



## UNDERSÖKNING AV TRAFIKFÖRSÄKRINGSPREMIEN

### 1. Allmänt

Försäkringsinspektionen har gjort en undersökning av trafikförsäkringens premier utgående från de uppgifter som samlats in under år 2008. Material har insamlats för undersökningen från försäkringsbolagen under räkenskapsåren 2002 - 2007. Materialet baserar sig både på bokslutsuppgifter och på uppgifter som producerats av försäkringsbolagens interna redovisning. Uppgifterna är delvis oreviderade. Ytterligare information lämnas av övermatematiker Pirkko Welin-Siikaluoma (09) 4155 9617 och matematiker Maarit Paakkinen (09) 4155 9528.

### 2. Bakgrund

Trafikförsäkringen är en lagstadgad försäkring som är obligatorisk för alla motorfordon som används i trafik (förutom de undantag som anges i trafikförsäkringslagen och -förordningen). Försäkringskyldigheten avser fordonets ägare eller dess permanenta innehavare. Trafikförsäkringen är även obligatorisk i det hänseendet att ett försäkringsbolag som har rätt att erbjuda trafikförsäkringar inte får vägra att bevilja och upprätthålla en försäkring som söks hos bolaget.

Om de skador som trafikförsäkringen ersätter och ersättningarna för skadorna föreskrivs i lagen. Genom trafikförsäkringen ersätter försäkringsbolaget de person<sup>1</sup>- och egendomsskador som användningen av fordonet i trafiken har orsakats motparten. Försäkringen täcker inte den skadevållandes egna skador, förutom personskador. Försäkringsbolaget är skyldigt 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 – såsom stadgas i trafikförsäkringslagen<sup>2</sup> – trafikförsäkringspremierna beräknas ”med beaktande av tryggheten av de försäkrades förmåner”, men dock så att försäkringspremierna ”står i rimlig proportion till försäkringskostnaderna”. Försäkringsinspektionen anser att även placeringsverksamhetens intäkter skall beaktas när rimligheten bedöms.

Enligt social- och hälsovårdsministeriets förordning<sup>3</sup> skall ett försäkringsbolag på begäran från Försäkringsinspektionen visa att försäkringspremierna står i proportion till riskerna. Bolaget skall vid behov till Försäkringsinspektionen överlämna uppgifter om premieintäkter och ersättningskostnader specificerade åtminstone med en noggrannhet så att försäkringar för den

<sup>1</sup> 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 för bestående kosmetiska men. Genom trafikförsäkringen utbetalas också bl.a. vårdstöd, pension på grund av arbetsoförmåga och familjepension samt ersättning för begravningskostnader.

<sup>2</sup> Trafikförsäkringslagen (279/1959) 18 §

<sup>3</sup> 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 §

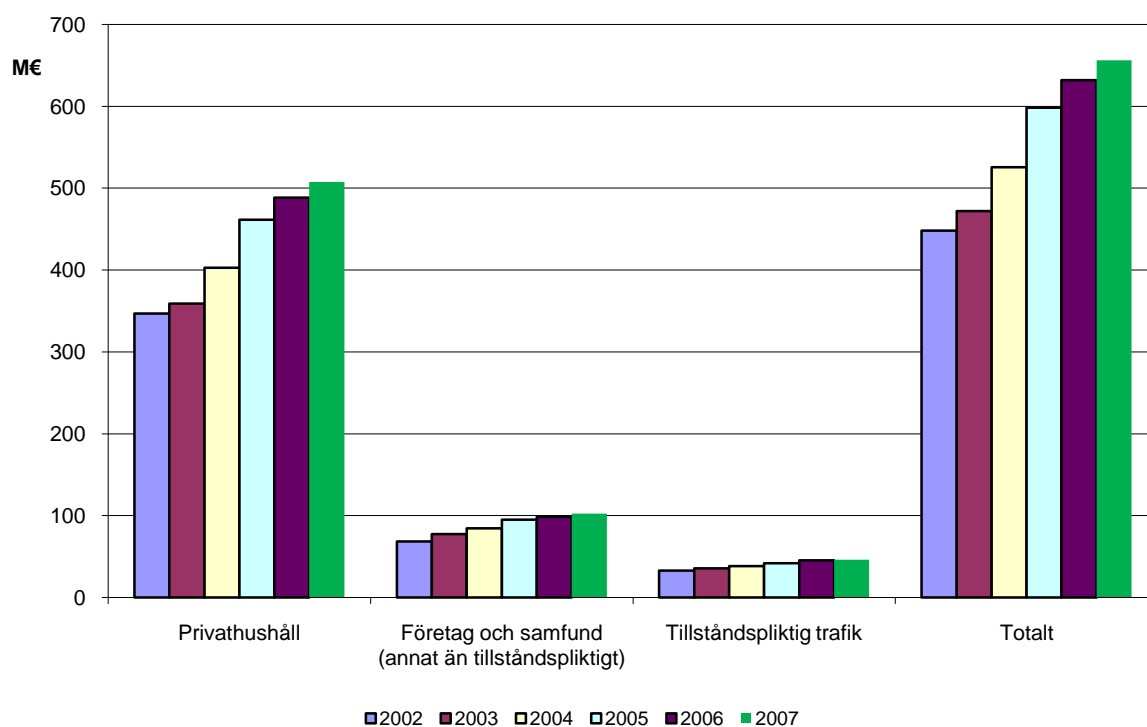
tillståndspliktiga trafiken kan följas som egen grupp och att övriga försäkringar specificeras i försäkringar för privathushåll respektive försäkringar för företag och samfund (nedan används benämningen kundgrupper för dessa grupper).

Försäkringsinspektionen 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 premieinkomstens utveckling och marknadsandelar som bygger på det insamlade materialet. Dessutom utförs beräkningar av trafikförsäkringens resultat under översiktsperioden. Vidare visas nyckeltal som avspeglar resultatet. Undersökningen visar information för åren 2002 - 2007 för den totala marknaden, per kundgrupp och per bolag.

