravningskostnader.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 2 (17)

så att försäkringspremierna står i rimlig proportion till försäkringskostnaderna².

Enligt Social- och hälsovårdsministeriets förordning³ skall ett försäkringsbolag på begäran av Finansinspektionen visa att försäkringspremierna står i rimlig proportion till riskerna. Bolaget ska vid behov till Finansinspektionen lämna uppgifter om premieintäkter och ersättningskostnader specificerade så exakt att försäkringarna för den tillståndspliktiga trafiken kan följas som egen grupp. De övriga försäkringarna ska specificeras i enligt privathushåll och enligt företag och sammanslutningar (nedan används benämningen kundgrupper för dessa grupper).

Finansinspektionen har samlat in information från de försäkringsbolag som bedriver försäkringsverksamhet enligt trafikförsäkringslagen med den noggrannhet som förordningen anger. Dessutom har information om driftkostnader, ansvarsskuld, placeringar och solvens samlats in från försäkringsbolagen. I denna undersökning presenteras statistik över utvecklingen av premieinkomsten och marknadsandelarna utgående från det insamlade materialet. Dessutom görs beräkningar av trafikförsäkringens resultat under översiktsperioden. Vidare visas nyckeltal som avspeglar resultatet. Undersökningen visar information om den totala marknaden och per kundgrupp och bolag åren 2002–2011.

Utveckling av premieinkomsten

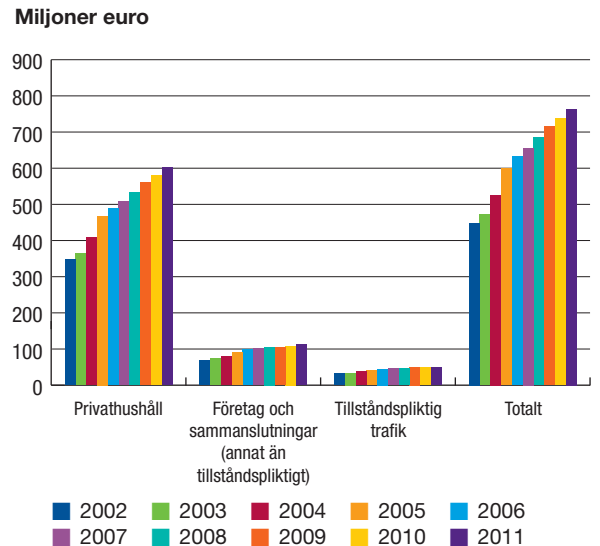
År 2011 bedrev tio finländska försäkringsbolag och två filialer till försäkringsbolag i andra EES-stater⁴ trafikförsäkringsverksamhet i Finland. Förutom dessa har tre EES-försäkringsbolag rätt att erbjuda trafikförsäkringar i Finland enligt regeln om fritt utbud av tjänster. De sistnämnda bolagen ingår inte i denna undersökning. En förteckning över de försäkringsbolag som ingår i undersökningen finns i bilaga 1.

2 Trafikförsäkringslag (279/1959) 18 §.

3 Social- och hälsovårdsministeriets förordning om grunderna för statistikföring av försäkringar och skador enligt trafikförsäkringslagen samt om det system med premienedsättningar på basis av skadefria år och premiehöjningar till följd av skador som tillämpas på försäkringspremier (512/2002) 7 §.

4 EES-försäkringsbolag som bedriver försäkringsrörelse i Finland på basis av etableringsrätten.

Figur 1. Utveckling av premieinkomsten från trafikförsäkring



Figur 1 visar utvecklingen för de finländska bolagens och filialernas premieinkomster från trafikförsäkring⁵ under åren 2002–2011 per kundgrupp och totalt.

Premieinkomsten⁶ för år 2011 uppgick till 763,3 miljoner euro (736,9 miljoner euro år 2010). Ökningen jämfört med året innan var 26,5 (22,4) miljoner euro, dvs. 3,6 (3,1) procent.

Största delen av trafikförsäkringspremierna kommer från privathushållens försäkringar. År 2011 var dessa premiers andel 78,9 procent av alla premier. Den minsta kundgruppen räknat enligt premieinkomst var den tillståndspliktiga trafiken, vars andel var 6,4 procent. De övriga företagens och sammanslutningarnas premieinkomstandel var 14,7 (14,7) procent.

Premieökningen år 2011 var kraftigast inom försäkringar för privathushållen, där premierna ökade med cirka 3,8 procent och lägst inom försäkringar för den tillståndspliktiga trafiken (0,7 procent). Premieinkomsten från försäkringar för företagen och sammanslutningarna ökade med cirka 3,6 procent.

5 Med premieinkomst avses här premieinkomst enligt resultaträkningen, med avdrag för fördelningsposten, före avdrag för återförsäkrarens andel. I premieinkomsten enligt resultaträkningen ingår inte premieskatt, kreditförluster, trafiksäkerhetsavgift och sjukvårdsavgift.

6 Med premieinkomst avses här premieinkomst enligt resultaträkningen, före avdrag för återförsäkrarens andel.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 3 (17)

Marknadsandelar

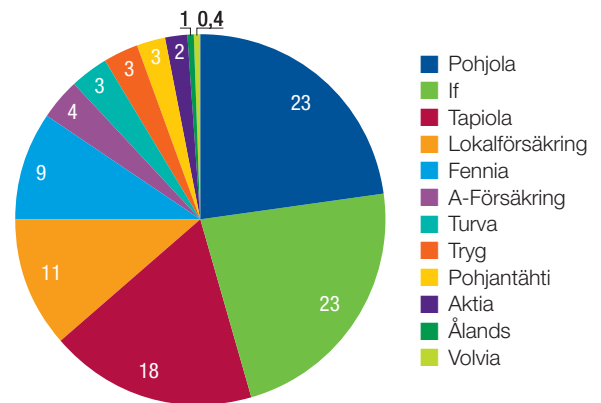
Tabell 1 visar de relativa andelarna för de finländska bolagen och de EES-filialer som är verksamma i Finland mätta enligt premieinkomst.

År 2011 utgjorde Pohjolas andel på 23,0 procent den största marknadsandelen och därefter kom If med en andel på 22,6 procent och Tapiola med en andel på 18,2 procent. Förutom dessa visade Lokalförsäkring (11,4 procent) och Fennia (9,4 procent) marknadsandelar på cirka 10 procent. Dessa fem största bolag innehade 84,6 procent av marknaden.

Under 2011 ökade Pohjola (1,1 procentenheter), Lokalförsäkring (0,2) och If (0,2) sina marknadsandelar mest. EES-filialernas marknadsandel minskade med 0,3 procentenheter år 2011. Av de finländska bolagens marknadsandelar minskade marknadsandelen mest för Tapiola (1,0) samt för A-Försäkring och Pohjantähti (0,1).