### 3. Premieinkomstens utveckling

Under år 2007 bedrev tio finländska försäkringsbolag och två filialer till försäkringsbolag i andra EES-stater<sup>4</sup> trafikförsäkringsverksamhet i Finland. Av dessa filialer har en filial<sup>5</sup> erbjudit trafikförsäkringar först från och med år 2002. Förutom dessa har tre EES-försäkringsbolag rätt att erbjuda trafikförsäkringar i Finland enligt regeln om fritt utbud av tjänster. De senast nämnda bolagen ingår inte i undersökningen. En förteckning över de försäkringsbolag som ingår i undersökningen visas i bilaga 1.

Figur 1 visar utvecklingen hos de finländska bolagens och filialernas premieinkomst från trafikförsäkring<sup>6</sup> under åren 2002 – 2007 per kundgrupp och totalt.



**Figur 1. Trafikförsäkringspremiens inkomstutveckling**

<sup>4</sup> EES-försäkringsbolag som bedriver försäkringsrörelse i Finland på basis av etableringsrätten.

<sup>5</sup> Nordea Skadeförsäkring

<sup>6</sup> Med premieinkomst avses här premieinkomst enligt resultaträkningen, med avdrag för fördelningsposten, före avdrag av återförsäkrarens andel. I premieinkomsten enligt resultaträkningen ingår inte premieskatter, kreditförluster, trafiksäkerhetsavgifter och inte heller sjukvårdsavgifter.

Premieinkomsten för år 2007 uppgick till 656,1 miljoner euro (632,0 mn euro år 2006)<sup>7</sup>. Tillväxten från föregående år var 24,1 miljoner euro (33,5 mn euro), dvs. cirka 3,8 procent (5,6 %). Inflationen uppgick till 2,5 procent under år 2007.

Majoriteten av trafikförsäkringspremierna har sitt ursprung i privathushållens försäkringar. År 2007 var dessa premiers andel 77,4 procent av alla premier. Den minsta kundgruppen räknat enligt premieinkomst var den tillståndspliktiga trafiken vars andel var 7,0 procent. Övriga företags och samfunds premieinkomstandel var 15,6 procent.

Premietillväxten år 2007 var kraftigast inom försäkringarna för övriga företag och samfund där premierna ökade med cirka 4,1 procent. Den tillståndspliktiga trafiken stod för den lägsta tillväxten (1,9 %). Premieinkomsten från privathushåll ökade med cirka 3,9 procent.

År 2007 ökade antalet försäkringsår<sup>8</sup> med cirka 7 procent. Till ökningen av antalet försäkringsår bidrog att s.k. årlig prissättning blev vanligare vid motorcykelförsäkringar. Vid årlig prissättning gäller en motorcykelförsäkring hela året, i stället för att man i försäkringen utnyttjar en avställningstid under vinterperioden. Motorcyklarnas försäkringsår ökade 2007 med cirka 132 procent jämfört med året innan. I övriga fordons trafikförsäkringar ökade antalet försäkringsår med cirka 5 procent.

#### 4. Översikt över marknadsandelar

Tabell 1 visar de relativa andelarna för de finländska bolagen och de EES-filialer som är verksamma i Finland mätta enligt premieinkomst<sup>9</sup>.

**Tabell 1. Försäkringsbolagens marknadsandelar i procent enligt premieinkomster**

	Privathushåll			Företag och samfund (ej tillståndspliktiga)			Tillståndspliktig trafik			Totalt		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
A-Försäkring	1,5	1,2	1,1	4,2	4,2	4,4	33,4	35,2	36,1	4,2	4,1	4,1
Fennia	8,6	8,9	8,7	14,1	14,4	16,5	15,7	18,2	16,9	10,0	10,4	10,5
If	29,3	27,8	24,7	20,2	21,4	20,9	14,5	13,4	14,0	26,8	25,7	23,3
Lokalförsäkring	12,4	11,7	11,6	5,1	4,9	4,8	4,9	4,5	4,6	10,7	10,1	10,0
Pohjantähti	3,0	2,9	2,9	1,8	1,9	1,9	2,0	1,8	1,9	2,7	2,6	2,7
Pohjola	15,7	18,9	21,3	18,0	18,6	17,2	9,6	8,9	8,9	15,6	18,1	19,8
Tapiola	21,6	20,3	20,8	29,9	27,9	27,8	15,3	13,1	13,1	22,4	21,0	21,4
Turva	3,4	3,5	3,8	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,8	2,8	2,9	3,1
Veritas	1,8	1,6	1,5	5,7	5,7	5,2	3,4	3,6	3,4	2,6	2,4	2,2
Ålands	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5
Nordea*	1,5	2,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	1,5	1,9
Volvia**	0,7	0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,5
Totalt mn €	461,4	488,4	507,6	95,2	98,4	102,5	41,9	45,2	46,0	598,5	632,0	656,1

\*Finländsk filial till TrygVesta Forsikring A/S

\*\*Finländsk filial till If

<sup>7</sup> Den höga tillväxten år 2005 förklaras delvis av övergången till fullkostnadsansvar 1.1.2005. Enligt systemet med fullkostnadsansvar betalar försäkringsbolaget fullt pris för offentliga hälsovårdstjänster i stället för den klientavgift som tidigare togs ut av patienten. Före övergången till fullkostnadsansvar uppbars årligen en s.k. sjukvårdsavgift av bolagen, som redovisades till Folkpensionsanstalten, för täckandet av vårdkostnaderna inom den offentliga hälsovården. Denna sjukvårdsavgift upptogs inte i premierna i bokslutet till skillnad från den premiedel som uppbars för ersättningskostnaderna enligt fullkostnadsansvaret.

<sup>8</sup> Med försäkringsår avses den sammanlagda tiden i hela år för de försäkringsperioder som var giltiga under undersökningsåret. Ett försäkringsår utgörs t.ex. av en bil som är försäkrad under ett helt år eller av två bilar där respektive bil är försäkrad under ett halvt år.

<sup>9</sup> Med premieinkomst avses här premieinkomst enligt resultaträkningen, med avdrag för fördelningsposten, före avdrag av återförsäkrarens andel.