Vid granskningen av trafikförsäkringspremierna per kundgrupp kan man se att marknaden fördelas på annat sätt. De största försäkringsbolagen inom försäkringarna

Figur 2. Marknadsandelar i storleksordning år 2011



för privathushåll var fortfarande Pohjola (25,4 %), If (23,1 %) och Tapiola (18,0 %) mätt enligt marknadsandel. Förutom dessa nådde även Lokalförsäkring över 10 procentens marknadsandel, dvs. 12,6 procent. Explicit marknadsledare inom den tillståndspliktiga trafiken var däremot A-Försäkring, som är specialiserat på försäkring

Tabell 1. Marknadsandelar i procent enligt försäkringsbolagens försäkringspremieinkomster

	Privathushåll			Företag och sammanslutningar (ej tillståndspliktiga)			Tillståndspliktig trafik			Totalt		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
A-Försäkring	0,8	0,6	0,7	4,2	4,4	4,0	38,8	40,5	39,9	4,0	3,8	3,7
Aktia	1,7	1,7	1,6	2,7	2,5	2,4	4,8	5,2	5,5	2,0	2,0	2,0
Fennia	7,7	7,1	7,4	17,1	18,5	19,2	16,7	15,9	11,7	9,7	9,4	9,4
If	23,3	23,1	23,1	24,7	23,6	24,0	10,4	11,1	12,8	22,6	22,4	22,6
Lokalförsäkring	12,0	12,6	12,6	6,0	6,3	6,5	4,6	5,1	8,2	10,6	11,2	11,4
Pohjantähti	2,7	2,6	2,5	2,3	2,7	2,8	2,7	3,3	3,2	2,6	2,7	2,6
Pohjola	23,2	24,1	25,4	15,7	17,1	17,4	8,2	5,6	6,2	21,1	21,8	23,0
Tapiola	19,8	19,0	18,0	26,1	23,6	22,6	12,6	12,1	11,1	20,2	19,2	18,2
Turva	4,0	3,9	3,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	3,3	3,3	3,2
Ålands	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Tryg	3,7	4,2	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	3,3	3,0
Volvia*	0,6	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4
Totalt milj. €	560,3	579,9	602,1	104,7	108,3	112,2	49,5	48,7	49,0	714,5	736,9	763,3

* If Finlands filial



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 4 (17)

av yrkestrafiken, med en marknadsandel på 39,9 procent och därefter kom If (12,8 %), Fennia (11,7 %) och Tapiola (11,1 %). Inom försäkringar för övriga företag och sammanslutningar hade If den största marknadsandelen, dvs. 24,0 procent. Därefter följde Tapiola (22,6 %), Fennia (19,2 %) och Pohjola (17,4 %).

Figur 3 visar marknadsandelarna enligt kundgrupp för de sex största försäkringsbolagen år 2011.

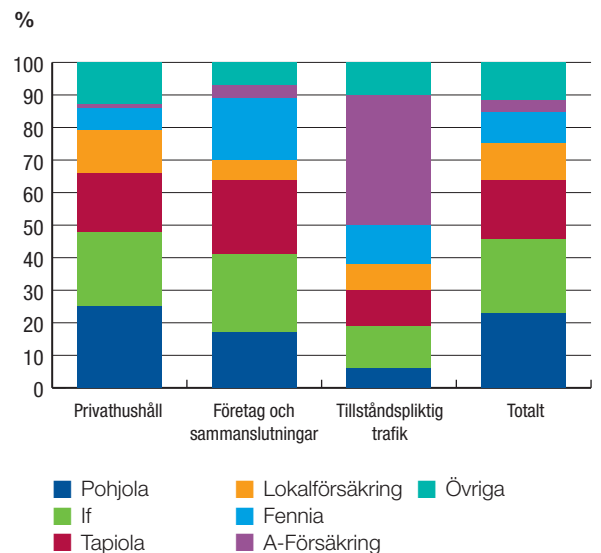
Kundgruppsspecifika nyckeltal

Tabell 2 visar försäkringsrörelsens nyckeltal per år och per kundgrupp. I tabellen ingår alla finländska försäkringsbolag och EES-filialer som bedriver trafikförsäkringsverksamhet i Finland. Som nyckeltal visas driftskostnadsprocent, skadeprocent och totalkostnadsprocent före avdrag för återförsäkrarens andel. I både premier och ersättningar har fördelningssystemets finansieringsandel⁷ eliminerats enligt nuvarande redovisningspraxis. Eftersom allokering av redovisningen för Trafikförsäkringens katastrofpool⁸ till kundgrupper skulle vara svår, ingår inte redovisning till eller från poolen i ersättningarna.

Med driftkostnadsprocent avses driftkostnadernas förhållande till premieintäkterna. Skadeprocenten beräknas genom att skadekostnaderna divideras med premieintäkterna. Driftkostnaderna består av driftkostnaderna för försäkringarna, förutom kostnaderna för skötseln av ersättningarna som ingår i ersättningskostnaderna. Med totalkostnadsprocent avses summa av dessa båda relationstal. När de kostnader

- 7 Alla ersättningar i enlighet med trafikförsäkringslagen fonderas inte på förhand, utan en del av dem finansieras solidariskt genom det s.k. fördelningssystemet. De ersättningar som omfattas av fördelningssystemet täcks med en fördelningsavgift som motsvarar det årliga behovet och som försäkringsbolagen kan inkludera i de försäkringspremier som uppbärs av försäkringstagarna. Kostnader som finansieras med fördelningssystemet är t.ex. indexhöjningar av ersättningar i form av pension och kostnadsersättningar för sjukvård och medicinsk rehabilitering för skador som inträffat för mer än tio år sedan. Fram till år 2006 ingick fördelningsposterna i försäkringspremierna och de utbetalda ersättningarna, men från år 2007 har dessa poster på grund av sin karaktär av överföringsposter lämnats bort från resultaträkningen. I denna rapport följs denna nya redovisningspraxis.
- 8 Medlemmarna i Trafikförsäkringens katastrofpool och Trafikförsäkringscentralen har kommit överens om fördelningen av ersättningarna mellan poolbolagen. Som poolskador betraktas sådana skadehändelser som leder till utbetalning av ersättningar överskridande den poolgräns som det för skadan ansvariga poolbolaget har valt. Poolbolagen deltar i poolskador för den del som överskrider denna poolgräns.

Figur 3. Marknadsandelar enligt kundgrupp år 2011



som försäkringen ger upphov till är lika stora som premieintäkterna, är totalkostnadsprocentens värde 100. Om totalkostnadsprocenten överstiger 100, innebär detta att kostnaderna för försäkringarna har varit större än premieintäkterna från dem. Detta behöver ändå inte betyda att försäkringsrörelsen har varit förlustbringande eftersom även placeringsintäkterna påverkar försäkringsrörelsens lönsamhet. En totalkostnadsprocent som understiger 100 procent är inte heller någon garanti för att bolagets resultat har varit positivt. I följande avsnitt granskas trafikförsäkringsresultatet så att även placeringsintäkterna beaktas.

Trafikförsäkringens driftkostnadsprocent uppgick till cirka 23 procent under översiktsperioden. Detta var något högre än genomsnittet för försäkringsbolagen eftersom hela försäkringsrörelsens driftkostnadsprocent under motsvarande period var cirka 20 procent. Vid granskning enligt kundgrupp var driftkostnadsprocenten högst för privathushållens försäkringar medan kostnaderna för den tillståndspliktiga trafikens försäkringar var de lägsta.

I motsats till driftkostnaderna, vilkas utveckling ha varit jämn, kan man se stora fluktuationer i skadeprocenten från år till år. Detta påverkas speciellt av de skador som inträffade respektive år och förändringar som



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 5 (17)

Tabell 2. Nyckeltal för den lagstadgade trafikförsäkringen åren 2002–2011 före avdrag för återförsäkrars andel (utan fördelningsposter)

Försäkringspremieintäkter					Skadeprocent				
M€	Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånds-pliktig trafik	Totalt		Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånds-pliktig trafik	Totalt
2002	337,0	72,5	34,1	443,5	2002	79 %	104 %	113 %	86 %
2003	345,7	75,1	35,2	456,0	2003	91 %	105 %	145 %	97 %
2004	380,6	82,6	37,6	500,7	2004	70 %	93 %	134 %	79 %
2005	445,8	92,8	42,7	581,3	2005	91 %	114 %	100 %	95 %
2006	475,1	98,1	44,7	617,9	2006	82 %	72 %	122 %	83 %
2007	521,1	105,3	45,9	672,3	2007	75 %	90 %	100 %	79 %
2008	526,7	106,5	46,1	679,4	2008	75 %	88 %	105 %	79 %
2009	550,0	105,5	48,7	704,2	2009	75 %	87 %	110 %	79 %
2010	569,4	107,6	48,9	726,0	2010	75 %	96 %	99 %	80 %
2011	582,4	110,6	47,6	740,6	2011	83 %	71 %	143 %	85 %
Medelvärde	473,4	95,7	43,1	612,2	Medelvärde	80 %	92 %	117 %	84 %
Driftskostnadsprocent					Totalkostnadsprocent				
	Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånds-pliktig trafik	Totalt		Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånds-pliktig trafik	Totalt
2002	26 %	27 %	22 %	26 %	2002	105 %	131 %	135 %	112 %
2003	25 %	26 %	21 %	25 %	2003	115 %	132 %	166 %	122 %
2004	22 %	21 %	19 %	22 %	2004	92 %	114 %	153 %	101 %
2005	23 %	19 %	19 %	22 %	2005	114 %	133 %	119 %	117 %
2006	23 %	19 %	19 %	22 %	2006	105 %	91 %	141 %	105 %
2007	23 %	18 %	18 %	22 %	2007	97 %	108 %	118 %	100 %
2008	24 %	19 %	18 %	22 %	2008	99 %	107 %	122 %	102 %
2009	23 %	18 %	18 %	22 %	2009	97 %	105 %	129 %	101 %
2010	22 %	19 %	18 %	22 %	2010	97 %	115 %	117 %	101 %
2011	23 %	19 %	21 %	22 %	2011	106 %	91 %	163 %	107 %
Medelvärde	23 %	21 %	19 %	23 %	Medelvärde	103 %	113 %	136 %	107 %

skedde i ersättningsansvaret för tidigare års skador. Skadeprocentens årliga fluktuation har varit minst i privathushållens försäkringar (70–91 %). Detta beror i stor utsträckning på att denna kundgrupp är den klart största vilket jämnar ut svängningarna i skadekostnaderna. I den minsta av de undersökta grupperna, dvs. den tillståndspliktiga trafiken, har svängningen i skadeprocenten

som förväntat varit störst (99–145 %). Skadeprocenten för hela trafikförsäkringen varierade under översiktsperioden från 79 procent till 97 procent. Medelvärdet var 84 procent.

Skadeprocenten ökade bl.a. på grund av de storolyckor som inträffade under översiktsperioden. Vid en kollision år 2004 i Konginkangas mellan en tung fordonskombination och en buss dog 23 personer och 14 personer skadades.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 6 (17)

Detta ökade speciellt ersättningskostnaderna för den tillståndspliktiga trafiken. År 2005 inträffade den värsta kedjekollisionen i Finland hittills med hundratals fordon inblandade. I olyckan dog tre personer och över 60 personer skadades. Även våren 2011 inträffade en stor olycka i vägtrafiken med 67 inblandade fordon. I olyckan skadades 38 personer av vilka tre fick allvarliga skador.

Betydande ändringar skedde i ersättningsansvaren och beräkningsmetoderna för dessa under översiktsperioden. De uppdateringar av modellen för förväntad dödlighet som gjorts på grund av en längre förväntad livslängd höjde skadeprocenten åren 2003, 2004, 2010 och 2011. Däremot sjönk skadeprocenten år 2004 till följd av en lagändring gällande kostnader för sjukvård och medicinsk rehabilitering (effekten på skadeprocenten var 10–20 procentenheter).

Trots variationerna i skadeprocenten visar tabellen tydligt att totalkostnadsprocenten har varit lägst för privatpersoners försäkringar medan den i allmänhet har varit högst för tillståndspliktig trafik. Under den tioåriga översiktsperioden har differensen i totalkostnadsprocenten varit betydande mellan kundgrupperna. En slutsats som kan dras av tabell 2 är att trafikförsäkringspremierna i förhållande till kostnaderna har varit de lägsta för den tillståndspliktiga trafikens försäkringar och de högsta för privatpersoners försäkringar.

Trafikförsäkringens resultat

Såsom ovan har konstaterats ska den placeringsintäkt som avser försäkringarna beaktas vid sidan av premier, ersättningar och driftkostnader när rörelsens lönsamhet – och samtidigt premiernas rimlighet – värderas. Placeringsintäkten kan emellertid allokeras till försäkringar på flera olika sätt beroende på vad man önskar mäta i beräkningen. Nedan visas trafikförsäkringens resultat beräknat på tre olika sätt. Resultaten kallas för försäkringsrörelsens utjämnade resultat, försäkringsrörelsens (icke utjämnade) resultat och försäkringsverksamhetens resultat. Resultaten är beräknade före skatter.

De tre metoderna för uppskattning av resultatet representerar olika synvinklar på hur resultatet bildas. Försäkringsrörelsens utjämnade resultat strävar efter att mäta försäkringspremiernas förhållande till de

förväntade kostnaderna för försäkringarna. I detta betraktelsesätt bedöms resultatet ur försäkringstagarens synvinkel. Försäkringsrörelsens resultat utan utjämnning motsvarar trafikförsäkringens realiserade resultat och mäter således försäkringsrörelsens lönsamhet ur försäkringsbolagets synvinkel. Med hjälp av resultatet av försäkringsverksamheten får man en uppskattning av avkastningen på det sysselsatta kapitalet inom försäkringsverksamheten. Denna metod representerar ägarnas synvinkel på försäkringsverksamhetens lönsamhet.

Resultaten beräknas med hjälp av den sammanräknade informationen från de finländska försäkringsbolagen (EES-filialerna ingår inte) för åren 2002–2011. Beräkningen är nettobaserad, vilket innebär att motsvarande återförsäkrades andel har avdragits från de ingående posterna. Även redovisningen från Trafikförsäkringens katastrofpool beaktas i beräkningen. Försäkringspremierna och ersättningar uppges i enlighet med resultaträkningen med den skillnaden att fördelningsposterna har eliminerats från dem för åren 2002–2011. Informationen visas för respektive år under översiktsperioden och som översiktsperiodens aritmetiska medelvärde. För de beräknade relationstalen visas dessutom standardavvikelsen.

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat

Såsom man kunde se i föregående avsnitt kan de exceptionella posterna inverka på resultatet i betydande omfattning. T.ex. en ändring av beräkningsgrunden för ansvarsskulden, såsom ett byte av dödlighetsprognosmodell, orsakar en diskontinuitetspunkt för det år då ändringen gjordes. Sådana avvikelseposter av engångskaraktär påverkar jämförelsen mellan olika år och olika bolag. På grund av dessa kan det vara svårt eller omöjligt att ur resultatuppgifterna dra slutsatser om hurudan premienivån var eller vilken karaktär skadeåret hade.