År 2007 utgjorde If:s andel på 23,3 procent den största marknadsandelen och därefter kom Tapiola med 21,4 procent och Pohjola med 19,8 procent andelar. Förutom dessa visade Fennia (10,5 %) och Lokalförsäkring (10,0 %) marknadsandelar på cirka tio procent. Dessa fem största bolag innehade 85,0 procent av marknaden.

Under 2007 utökade Pohjola (1,6 procentenheter), Tapiola (0,4) och Nordea (0,4) sina marknadsandelar mest. EES-filialernas marknadsandel fortsatte öka från 2,0 procent år 2006 till 2,4 procent år 2007. Marknadsandelen minskade mest för If (2,4) och Veritas (0,2).

Vid granskningen av trafikförsäkringspremierna per kundgrupp kan man se att marknaden fördelas på annat sätt. Inom försäkringarna för privathushåll var If, Tapiola och Pohjola fortfarande de största försäkringsbolagen mätta enligt marknadsandel. Förutom dessa nådde även Lokalförsäkring över tio procent marknadsandel, dvs. 11,6 procent.

Explicit marknadsledare inom den tillståndspliktiga trafiken var däremot A-Försäkring, som är specialiserad på försäkring av yrkestrafiken, med en marknadsandel på 36,1 procent och därefter kommer Fennia (16,9 %) samt de nästan lika stora If (14,0 %) och Tapiola (13,1). Inom försäkringar för övriga företag och samfund hade Tapiola den största marknadsandelen på 27,8 procent. Därefter följde If (20,9 %), Pohjola (17,2 %) och Fennia (16,5 %).

Marknadsledare mätt enligt antalet försäkringsår var If med 25,4 procent andel och därefter kom Tapiola (24,7 %), Pohjola (17,3 %) och Lokalförsäkring (12,3 %). Ökningen av försäkringsår var störst hos Nordea med cirka 30 procent fler försäkringsår 2007 än året innan. Den därefter kraftigaste ökningen hade If och Turva. För båda bolagen ökade försäkringsåren med 10 procent jämfört med året innan. Den antalsmässigt största ökningen av försäkringsår hade If.

## 5. Kundgruppsspecifika nyckeltal

Tabell 2 visar försäkringsrörelsens nyckeltal per år och per kundgrupp. I tabellen ingår alla finländska försäkringsbolag och EES-filialer som bedriver trafikförsäkringar i Finland. Som nyckeltal visas driftkostnadsprocent, skadeprocent och totalkostnadsprocent före avdrag av återförsäkrarens andel. I både premier och ersättningar har fördelningssystemets finansieringsandel<sup>10</sup> eliminerats enligt nuvarande redovisningspraxis. Eftersom allokering av redovisningen för Trafikförsäkringens katastrofpool<sup>11</sup> till kundgrupper skulle vara besvärlig ingår inte redovisning till eller från poolen i ersättningarna.

Med driftkostnadsprocent avses driftkostnadernas förhållande till premieintäkterna. Skadeprocenten erhålls genom att dividera skadekostnaderna med premieintäkterna. Driftkostnaderna består av driftkostnaderna för försäkringarna, förutom kostnaderna för skötseln av ersättningarna som ingår i ersättningskostnaderna. Med totalkostnadsprocenten avses summa av dessa båda relationstal. När de kostnader som försäkringen ger upphov till är lika stora som premieintäkterna, är totalkostnadsprocentens värde hundra. Om totalkostnadsprocenten överstiger hundra, innebär detta

<sup>10</sup> 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 den försäkringspremie 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.

<sup>11</sup> 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.

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 hundra procent är inte heller någon garanti för att bolagets resultat har varit positivt. I följande avsnitt granskas trafikförsäkringsresultatet så att även placeringsintäkterna beaktas.

**Tabell 2. Nyckeltal för den lagstadgade trafikförsäkring under åren 2002 - 2007 före avdrag för återförsäkrares andel (utan fördelningsposter)**

<b>Premieintäkter</b>				
<b>M€</b>	Privat- hushåll	Företag och samfund	Tillståndspliktig trafik	Totalt
2002	337,0	72,5	34,1	443,5
2003	345,7	75,1	35,2	456,0
2004	380,5	82,6	37,6	500,7
2005	446,2	92,7	42,4	581,3
2006	475,0	97,9	44,9	617,9
2007	521,1	105,3	45,8	672,3
medelvärde	417,6	87,7	40,0	545,3

<b>Driftkostnadsprocent</b>				
	Privat- hushåll	Företag och samfund	Tillståndspliktig trafik	Totalt
2002	26 %	27 %	22 %	26 %
2003	25 %	26 %	21 %	25 %
2004	22 %	21 %	19 %	22 %
2005	23 %	19 %	19 %	22 %
2006	23 %	19 %	19 %	22 %
2007	22 %	18 %	18 %	21 %
medelvärde	23 %	22 %	20 %	23 %

<b>Skadeprocent</b>				
	Privat- hushåll	Företag och samfund	Tillståndspliktig trafik	Totalt
2002	79 %	104 %	113 %	86 %
2003	91 %	105 %	145 %	97 %
2004	70 %	93 %	134 %	79 %
2005	91 %	114 %	100 %	95 %
2006	82 %	72 %	122 %	83 %
2007	75 %	90 %	100 %	79 %
medelvärde	81 %	96 %	119 %	87 %

<b>Totalkostnadsprocent</b>				
	Privat- hushåll	Företag och samfund	Tillståndspliktig trafik	Totalt
2002	105 %	131 %	135 %	112 %
2003	115 %	132 %	166 %	122 %
2004	92 %	114 %	153 %	101 %
2005	114 %	133 %	119 %	117 %
2006	105 %	91 %	141 %	105 %
2007	97 %	108 %	118 %	100 %
medelvärde	105 %	118 %	139 %	109 %

Trafikförsäkringens driftkostnadsprocent uppgick till cirka 23 procent under översiktsperioden. Detta var något högre än genomsnittet för försäkringsbolagen eftersom hela försäkringsrörelsens driftkostnadsprocent under motsvarande tid var cirka 19 procent. Under hela översiktsperioden kan en sänkning observeras i driftkostnaderna i förhållande till premieintäkterna både för hela rörelsen och för trafikförsäkring. 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 inträffar respektive år och förändringar som sker 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. tillståndspliktig trafik, har svängningen i skadeprocenten som förväntat varit störst (100 % - 145 %). Trafikförsäkringens hela skadeprocent varierade under översiktsperioden från 79 procent till 97 procent. Medelvärdet var 87 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. Detta ökade 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.