Från försäkringsrörelsens utjämnade resultat elimineras exceptionella poster eller poster av engångskaraktär som inverkar på resultatet, såsom effekten av ändringar i beräkningsgrunderna på ansvarsskulden. I det utjämnade resultatet allokeras till försäkringsrörelsen dessutom intäkter av placeringsverksamheten till ett belopp som motsvarar den riskfria avkastning som beräknats på nettoansvarsskulden i stället för de realiserade intäkterna. I det utjämnade resultatet har således sådana faktorer



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 7 (17)

**Tabell 3. Trafikförsäkringsrörelsens utjämnade nettoresultat utan fördelningsposter
Försäkringsbolagen totalt (utan EES-filialer)**

Miljoner euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Medelvärde	Spridning
Premieintäkt utan ändringar i beräkningsgrunden	436,7	443,1	483,3	551,0	593,4	637,4	642,6	666,2	683,3	709,7	584,7	
Nettoansvarsskuldens riskfria avkastning	86,3	76,3	80,8	70,4	85,2	101,3	105,8	95,8	79,2	82,1	86,3	
Ersättningskostnad utan ändringar i beräkningsgrunden eller andra exceptionella poster av engångskaraktär	-357,8	-369,2	-393,1	-491,9	-512,6	-515,2	-518,0	-514,7	-576,6	-627,7	-487,7	
Driftskostnader	-110,2	-108,6	-105,1	-119,7	-129,1	-138,0	-145,0	-140,5	-152,3	-156,3	-130,5	
Förändring i garantiavgiftsposten	-2,0	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8			-1,8	
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	53,1	39,9	64,2	7,9	35,0	83,8	83,6	105,0	33,6	7,8	51,4	
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/ bruttopremieinkomst	11,9 %	8,5 %	12,4 %	1,3 %	5,7 %	13,1 %	12,6 %	15,2 %	4,7 %	1,1 %	8,6 %	5,1 %
Bruttopremieinkomst	445,2	467,8	519,1	588,7	619,0	640,3	663,6	690,6	709,5	737,1	608,1	
Nettoansvarsskuld utan utjämningsbelopp	1 771,7	1 922,6	2 008,9	2 194,0	2 315,4	2 408,0	2 511,0	2 612,2	2 666,3	2 807,1	2321,7	

eliminerats som orsakar årliga fluktuationer i resultatet och därigenom försämrar resultatens jämförbarhet. Det utjämnade resultatet beskriver ändå det aktuella försäkringsåret eftersom de skador som inträffar under respektive år påverkar resultatet.

På lång sikt ger en utjämnad beräkning information om försäkringspremierna ur premiesättningssynvinkel. Eftersom principerna för hur försäkringspremierna fastställs skall vara kända redan vid uppgörandet av försäkringsofferterna innan försäkringsperioden börjar, fixeras försäkringspremiernas nivå redan innan kostnaderna för dessa försäkringar realiserar. Typiskt för trafikförsäkringen är att de slutliga kostnaderna för försäkringarna framgår mycket långsamt, ofta först efter tiotals år. Således baserar sig premiesättningen på bolagets syn på de sannolika framtida kostnaderna samt på en försiktig uppskattning av framtida placeringsintäkter från uppbundna medel i försäkringsrörelsen på lång sikt. Syftet med den beräkning där ändringarna i beräkningsgrunderna av engångskaraktär har eliminerats från ersättningarna och där placeringsintäkterna har beräknats enligt den riskfria avkastningen är att ge en uppfattning om den förväntade

intäktsnivån på försäkringarna. Utjämnningen av skadornas årliga fluktuationer förutsätter dock en tillräckligt lång översiktsperiod för det utjämnade resultatet.

Tabell 3 visar det utjämnade resultatet för trafikförsäkringens försäkringsrörelse för 2002–2011⁹.

I undersökningen allokeras den riskfria placeringsintäkt som beräknats för de tillgångar som utgör täckningen för nettoansvarsskulden till försäkringsrörelsens utjämnade resultat. Den genomsnittliga räntan under det aktuella året på finska statens obligationer som förfaller om tio år har använts som approximation för den riskfria intäktsnivån i tabell 3. År 2010 och 2011 var denna ränta 3,0 procent och under hela översiktsperioden i genomsnitt 3,9 procent. Nettoansvarsskuldens riskfria intäkt beräknas genom att det aktuella årets medelränta tillämpas på medelvärde för nettoansvarsskulderna vid årets början och årets slut. I beräkningen ingår inget utjämningsbelopp i nettoansvarsskulden. I försäkringsbolagen används ansvarsskuldens placeringsintäkt bl.a. för att finansiera

⁹ Garantiavgiftsposten slopades genom en lagändring som trädde i kraft 31.12.2010.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 8 (17)

**Tabell 4. Trafikförsäkringsrörelsens icke utjämnade nettoresultat utan fördelningsposter
Försäkringsbolagen totalt (utan EES-filialer)**

Miljoner euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Medelvärde	Spridning
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	53,1	39,9	64,2	7,9	35,0	83,8	83,6	105,0	33,6	7,8	51,4	
Återföring av inverkan av ändringar i ansvarsskuldens beräkningsgrunder på resultatet	-19,7	-66,3	10,4	-21,8	15,3	8,8	0,0	-8,4	-25,3	-56,9	-16,4	
Avkastning på nettoansvarsskulden över den riskfria avkastningen	-5,4	19,8	54,8	38,9	-30,6	-8,5	-160,6	119,3	49,2	-36,7	4,0	
Försäkringsrörelsens resultat	28,0	-6,6	129,4	25,0	19,7	84,0	-77,0	215,9	57,6	-85,8	39,0	
Försäkringsrörelsens resultat/ bruttopremieinkomst	6,3 %	-1,4 %	24,9 %	4,3 %	3,2 %	13,1 %	-11,6 %	31,3 %	8,1 %	-11,6 %	6,6 %	13,9 %

den ökning av ersättningskostnaden som orsakas av upplösningen av föregående års diskontering.

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat under samtliga år 2002–2011 har visat överskott. Det utjämnade resultatet uppgick år 2011 till 7,8 miljoner euro (33,6 miljoner euro år 2010), medan medeltalet för hela översiktsperioden var 51,4 miljoner euro. I förhållande till bruttopremieinkomsten¹⁰ var resultatet 1,1 (4,7) procent för år 2011 och för hela översiktsperioden i genomsnitt 8,6 procent. Motsvarande beräknad standardavvikelse för resultatet var 5,1 procentenheter.

Förutom av de förväntade kostnaderna påverkas försäkringsrörelsens lönsamhet även av den osäkerhet som avser kostnaderna. Därför tillämpas i allmänhet ett så kallat säkerhetstillägg vid premiesättningen med syfte att ge beredskap förutom för kostnadsfluktuationerna även för förändringar i nivån på de förväntade kostnaderna. Behovet av säkerhetstillägg är allt större ju mer volatil en rörelse är. Säkerhetstillägget kan finansieras både med premier och med placeringsintäkter. Tabell 3 visar att resultatet för år 2009 skulle ha varit negativt utan placeringsintäkter, eftersom det utjämnade resultatet, med undantag av det året, var mindre än den riskfria intäkt som har beräknats för ansvarsskulden.

¹⁰ Med bruttopremieinkomst avses här bruttopremieinkomsten enligt resultaträkningen före avdrag för återförsäkrarens andel men med avdrag för fördelningssystemets finansieringsandel.

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat erhålls genom att inverkan av ändringarna i de korrigerade beräkningsgrunderna för ansvarsskulden i det utjämnade resultatet återförs till resultatet och placeringsintäkterna enligt verkligt värde som beräknats på täckningen för nettoansvarsskulden beaktas. Intäkterna enligt verkligt värde kan, beroende på omständigheterna, också vara mindre än ovan nämnda riskfria avkastning. Det resultat som beräknats på detta sätt mäter försäkringsrörelsens realiserade resultat.

Värderingen av placeringsintäktens verkliga värde för täckningen av nettoansvarsskulden är inte helt problemfri. Tillgångarna i ett försäkringsbolags balansräkning är inte öronmärkta i den graden att det är direkt möjligt att visa vilka tillgångsposter som täcker trafikförsäkringens nettoansvarsskuld. Därför bygger alltid den placeringsintäkt till verkligt värde som erhållits från täckningen av ansvarsskulden på en värderingsbaserad beräkning.

Enligt lagen om försäkringsbolag ska de tillgångar som täcker ansvarsskulden vara uppbyggda med hänsyn till arten av den försäkringsrörelse som bolaget bedriver så att dess placeringar, vilka ska vara diversifierade och ha lämplig spridning, tryggar tillgångarnas säkerhet, avkastning och likviditet. För ansvarsskuldens täckning gäller ett detaljerat täckningsregelverk som avser att i synnerhet begränsa koncentrationsrisken och motpartsrisken



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 9 (17)

i anslutning till täckningen. Eftersom över hälften av trafikförsäkringens ansvarsskuld består av pensionsansvar skall speciell uppmärksamhet fästas vid de täckande medlens säkerhet. Därför använder bolagen i hög grad finansmarknadsinstrument för att täcka ansvarsskulden.

Placeringsintäkten för åren 2007–2011 baserar sig på de uppgifter som bolagen lämnat om de tillgångar som utgör täckning för ansvarsskulden. För de år som föregick år 2007 finns denna uppgift inte att tillgå, varför placeringsintäkterna hänförs till täckningen för ansvarsskulden inom trafikförsäkring med hjälp av en genomsnittlig fördelningsregel. Beräkningen grundar sig på antagandet om att bolaget i sin placeringsportfölj har masskuldebrevslån i första hand för täckning av ansvarsskulden och i synnerhet pensionsansvaren¹¹.

Tabell 4 visar trafikförsäkringsrörelsens resultat för åren 2002–2011.

Tabellen visar att ändringarna i beräkningsgrunderna för ansvarsskulden har haft en betydande effekt på bolagens resultat under flera år.¹² Under hela översiktsperioden har förändringarna i snitt försvagat resultatet.

Även år 2011 höjde beräkningsgrunderna premieansvaret och ersättningsansvaret och sänkte på så sätt

11 I kalkylen antas att bolaget täcker sitt pensionsansvar i första hand med hjälp av masskuldebrevslån. Om bolaget har mer masskuldebrevslån än vad som förutsätts för täckningen av pensionsansvaret, anses bolaget i första hand använda dem för täckning av annan ansvarsskuld. Således skulle den placeringsintäkt som beräknats på pensionsansvaret i allmänhet nästan i sin helhet basera sig på den avkastningsnivå som erhållits på masskuldebrevslån och avkastningen på den övriga ansvarsskulden i allmänhet på det vägda medeltalet av denna och avkastningsnivån på övriga placeringar.

Eftersom Finansinspektionen endast har uppgifter om de bolagsspecifika placeringsintäkterna till verkligt värde för hela placeringsportföljen för åren 2002–2004, men inte enligt placeringsinstrument, har den varit tvunget att beräkna de genomsnittliga uppskattade placeringsintäkterna för finansmarknadsinstrument för dessa år vid beräkningen av det alternativa resultatet för respektive bolag. Som genomsnittlig antagen avkastning på finansmarknadsinstrument har 2002 använts 8,93 %, 2003 4,69 % och 2004 6,89 % (källor: Effas Bond Index Govt, MSCI Euro Credit Corp. Index och Leonia Penningmarknadsindex).

12 Under år 2003 och 2004 införde försäkringsbolagen en ny modell för förväntad dödlighet som bygger på s.k. kohortberäkning. Modellen uppdaterades ytterligare år 2010 och 2011. På grund av den nedåtgående utvecklingen i räntenivån sänktes den diskonteringsränta som används vid diskonteringen av pensionsansvar i flera steg under översiktsperioden. Dessa ändringar i beräkningsgrunderna höjde ersättningskostnaden. Däremot minskade ersättningskostnaden till följd av en lagändring år 2004. Enligt ändringen fonderas inte längre kostnader för sjukvård och medicinsk rehabilitering som uppkommer tio år efter det att en olycka inträffade, utan de finansieras via fördelningsssystemet.

resultatet med totalt 56,9 miljoner euro. Den mest betydande ändringen hänfödde sig till införandet av en modell för referensdödlighet som tagits fram av Olycksfallsförsäkringsanstaltens Förbund och Trafikförsäkringscentralen. Genom att uppdatera modellen beredde bolagen sig på ökade fortlöpande ersättningar till följd av en allt längre livslängd. En annan betydande ändring som höjde ansvarsskulden var att ett antal bolag sänkte den diskonteringsränta som används vid beräkning av ansvarsskulden på grund av den låga räntenivån på placeringsmarknaden.

Avkastningen på nettoansvarsskulden som överskrider den riskfria avkastningen har varit negativ under fem av de tio åren under översiktsperioden. Under dessa år understeg alltså placeringsintäkternas verkliga värde som beräknats på de tillgångar som täcker ansvarsskulden avkastningsnivån för den riskfria räntan. År 2011 var denna post näst minst under översiktsperioden, -36,7 miljoner euro. Detta var en följd av den rådande osäkerheten på placeringsmarknaden. I synnerhet aktieplaceringar medförde i snitt förlust för de bolag som var med i granskningen.

På grund av detta var försäkringsbolagens icke utjämnade resultat för trafikförsäkringsrörelsen under hela översiktsperioden i genomsnitt 6,6 procent i förhållande till bruttopremieinkomsten. Resultatet har varierat mycket mellan åren, och resultatet för år 2009 var det bästa under översiktsperioden, 31,3 procent, medan det sämsta resultatet, -11,6 procent, uppnåddes år 2011. Spridningen under översiktsperioden uppgick till 13,9 procentenheter. Såsom förväntat var variationerna i det icke utjämnade resultatet betydligt större än i det utjämnade resultatet, där spridningen endast var 5,1 procentenheter. Det icke utjämnade resultatets spridning beskriver riskerna inom försäkrings- och placeringsverksamheten.

När dessa resultat jämförs med den totalkostnadsprocent som visas i på sidan 6 kan man se att försäkringsrörelsen, förutom åren 2003, 2008 och 2011, har gett försäkringsbolagen vinst trots att totalkostnadsprocenten alla år överstigit 100 procent.