Betydande ändringar har skett i ersättningsansvaren och i beräkningsmetoderna för dessa under översiktsperioden. På grund av den ökade förväntade livslängden införde försäkringsbolagen under år 2003 och 2004 en ny modell för förväntad dödlighet som bygger på s.k. kohortberäkning. Detta ökade skadeprocenten speciellt år 2003 (med cirka 4 procentenheter). På grund av den neråtgående utvecklingen i räntenivån har den diskonteringsränta som används vid diskonteringen av pensionsansvar sänkts i flera steg under översiktsperioden vilket har ökat skadeprocenten. En lagändring som genomfördes år 2004 har även sänkt skadeprocenten. Enligt denna lagändring fonderas inte längre de kostnader för sjukvård och medicinsk rehabilitering som uppkommer tio år efter en olycka, utan de finansieras med hjälp av fördelningssystemet (effekten på skadeprocenten var cirka 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 sexåriga översiktsperioden har differensen i totalkostnadsprocenten varit betydande mellan kundgrupperna. En slutsats som kan dras av tabell 2 är att trafikförsäkringspremierna med avseende på kostnaderna har varit billigast för den tillståndspliktiga trafikens försäkringar och dyrast för privatpersoners försäkringar.<sup>12</sup>

## **6. Försäkringsrörelsens resultat**

Såsom ovan har konstaterats måste den placeringsintäkt som avser försäkringarna beaktas vid sidan av premier, ersättningar och driftkostnader när rörelsens lönsamhet - och samtidigt premiernas rimlighet - värderas. Placeringsintäktens allokering till försäkringar kan ändå utföras på flera olika

---

<sup>12</sup> Differensen i totalkostnadsprocenten mellan kundgrupperna kan kanske förklaras av att den ansvarsskuld som avser den tillståndspliktiga trafikens försäkringar är proportionellt större än för de andra kundgrupperna (t.ex. att personskadornas andel av de ersatta skadorna skulle vara högre). Då skulle placeringsintäkterna från täckningen av ansvarsskulden vara högre än övriga kundgruppers placeringsintäkter och därigenom skulle premierna kunna sänkas. Enligt det material som samlats in från bolagen är detta dock inte en tillräcklig förklaring till de observerade differenserna i totalkostnadsprocenten.

sätt beroende på vad man önskar mäta med 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 utjämning 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, vilket innebär att denna metod representerar ägarnas synvinkel på försäkringsverksamhetens lönsamhet.

Resultaten beräknas med den sammanräknade informationen från de finländska försäkringsbolagen (EES-filialerna ingår inte) för åren 2002 – 2007. Beräkningen är nettobaserad, vilket innebär att motsvarande återförsäkrars andel har avdragits från de ingående posterna. Även redovisningen från Trafikförsäkringens katastrofpool beaktas i beräkningen. Försäkringspremierna och ersättningarna uppges i enlighet med resultaträkningen med den skillnaden att fördelningsposterna har eliminerats från dem för åren 2002 - 2006. Informationen visas för respektive år under översiktsperioden och som översiktsperiodens aritmetiska medelvärde. För de beräknade relationstalen visas dessutom standardavvikelsen.

## **6.1 Försäkringsrörelsens utjämnade resultat**

Såsom man kunde se i föregående kapitel kan exceptionella poster 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 utfördes. Sådana avvikelseposter av engångsnatur 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 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 inleds, 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 på 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. Utjämningen av skadornas årliga fluktuationer förutsätter dock en tillräckligt lång översiktsperiod för det utjämnade resultatet.

Tabell 3 visar det utjämnade resultatet för trafikförsäkringens försäkringsrörelse.

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

1 000 euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	medelvärde	spridning %-enheter
Premieintäkt utan ändringar i beräkningsgrunden	436 711	443 116	483 290	550 982	593 371	637 398	524 145	
Nettoansvarsskuldens riskfria avkastning	86 300	76 255	80 789	70 397	85 231	101 023	83 332	
Ersättningskostnad utan ändringar i beräkningsgrunden eller andra exceptionella poster av engångsnatur	-357 752	-369 212	-393 103	-491 943	-512 647	-515 166	-439 970	
Driftskostnader	-110 200	-108 608	-105 085	-119 717	-129 136	-137 969	-118 453	
Förändring i garantiavgiftsposten	-1 973	-1 655	-1 726	-1 793	-1 839	-1 828	-1 802	
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat (netto)	53 086	39 895	64 165	7 926	34 980	83 458	47 252	
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/ bruttopremieinkomst utan fördelningsposter	11,9 %	8,5 %	12,4 %	1,3 %	5,7 %	13,0 %	8,8 %	4,6 %
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/ premie som påförts kunden	8,1 %	5,8 %	8,5 %	1,0 %	4,1 %	9,4 %	6,1 %	3,2 %

Vid beräkningen har premieintäkten korrigerats för effekterna av de ändringar som utförts i premieansvarets beräkningsgrunder. År 2007 minskade ändringarna i beräkningsgrunden premieansvaret med 4,4 miljoner euro (år 2006 en ökning på 1,4 mn euro) och denna post har dragits av från premieintäkterna i beräkningen.

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 2007 var denna ränta cirka 4,29 procent och under hela översiktsperioden i genomsnitt 3,98 procent (bilaga 2). Nettoansvarsskuldens riskfria intäkt beräknas genom att tillämpa det aktuella årets medelränta 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 den ökning av ersättningskostnaden som orsakas av upplösningen av föregående års diskontering.

Från ersättningskostnaderna har ändringarna i ersättningsansvarets beräkningsgrunder eliminerats. Dessa ändringar minskade ersättningskostnaden med totalt 4,4 miljoner euro (år 2006 en minskning med 16,7 mn euro).