Försäkringsverksamhetens resultat

I de tidigare avsnitten har vi koncentrerat oss på bildningen av försäkringsrörelsens resultat. I dessa fall togs ingen hänsyn till att kapital alltid binds när försäkringsrörelse



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 10 (17)

**Tabell 5. Trafikförsäkringsverksamhetens nettoresultat
Försäkringsbolagen totalt (utan EES-filialer)**

Miljoner euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Medelvärde	Spridning
Försäkringsrörelsens resultat	28,0	-6,6	129,4	25,0	19,7	84,0	-77,0	215,9	33,6	7,8	46,0	
Avkastning på solvenskapitalets målsatta gräns	-46,6	13,4	6,4	45,5	46,9	22,8	-25,4	40,3	31,5	8,4	14,3	
Försäkringsverksamhetens resultat	-18,6	6,7	135,8	70,6	66,6	106,8	-102,4	256,2	65,2	16,2	60,3	
Försäkringsverksamhetens resultat/genomsnittlig målsatt gräns för det korrigerade solvenskapitalet	-4,5 %	1,7 %	34,0 %	16,6 %	14,6 %	22,4 %	-20,9 %	47,9 %	11,0 %	2,6 %	12,5 %	19,6 %
Genomsnittlig målsatt gräns för det korrigerade solvenskapitalet	411,2	386,4	399,9	424,7	456,5	476,6	489,0	535,4	592,9	631,5	480,4	

bedrivs. Nedan värderas försäkringsrörelsens resultat med beaktande av det kapital som är sysselsatt i verksamheten samt detta kapitals placeringsintäkt.

I granskningen avses med verksamhetens sysselsatta kapital den andel som hänförs till trafikförsäkring av det krav på solvenskapital som föreskrivs i försäkringsbolagslagen (målsatt gräns för korrigerat solvenskapital).¹³ I lagen och förordningen som givits med stöd av den¹⁴ omfattar kapitalkravet hela bolaget och avser alltså inte respektive försäkringsgren. För att trafikförsäkringsverksamhetens resultat skall kunna beräknas skall en andel av detta solvenskapital hänföras till trafikförsäkring. Trafikförsäkringens andel av solvenskapitalet beräknas genom att premieintäkt och ansvarsskuld på eget ansvar används som fördelningsgrund.¹⁵

13 12 kap. 13 § i lagen om försäkringsbolag (521/2008).

14 Social- och hälsovårdsministeriets förordning om beräkning av gränserna för skadeförsäkringsbolagens korrigerade solvenskapital och av utjämningsbeloppet och gränserna för detta samt om grunderna för beräkningen (622/2008).

15 Trafikförsäkringens andel beräknas med fördelningsförhållandet

$$y = \frac{\text{nettoans var sskuld (trafik)} + 0,8 \cdot \frac{B(\text{trafik})}{B} \cdot VT_{\min} + 1,8 \cdot \frac{\text{nettoans var sskuld (trafik)} \cdot S}{\text{nettoans var sskuld}}}{\text{nettoans var sskuld} + 0,8 \cdot VT_{\min} + 1,8 \cdot S}$$

där B = nettopremieintäkt, VT_{min} = solvenskapitalkrav som beräknas på basis av försäkringstekniska risker och S = solvenskapitalkrav som beräknas på basis av placeringsrisken.

I beräkningen beaktas placeringsintäktens verkliga värde för det i trafikförsäkringen sysselsatta kapitalet. Liksom för de tillgångar som täcker ansvarsskulden bygger beräkningen på en uppskattning. Avkastningsnivån för de tillgångar som täcker solvenskapitalkravet värderas enligt de placeringstillgångar som inte anses tillhöra täckningen av ansvarsskulden när försäkringsrörelsens resultat beräknas. Avkastningen beräknas genom att den på detta sätt beräknade avkastningsnivån tillämpas på medelvärdet för den målsatta gränsen för solvenskapitalet vid början och slutet av året.

Tabell 5 visar en beräkning av trafikförsäkringsverksamhetens resultat för åren 2002–2011.

Tabellen visar att det verkliga värdet på de placeringsintäkter som allokerats till täckning av den målsatta gränsen för solvenskapitalet har varit positivt förutom år 2002¹⁶ och 2008¹⁷. Försäkringsverksamhetens resultat varierade under översiktsperioden mellan -102,4 miljoner euro år 2008 och 256,2 miljoner euro år 2009. Medelavkastningen var 60,3 miljoner euro. När detta ställs i relation till det genomsnittliga solvenskapitalkravet¹⁸, erhålls en värdering av avkastningen

16 År 2002 avspeglades osäkerheten om läget i Irak i företag och investerare så att räntorna och aktiekurserna sjönk globalt.

17 Till följd av finanskrisen som började på bolånemarknaden i USA år 2007 brast förtroendet för hela ekonomins framtid, och därför föll aktiernas och masskuldebrevens marknadsvärde brant.

18 Medelvärdet på den målsatta gränsen för det solvenskapital som allokerats till trafikförsäkringen vid början och slutet av året.

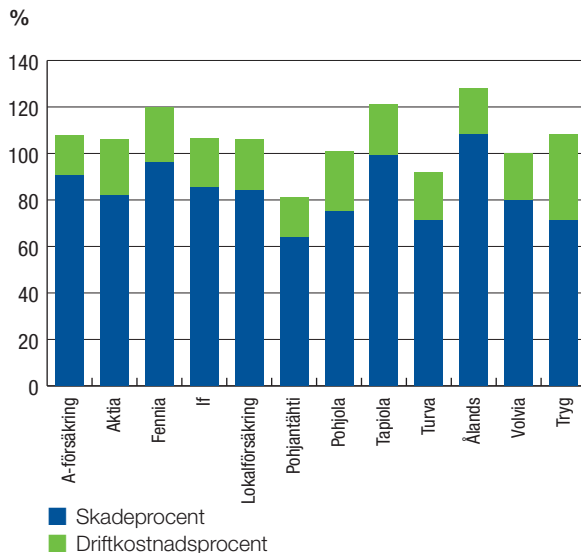


Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 11 (17)

Figur 4. Totalkostnadsprocent, aritmetiskt medelvärde



på sysselsatt kapital. År 2011 var avkastningen 2,6 procent, medan den genomsnittliga avkastningen under hela översiktsperioden var 12,5 procent. Motsvarande spridning var 19,6 procentenheter under översiktsperioden. I denna beräkning har skatterna inte beaktats.

Företagsspecifika nyckeltal och resultat

När man granskar nyckeltalen per bolag ser man att de avviker betydligt från varandra. I diagrammet nedan visas medelvärdena för de bolagsspecifika kostnadsprocenten. Medelvärdena har beräknats för åren 2002–2011 med undantag för Tryg, vars medelvärden baserar sig på materialet från åren 2005–2011¹⁹. Kostnadsprocenten har beräknats efter avdrag för återförsäkrarens andel och utan fördelningsposter.

I tabellerna 6–8 visas resultaträkningarna för trafikförsäkringens försäkringsrörelse och

¹⁹ Till skillnad från de övriga bolagen beräknas medelvärdena och spridningarna för Tryg utifrån åren 2005–2011. Tryg (tidigare Nordea Skadeförsäkring) började bevilja trafikförsäkringar i Finland år 2002. Resultaten för de första verksamhetsåren beskriver inte försäkringsrörelsens verkliga lönsamhet eftersom driftkostnaderna i relation till premierna är hög när verksamheten inleds. Även den slumpmässiga variationen i anslutning till ersättningarna accentueras i ett litet försäkringsbestånd. När man använder det aritmetiska medelvärdet skulle dessa avvikande resultat få en exceptionellt stor vikt i synnerhet i granskningen av procenttalen, och därför ingår de inte i beräkningarna.

försäkringsverksamheten per försäkringsbolag för de finländska försäkringsbolagen. För EES-filialerna visas dessutom tabeller gällande försäkringsrörelsen. En beräkning av försäkringsverksamhetens resultat för EES-filialerna är inte ändamålsenlig eftersom de utländska försäkringsbolag som äger filialerna inte följer de finländska solvensreglerna. Därför är det inte motiverat att använda det korrigerade solvenskapitalets målgräns som en mätare för verksamhetens sysselsatta kapital.

Eftersom Finansinspektionen inte har tillräcklig information om de tillgångar som täcker ansvarsskulden för ett utländskt bolag och inte heller om intäkterna, är det inte möjligt att beräkna, med hjälp av bolagets egen information, det verkliga värdet för avkastningen som allokerats till täckningen av trafikförsäkringens ansvarsskuld och som behövs för tabell 7. För att resultaten för alla trafikförsäkringsbolag som är verksamma i Finland skall kunna jämföras tillämpas de genomsnittliga placeringsintäkterna för finländska bolag i beräkningen av EES-filialernas resultat i tabell 7. Det verkliga värdet för filialernas placeringsintäkt för täckning av nettoansvarsskulden beräknas genom antagandet om att avkastningen för respektive år är lika stor som för genomsnittet för de finländska bolagen som är med i undersökningen.

Såsom tidigare har konstaterats varierar trafikförsäkringens resultat årligen av många olika skäl. På grund av detta är det inte möjligt att utifrån ett års resultat dra långtgående slutsatser om hur premiesättningen har lyckats. Detta gäller särskilt vid granskningen av enskilda försäkringsbolag. Av dessa skäl visar de bolagsspecifika resultattabellerna under översiktsperioden 2002–2011 medelvärden. Under de aritmetiska medelvärdena för resultatens procenttal visas motsvarande standardavvikelser för att ge information om resultatens årliga variation. Medelvärdena för Tryg har även i detta fall beräknats utifrån åren 2005–2011.

Försäkringsbolagens resultat avvek i stor utsträckning från varandra med avseende på både medelvärdet och spridningen. Försäkringsrörelsens utjämnade resultat i förhållande till bruttopremierna varierade i de finländska försäkringsbolagen mellan -2,0 procent (Fennia) och 24,7 procent (Pohjantähti). Filialernas resultat varierade mellan -6,5 procent (Tryg) och 3,9 procent (Volvia). Variationerna i det utjämnade resultatet var störst hos de minsta aktörerna.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 12 (17)

Tabell 6. Trafikförsäkringsrörelsens utjämnade nettoresultat utan fördelningsposter, medelvärden och spridning (i procentenhet) för översiktperioden 2002–2011 per försäkringsbolag

Miljoner euro	A-Försäkring	Aktia	Fennia	If	Lokal-försäkring	Pohjan-tähti	Pohjola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Premieintäkt utan ändringar i beräkningsgrunden	25,2	12,7	59,6	151,7	64,1	15,5	118,0	125,6	9,5	2,9	2,7	15,9
Nettoansvarsskuldens riskfria avkastning	4,2	1,1	9,6	24,9	7,8	1,1	16,7	18,9	1,4	0,6	0,2	0,7
Ersättningskostnad utan ändringar i beräkningsgrunden eller andra exceptionella poster av engångskaraktär	-23,6	-10,3	-56,5	-125,2	-51,5	-9,9	-88,1	-113,7	-6,2	-2,7	-2,3	-11,8
Driftkostnader	-4,5	-2,9	-14,2	-32,1	-13,5	-2,5	-30,5	-27,8	-2,1	-0,6	-0,6	-5,5
Förändring i garantiavgiftsposten	-0,1	-0,1	-0,2	-0,5	-0,1	0,0	-0,3	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	1,3	0,5	-1,7	18,8	6,8	4,3	15,8	2,8	2,6	0,2	0,1	-0,8
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/ bruttopremieinkomst	4,8 %	4,0 %	-2,0 %	12,4 %	9,7 %	24,7 %	12,9 %	2,7 %	14,5 %	5,9 %	3,9 %	-6,5 %
Spridning i procentenhet	11,4 %	14,5 %	10,9 %	6,6 %	8,0 %	16,6 %	5,6 %	16,3 %	10,1 %	21,8 %	26,4 %	10,1 %
Bruttopremieinkomst	25,6	13,4	61,2	153,7	66,0	16,8	122,3	127,1	18,4	3,5	2,8	12,3
Nettoansvarsskuld utan utjämningsbelopp	111,0	30,4	255,9	660,0	216,1	31,0	440,7	521,9	38,9	15,5	5,9	22,4

Tabell 7. Trafikförsäkringsrörelsens utjämnade nettoresultat utan fördelningsposter, medelvärden och spridning (i procentenhet) för översiktperioden 2002–2011 per försäkringsbolag

Miljoner euro	A-Försäkring	Aktia	Fennia	If	Lokal-försäkring	Pohjan-tähti	Pohjola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	1,3	0,5	-1,7	18,8	6,8	4,3	15,8	2,8	2,6	0,2	0,1	-0,8
Återföring av inverkan av ändringar i ansvarsskuldens beräkningsgrunder på resultatet	1,1	-0,1	-1,0	-3,8	-2,4	-0,1	0,4	-9,8	-0,5	-0,3	0,0	0,5
Avkastning på nettoansvarsskulden över den riskfria avkastningen	-0,8	0,3	2,2	1,0	-0,7	-0,6	0,0	2,6	0,1	0,1	0,0	0,0
Försäkringsrörelsens resultat	1,6	0,7	-0,5	15,9	3,7	3,6	16,2	-4,3	2,2	-0,1	0,1	-0,3
Försäkringsrörelsens resultat/ bruttopremieinkomst	6,0 %	4,4 %	1,3 %	10,1 %	5,4 %	20,6 %	14,8 %	-3,0 %	12,2 %	-1,5 %	5,0 %	-3,8 %
Spridning i procentenhet	32,4 %	15,2 %	26,7 %	16,8 %	19,9 %	16,9 %	20,6 %	16,2 %	10,6 %	45,1 %	23,3 %	12,5 %



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 13 (17)

Tabell 8. Trafikförsäkringsverksamhetens resultat, medelvärden och spridning (i procentenhet) för översiktsperioden 2002–2011 per försäkringsbolag

Miljoner euro	A-För-säkring	Aktia	Fennia	If	Lokal-försäk-ring	Pohjan-tähti	Pohjola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Försäkringsrörelsens resultat	1,6	0,7	-0,5	15,9	3,7	3,6	16,2	-4,3	2,2	-0,1		
Avkastning på solvenskapitalets målsatta gräns	0,3	0,5	2,1	-0,9	1,7	0,0	5,2	5,1	0,2	0,2		
Försäkringsverksamhetens resultat	1,9	1,2	1,6	15,0	5,3	3,6	21,4	0,8	2,4	0,1		
Försäkringsverksamhetens resultat/genomsnittlig målsatt gräns för det korrigerade solvenskapitalet	8,3 %	11,6 %	4,1 %	11,6 %	8,6 %	61,8 %	23,6 %	3,0 %	51,8 %	3,7 %		
Spridning i procentenhet	44,5 %	28,3 %	0,0 %	25,5 %	29,6 %	52,1 %	32,5 %	21,4 %	43,0 %	44,2 %		
Målsatt gräns för det korrigerade solvenskapitalet	21,4	9,8	63,7	125,5	61,5	5,5	93,2	101,2	4,9	4,1		
Nyckeltal												
Skadeprocent	90,4 %	81,8 %	95,6 %	85,3 %	83,8 %	64,2 %	74,9 %	98,5 %	70,9 %	108,4 %	79,9 %	71,2 %
Driftskostnadsprocent	17,6 %	23,7 %	23,5 %	21,3 %	21,8 %	16,8 %	26,0 %	22,2 %	20,7 %	19,8 %	20,2 %	37,3 %
Totalkostnadsprocent	108,0 %	105,6 %	119,1 %	106,5 %	105,6 %	81,0 %	100,9 %	120,7 %	91,6 %	128,2 %	100,1 %	101,3 %

Den största spridningen som observerades bland finländska bolag var 21,8 procentenheter (Ålands). Den största spridningen bland filialerna var 26,4 procentenheter (Volvia).