Vid beräkningen av försäkringsrörelsens utjämnade resultat beaktas dessutom överföringarna till garantiavgiftsposten. Trafikförsäkringsbolagen är skyldiga att avsätta medel till garantiavgiftsposten enligt försäkringsbolags lag.<sup>13</sup> Överföringen är alltid minst noll<sup>14</sup>, och belastar därför i allmänhet resultatet.

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat uppgick år 2007 till 83,5 miljoner euro (35,0 mn euro år 2006) och medeltalet för hela översiktsperioden 2002–2007 var 47,3 miljoner euro. I förhållande till bruttopremieinkomsten<sup>15</sup> var resultatet 13,0 (5,7) procent för år 2007 och för hela översiktsperioden i genomsnitt 8,8 procent. Motsvarande standardavvikelse är 4,6 procentenheter. Det utjämnade resultatet under översiktsperioden har alltså visat överskott.

<sup>13</sup>Försäkringsbolags lag (521/2008) 9 kap. 5§

<sup>14</sup> Till garantiavgiftsposten avsätts 4 procent av föregående års belopp men dock så att garantiavgiftsposten inte överstiger ett belopp som motsvarar 3 procent av trafikförsäkringens bruttoansvarsskuld utan utjämningsbelopp.

<sup>15</sup> Med bruttopremieinkomst avses här bruttopremieinkomsten enligt resultaträkningen före avdrag av återförsäkrars andel men med avdrag för fördelningssystemets finansieringsandel.



Resultatet för 2007 var översiktsperiodens bästa. Till den positiva resultatutvecklingen bidrog den i förhållande till tidigare år höga räntenivån på finska statens obligationer som förfaller om tio år som användes vid beräkningen av den riskfria placeringsintäkten.

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 (t.ex. ersättningsinflation). 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 skulle ha varit negativt utan placeringsintäkter, eftersom det utjämnade resultatet är mindre än den riskfria intäkt som har beräknats för ansvarsskulden.

Det ovan beräknade relationstalet mäter resultatet i förhållande till den premie som räknas som försäkringsbolagets resultat. Sista raden i tabellen visar, för jämförelsens skull, försäkringsrörelsens utjämnade resultat i förhållande till den premie som uppburits av kunden. I denna premie har man även beaktat de för överföring avsedda inkomstposter som ett försäkringsbolag är skyldig att uppbära av kunderna tillsammans med premien, men som inte ingår i försäkringsbolagets premieinkomst. Dessa poster utgörs av premieskatt, trafikförsäkringsavgift, sjukvårdsavgift fram till år 2004 samt fördelningssystemets finansieringsandel. I den premie som uppbars av kunden ingår kreditförluster på premiefordringar som inte heller räknas in i försäkringsbolagets premieinkomst. Under år 2007 utgjorde dessa poster som inte tillhör försäkringsbolagets premieinkomst cirka 28,3 procent av den premie som uppbars av kunden (bilaga 3). Under översiktsperioden var det utjämnade resultatet för försäkringsrörelsen i genomsnitt 6,1 procent i förhållande till den premie som uppbars av kunderna och varierade från 1,0 procent år 2005 till 9,4 procent år 2007.

## 6.2 Försäkringsrörelsens resultat

Försäkringsrörelsens (icke utjämnade) resultat erhålls genom att till resultatet återföra inverkan av ändringarna i beräkningsgrunderna för ansvarsskulden, vilka korrigerats i det utjämnade resultatet, samt genom att beakta placeringsintäkterna enligt verkligt värde som beräknats på täckningen för nettoansvarsskulden. Intäkterna enligt verkligt värde kan, beroende på omständigheterna, också vara mindre än ovan nämnda riskfria avkastning. Det resultat som erhållits 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 bemärkelsen 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.

Ett angreppssätt kunde vara att anta att den placeringsintäkt som erhållits på denna täckning är proportionellt av samma storlek som bolagets intäkt till verkligt värde på samtliga placeringstillgångar. Detta kunde dock leda till felaktiga slutsatser beroende på att försäkringsbolagens kapitalstruktur och placeringsstrategier skiljer sig avsevärt från varandra. Lagstiftningen fastställer ett stort antal begränsningar för de tillgångar som täcker ansvarsskulden. Däremot finns inga regleringar för de medel som inte avser täckning. Den placeringsintäkt som erhålls för samtliga tillgångar behöver därför inte beskriva den intäkt som erhålls på tillgångar för täckning av ansvarsskulden.

Enligt lagen om försäkringsbolag skall de tillgångar som täcker ansvarsskulden vara uppbyggda

med hänsyn till arten av den försäkringsrörelse som bolaget bedriver så att dess placeringar, vilka skall 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 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 år 2007 baserar sig på de uppgifter som bolagen lämnat om de tillgångar som utgör täckning för ansvarsskulden. För de år som föregår 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 att bolaget i sin placeringsportfölj har masskuldebrevslån i första hand för täckning av ansvarsskulden och i synnerhet pensionsansvaren<sup>16</sup>. Naturligtvis baserar sig även denna beräkningsmetod på uppskattningar. Eftersom Försäkringsinspektionen inte har uppgifter om de bolagsspecifika placeringsintäkterna till verkligt värde för olika placeringsinstrument för tiden före år 2005, har genomsnittliga uppskattade placeringsintäkter<sup>17</sup> på finansmarknadsinstrumenten använts för dessa år vid beräkningen av det alternativa resultatet för respektive bolag. I bilaga 2 visas de genomsnittliga placeringsintäkterna till verkligt värde som beräknats för de tillgångar som täcker ansvarsskulden.

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

1 000 euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	medelvärde	spridning
								%-enheter
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat (netto)	53 086	39 895	64 165	7 926	34 980	83 458	47 252	
Återföring av inverkan av ändringar i ansvarsskuldens beräkningsgrunder på resultatet	-19 745	-66 324	10 430	-21 776	15 287	8 799	-12 221	
Avkastning på nettoansvarsskulden över den riskfria avkastningen	-5 367	19 783	54 760	38 866	-30 565	-14 653	10 471	
Försäkringsrörelsens resultat (netto)	27 974	-6 645	129 355	25 017	19 702	77 604	45 501	
Försäkringsrörelsens resultat/ bruttopremieinkomst utan fördelningsposter	6,3 %	-1,4 %	24,9 %	4,2 %	3,2 %	12,1 %	8,2 %	9,3 %

Tabellen visar att ändringarna i beräkningsgrunderna har haft en betydande effekt på bolagens resultat under alla granskade år. Resultatet för 2007 förbättrades å ena sidan av de effekter som ändringen av sättet att bokföra fördelningsposter hade på premieansvarets belopp och å andra sidan av de höjningar av ansvarsskuldens diskontoränta som gjordes till följd av den allmänna räntenivåhöjningen. Resultatet försvagades å sin sida av preciseringarna i beräkningen av premieansvaret och av ersättningsansvaret. Samverkan av dessa förändringar förbättrade resultatet. Under hela översiktsperioden har förändringarna i snitt försvagat resultatet.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Som genomsnittlig antagen avkastning på finansmarknadsinstrumenten har år 2002 använts 8,93 %, år 2003 4,69 % och år 2004 6,89 % (källor: Effas Bond Index Govt, MSCI Euro Credit Corp. Index och Leonia Penningmarknadsindex)

Avkastningen på nettoansvarsskulden över den riskfria avkastningen har i genomsnitt varit positiv under hela översiktsperioden. Detta betyder att det verkliga värdet på avkastningen under hela perioden har överstigit den riskfria avkastningens nivå. År 2007 var denna post negativ, eftersom avkastningen till verkligt värde var mindre än den riskfria avkastningen. I synnerhet på ränteplaceringar var avkastningen till verkligt värde anspråkslös, vilket i hög grad berodde på turbulensen på marknaden till följd av bolånekrisen i USA.

På grund av detta var försäkringsbolagens icke utjämnade resultat för trafikförsäkringsrörelsen under hela översiktsperioden cirka 8,2 procent i förhållande till bruttopremieinkomsten. Resultatet har varierat mycket mellan åren, från -1,4 procent år 2003 till 24,9 procent år 2004. Spridningen under översiktsperioden uppgick till 9,3 procentenheter. Såsom förväntat var variationerna i det icke utjämnade resultatet större än i det utjämnade resultatet, där spridningen endast var 4,6 procentenheter. Det icke utjämnade resultatets spridning beskriver riskerna inom försäkrings- och placeringsverksamheten.

När dessa resultat jämförs med den totalkostnadsprocent som visas i kapitel 5 kan man se att försäkringsrörelsen har gett försäkringsbolagen vinst förutom år 2003 trots att totalkostnadsprocenten alla år överstigit 100 procent.

### 6.3 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 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 social- och hälsovårdsministeriet föreskriver (solvenskapitalets målsatta gräns).<sup>18</sup> I föreskriften omfattar kravet på solvenskapital hela bolaget och avser alltså inte respektive försäkringsgren. För att trafikförsäkringsverksamhetens resultat skall kunna beräknas skall en andel av detta solvenskapital hänföras till trafikförsäkring. I denna undersökning utförs allokeringarna enligt samma princip som i statistikundersökningen om lagstadgad olycksfallsförsäkring<sup>19</sup>. Som fördelningsgrund används både nettopremieintäkter och nettoansvarsskuld.<sup>20</sup>

I beräkningen beaktas placeringsintäktens verkliga värde för de 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 tillämpa den på detta sätt erhållna

<sup>18</sup> Social- och hälsovårdsministeriets föreskrifter för inhemska försäkringsbolag 60/02/1999, föreskrift om skadeförsäkringsbolagets solvenskapital och utjämningsbelopp och dess gränser: solvenskapitalets målsatta gräns VPO<sub>1</sub>

<sup>19</sup> Statistikundersökning om lagstadgad olycksfallsförsäkring, Försäkringsinspektionens publikationer, STATISTIK 2007:1, ISBN 978-952-5350-4 7-0

<sup>20</sup> Trafikförsäkringens andel beräknas med fördelningsförhållandet

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

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

avkastningsnivån på medelvärdet vid början och slutet av året för den målsatta gränsen för solvenskapitalet.

Tabell 5 visar en beräkning av trafikförsäkringsverksamhetens resultat.

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

1 000 euro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	medelvärde	spridning
Försäkringsrörelsens resultat	27 974	-6 645	129 355	25 017	19 702	77 604	45 501	
Avkastning på solvenskapitalets målsatta gräns	-51 017	13 390	6 440	45 541	46 915	23 984	14 209	
Försäkringsverksamhetens resultat	-23 043	6 745	135 795	70 558	66 617	101 588	59 710	
Försäkringsverksamhetens resultat/genomsnittlig målsatt gräns för solvenskapitalet	-5,3 %	1,7 %	34,0 %	16,6 %	14,6 %	21,4 %	13,8 %	14,0 %

Tabellen visar att det verkliga värdet på de placeringsintäkter som allokerats till täckning av den målsatta gränsen för solvenskapitalet har varit positivt förutom år 2002<sup>21</sup>. Försäkringsverksamhetens resultat varierade under översiktsperioden från -23,0 miljoner euro år 2002 till 135,8 miljoner euro år 2004. Medelavkastningen var 59,7 miljoner euro. När detta ställs i relation till undersökningen av den genomsnittliga solvenskapitalkravet<sup>22</sup>, erhålls en värdering av avkastningen på sysselsatt kapital, och denna var i genomsnitt 13,8 procent under översiktsperioden. Motsvarande spridning var 14,0 procentenheter under översiktsperioden. I denna beräkning har skatterna inte beaktats. Inga avdrag i intäkterna har heller gjorts för en värdering av avkastningskravet på det sysselsatta kapitalet.