Det utjämnade resultatets variationer förklaras i stor utsträckning av svängningarna i ersättningskostnaderna. I små bolag kan till och med den kostnad som en enskild skada medför för försäkringsbolaget vara betydande i förhållande till premieinkomsten. Eftersom ett försäkringsbolag inte kan vägra att bevilja en trafikförsäkring och eftersom de ersättningar som utbetalas för en skada fastställs enligt lag och förordningar och eftersom enligt lag ingen övre gräns finns för den ersättning som utbetalas för personskador, har försäkringsbolagen små möjligheter att begränsa de kostnader en skada medför för bolaget. Ett försäkringsbolag kan begränsa storleken på ersättningskostnaderna främst med hjälp av återförsäkring och poolarrangemang, vilket emellertid endast delvis kan utjämna resultatet.

I försäkringsrörelsens (icke utjämnade) resultat är variationen mellan åren och bolagen ännu större än i det utjämnade resultatet. I försäkringsbolagens verkliga resultat fanns betydande differenser beroende, förutom på lönsamheten i det försäkringstekniska resultatet, även på placeringsverksamhetens framgång under översiktsperioden. Det genomsnittliga resultatet för försäkringsrörelsen under översiktsperioden varierade för de finländska försäkringsbolagen mellan -3,0 procent (Tapiola) och 20,6 procent (Pohjantähti). En bedömning av filialernas verkliga resultat varierade mellan -3,8 procent (Tryg) och 5,0 procent (Volvia).

Försäkringsverksamhetens resultat i genomsnitt beräknat för de finländska försäkringsbolagen i förhållande till det bundna kapitalet fick värden mellan 3,0 procent (Tapiola) och 61,8 procent (Pohjantähti).



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 14 (17)

Nyckeltal

totalkostnadsprocent = skadeprocent +
driftskostnadsprocent

skadeprocent = ersättningskostnader / premieintäkter

driftkostnadsprocent = driftkostnader / premieintäkter

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat erhålls genom att ersättningskostnaden, driftskostnaderna och, fram till år 2009, förändringen i garantiavgiftsposten subtraheras från premieintäkten. Från resultatet elimineras exceptionella poster eller poster av engångskaraktär som inverkar på resultatet, såsom effekten av ändringar i beräkningsgrunderna på ansvarsskulden. I det utjämnade resultatet allokeras till försäkringsrörelsen dessutom intäkter av placeringsverksamheten till ett belopp som motsvarar den riskfria avkastning som beräknats på nettoansvarsskulden i stället för de realiserade intäkterna. Beräkningen görs efter avdrag för återförsäkrarens andel.

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat erhålls genom att inverkan av ändringarna i de korrigerade beräkningsgrunderna för ansvarsskulden i det utjämnade resultatet återförs till resultatet och placeringsintäkterna enligt verkligt värde som beräknats på täckningen för nettoansvarsskulden beaktas.

Försäkringsverksamhetens resultat

Försäkringsverksamhetens resultat erhålls genom att de placeringsintäkter enligt redovisning till verkligt värde som allokerats till täckning av den målsatta gränsen för solvenskapitalet inom trafikförsäkringen läggs till försäkringsrörelsens (icke utjämnade) resultat.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 15 (17)

BILAGA 1

Statistiska källor

I undersökningen deltog de finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet:

- A-Försäkring Ab (A-Försäkring)
- Aktia Vahinkovakuutus Oy (Aktia)
- Ömsesidiga Försäkringsbolaget Fennia (Fennia)
- If Skadeförsäkringsbolag Ab (If)
- Lokalförsäkring Ömsesidigt Bolag (Lokalförsäkring)
- Pohjantähti Ömsesidiga Försäkringsbolaget (Pohjantähti)
- Pohjola Försäkring Ab (Pohjola)
- Ömsesidiga Försäkringsbolaget Tapiola (Tapiola)
- Ömsesidiga Försäkringsbolaget Turva (Turva)
- Ålands Ömsesidiga Försäkringsbolag (Ålands)

samt EES-filialerna:

- Tryg, finländsk filial för Tryg Forsikring A/S (Tryg)
- Volvia, If Skadeförsäkring Abp, filialen i Finland



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 16 (17)

BILAGA 2

Tabell 9. Tillämpad beräkningsränta

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Högsta	4,00 %	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,5 %	3,5 %	3,5 %
Median	4,00 %	3,70 %	3,50 %	3,40 %	3,30 %	3,50 %	3,50 %	3,5 %	3,5 %	3,1 %
Medelvärde	3,90 %	3,70 %	3,40 %	3,40 %	3,30 %	3,40 %	3,40 %	3,4 %	3,3 %	3,2 %
Lägsta	3,50 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %
Högsta tillåtna beräkningsränta	4,00 %	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,80 %	3,70 %	3,60 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Finska statsobligationernas ränta	4,29 %	4,29 %	3,70 %	3,23 %	3,97 %	4,40 %	3,69 %	3,57 %	3,16 %	2,31 %

Beräkningsränta

I tabellen nedan visas ett sammandrag av de årliga beräkningsräntor som de finländska bolagen tillämpar vid diskontering av trafikförsäkringens ansvarsskuld. Ett försäkringsbolag kan välja tillämplig beräkningsränta genom att följa beräkningsprinciper²⁰ enligt försäkringsbolagslagen. I Social- och hälsovårdsministeriets förordning²¹ stadgas om den maximiräntesats som diskonteringsräntan inte får överstiga.

Tabellen visar, förutom använda beräkningsräntor, även den högsta diskonteringsräntesatsen per år samt som jämförelse räntenivån på finska statens 10-åriga obligationer i slutet av respektive år.

20 Kap. 9 10 § i lagen om försäkringsbolag (521/2008).

21 Social- och hälsovårdsministeriets förordning om maximiräntesatser som ska tillämpas vid beräkning av ansvarsskulden i livförsäkrings- och skadeförsäkringsbolag (610/2008) 2 §.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2002–2011

8.2.2013

Sivu 17 (17)

BILAGA 3

Tabell 10. Premiespecifikation, miljoner euro (inklusive EES-bolag)

Miljoner euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Premieinkomst	448,0	472,2	525,8	598,5	632,0	656,1	684,7	714,5	736,9	763,3
Kreditförluster	10,7	10,8	12,7	14,3	17,6	26,4	18,0	15,0	15,2	10,6
Fördelningssystemet	63,0	68,0	69,4	65,3	64,6	61,5	65,3	66,6	68,8	77,0
Trafiksäkerhetsavgift	5,4	5,9	6,3	6,0	6,8	6,3	7,0	7,0	7,2	7,3
Premieskatt	111,0	117,0	126,9	141,4	152,3	160,3	167,1	169,7	181,3	188,1
Sjukvårdsavgift	20,8	22,7	21,9	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammanlagt	658,9	696,6	762,9	825,9	873,7	910,6	942,2	972,8	1 009,4	1 046,3

Figur 5. Försäkringspremiens fördelning