#### 6.4 Företagsspecifika resultat

I bilaga 4 visas resultaträkningarna för trafikförsäkringens försäkringsrörelse och försäkringsverksamheten enligt tabellerna 3, 4, och 5 per försäkringsbolag för de finländska försäkringsbolagen. För EES-filialerna visas tabellerna 3 och 4. En beräkning av försäkringsverksamhetens resultat för EES-filialerna enligt tabell 5 är inte meningsfull eftersom de utländska försäkringsbolag som äger filialerna inte följer de finländska solvensreglerna. Därför är det inte motiverat att använda solvenskapitalets målsatta gräns som en mätare för verksamhetens sysselsatta kapital. Eftersom inspektionen 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, avkastningens verkliga värde allokerad till täckningen av trafikförsäkringens ansvarsskuld som behövs för tabell 4. 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 4. Det verkliga värdet för filialernas placeringsintäkt för täckning av nettoansvarsskulden beräknas genom att anta att avkastningen för respektive år är lika stor som för undersökningens finländska bolag i genomsnitt. De genomsnittliga placeringsintäkterna visas i bilaga 2.

Såsom tidigare har konstaterats varierar trafikförsäkringens resultat årligen beroende på 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. En längre tidsperiod behövs för att få en uppfattning om trafikförsäkringens lönsamhet i ett bolag. Av dessa skäl visar de bolagsspecifika resultattabellerna under översiktsperioden 2002 – 2007 medelvärden. Vid sidan av de aritmetiska medelvärdena för

<sup>21</sup> År 2002 avspeglades osäkerheten om läget i Irak på företag och investerare så att räntorna och aktiekurserna sjönk globalt.

<sup>22</sup> Medelvärdet vid början och slutet av året av den målsatta gränsen för det solvenskapital som allokerats till trafikförsäkringen.

resultatens procenttal visas motsvarande standardavvikelser för att ge information om resultatens årliga variation. I bilaga 4 visas dessutom de aritmetiska medelvärdena av driftkostnadsprocentalen, skadeprocentalen och totalkostnadsprocentalen per bolag (utan fördelningsposter och efter avdrag av återförsäkrarens andel).

Försäkringsbolagens resultat avviker i stor utsträckning från varandra både med avseende på medelvärde och på spridning. Försäkringsrörelsens utjämnade resultat i förhållande till bruttopremierna varierade för de finländska försäkringsbolagen från -2,6 procent (Fennia) till 18,5 procent (Pohjantähti). Filialernas resultat varierade från -58,3 procent (Nordea) till -1,8 procent (Volvia). Nordeas exceptionella resultat beror på att trafikförsäkringarna började säljas först från och med år 2002 och att driftkostnadernas andel i förhållande till premierna är hög i en verksamhet som inleds. Variationerna i det utjämnade resultatet är störst hos de minsta aktörerna. Den största spridningen som observerades bland finländska bolag var 24,5 procentenheter (Ålands). Den största spridningen bland filialerna var 84,0 procentenheter (Nordea).

Det utjämnade resultatets variationer förklaras i stor utsträckning av svängningarna i ersättningskostnaderna. I små bolag kan till och med den kostnad en enskild skada medför för försäkringsbolaget vara betydande i förhållande till premieinkomsten. Eftersom ett försäkringsbolag inte kan neka 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, är försäkringsbolagets möjligheter små att begränsa de kostnader en skada medför för bolaget. Ett försäkringsbolag kan begränsa storleken på ersättningskostnaderna främst med hjälp av återförsäkring och poolarrangemang. Återförsäkringarnas självrisker kan ändå vara höga i relation till premievolymen för ett bolags trafikförsäkringar. En återförsäkring kan också ge ett bristfälligt skydd i sådana situationer då ersättningsskyldighet uppkommer vid flera olika skadefall (till exempel på grund av svårt väglag). I sådana fall utjämnas resultatet endast delvis av en återförsäkring.

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. Den uppskattade placeringsintäktens verkliga värde från den genomsnittliga täckningen för nettoansvarsskulden underskred till exempel den riskfria intäkt som användes vid beräkning inom tre bolag. Det genomsnittliga resultatet för försäkringsrörelsen under översiktsperioden varierade för de finländska försäkringsbolagen från 0,8 procent (Tapiola) till 21,3 procent (Pohjola). En bedömning av filialernas verkliga resultat varierade från -57,6 procent (Nordea) till 0,7 procent (Volvia). Försäkringsverksamhetens resultat beräknat för de finländska försäkringsbolagen i förhållande till målgränsen för det genomsnittliga solvenskapitalet fick värden mellan 2,4 procent (If) och 52,5 procent (Turva).

Tabell 6 och 7 visar ett sammandrag av nyckeltalen för de finländska försäkringsbolagen och EES-filialerna.

**Tabell 6. Sammandrag av bolagsspecifika relationstal**

	Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/bruttopremier		Försäkringsrörelsens resultat/bruttopremier		Försäkringsverksamhetens resultat/solvenskapital 1
	Finl. bolag	Filialer	Finl. bolag	Filialer	Finl. bolag
Lägsta	-2,6 %	-58,3 %	0,8 %	-57,6 %	2,4 %
Median	8,3 %		7,7 %		15,6 %
Medelvärde	9,0 %		9,5 %		21,5 %
Högsta	18,5 %	-1,8 %	21,3 %	0,7 %	52,5 %

**Tabell 7. Sammandrag av de bolagsspecifika nyckeltalen**

	Skadeprocent		Driftkostnadsprocent		Totalkostnadsprocent	
	Finl. bolag	Filialer	Finl. bolag	Filialer	Finl. bolag	Filialer
Lägsta	63,3 %	79,2 %	17,6 %	17,7 %	86,7 %	106,5 %
Median	84,3 %		22,3 %		106,1 %	
Medelvärde	85,4 %	84,0 %	22,0 %		107,4 %	
Högsta	115,6 %	88,8 %	26,1 %	99,5 %	135,7 %	178,7 %

## Statistiska källor

I undersökningen deltog de finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring:

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

samt EES-filialerna:

- Volvia, If Skadeförsäkring Ab (publ), filial i Finland (Volvia)
- Nordea Skadeförsäkring, finländsk filial för TrygVesta Forsikring A/S (Nordea)

## Intäkter av placeringsverksamheten

### Placeringsintäkter som hänför sig till trafikförsäkring (%), finländska försäkringsbolag tot.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Medelvärde
Nettoansvarsskuldens riskfria avkastning	4,98 %	4,13 %	4,11 %	3,35 %	3,78 %	4,29 %	3,98 %
Gångse avkastning på nettoansvarsskulden	4,67 %	5,20 %	6,90 %	5,20 %	2,42 %	3,66 %	4,46 %
Gångse avkastning på solvenskapitalets målsatta gräns	-11,75 %	3,46 %	1,61 %	10,72 %	10,28 %	5,04 %	3,31 %

## 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 den beräkningsränta som tillämpas genom att följa beräkningsprinciper<sup>23</sup> enligt försäkringsbolagslag. I social- och hälsovårdsministeriets förordning<sup>24</sup> stadgas om den högsta tillåtna diskonteringsräntan.

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

### Tillämpad beräkningsränta

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Högsta	4,00 %	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,50 %	3,50 %
Median	4,00 %	3,70 %	3,50 %	3,40 %	3,30 %	3,50 %
Medelvärde	3,90 %	3,70 %	3,40 %	3,40 %	3,30 %	3,40 %
Lägsta	3,50 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Högsta tillåtna beräkningsränta	4,00 %	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,80 %	3,70 %
Finska statsobligationernas ränta	4,29 %	4,29 %	3,70 %	3,23 %	3,97 %	4,40 %

<sup>23</sup> Försäkringsbolag (521/2008) kap. 9 10 §

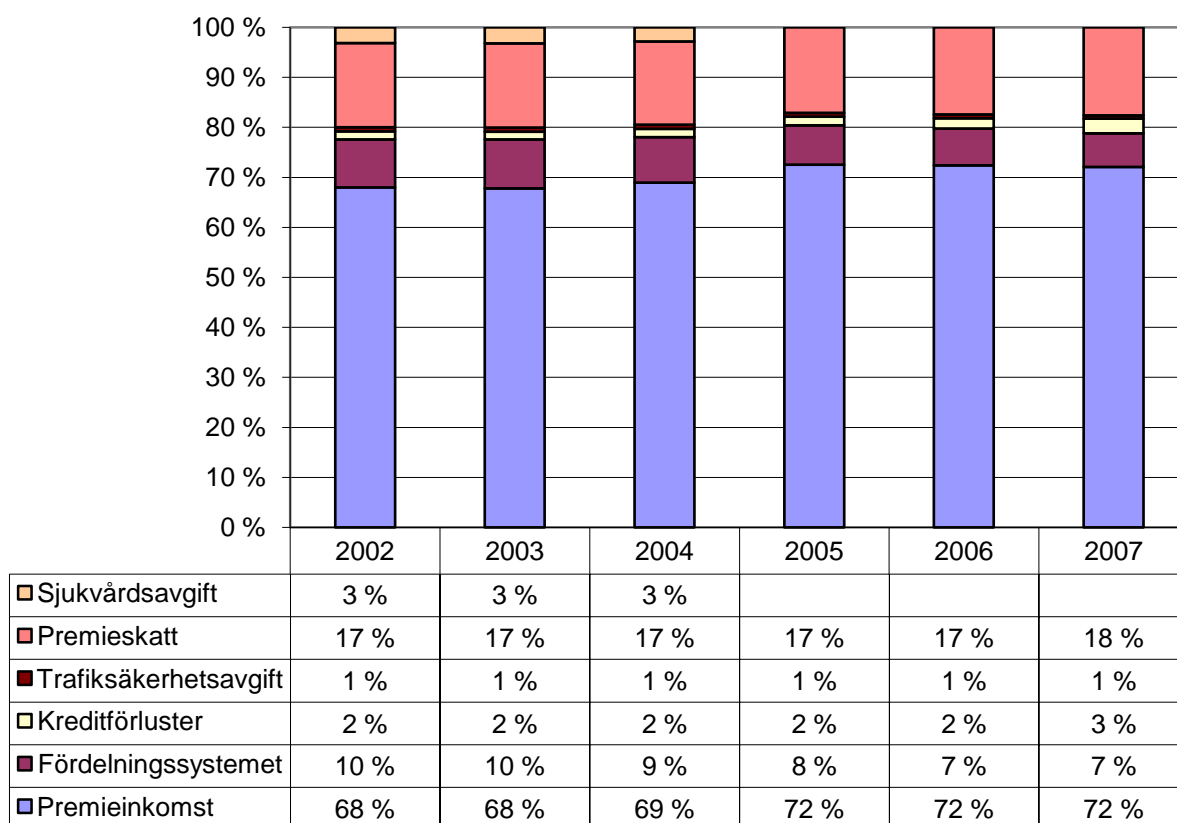
<sup>24</sup> Social- och hälsovårdsministeriets förordning om maximiräntesatser som ska tillämpas vid beräkning av ansvarsskulden i livförsäkringsbolag och skadeförsäkringsbolag (610/2008) 2 §



## BILAGA 3

Premiespecifikation (1 000 €)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Premieinkomst	448 001	472 160	525 671	598 506	631 976	656 103
Fördelningssystemet	63 014	68 040	69 388	65 346	64 632	61 531
Kreditförluster	10 734	10 779	12 678	14 290	17 603	26 355
Premieskatt	110 953	117 006	126 933	141 441	152 275	160 313
Trafiksäkerhetsavgift	5 416	5 884	6 251	6 037	6 777	6 280
Sjukvårdsavgift	20 826	22 737	21 876	267	402	
<b>Totalt</b>	<b>658 945</b>	<b>696 605</b>	<b>762 797</b>	<b>825 888</b>	<b>873 664</b>	<b>910 582</b>

### Försäkringspremiens fördelning



**Tabell 3. Trafikförsäkringsrörelsens utjämnade nettoresultat utan fördelningsposter, medelvärden och spridning (i procentenhet) för översiktsperioden 2002–2007 per försäkringsbolag**

1.000 euro	A-Försäkring	Fennia	If	Lokalförsäkring	Pohjantähti	Pohjola	Tapiola	Turva	Veritas	Ålands	Volvia	Nordea
Premieintäkt utan ändringar i beräkningsgrunden	23 542	53 090	143 883	56 106	14 115	96 533	114 986	7 232	11 836	2 822	2 473	5 557
Nettoansvarsskuldens riskfria avkastning	4 530	9 468	24 676	6 782	1 010	17 079	16 965	1 258	1 003	562	173	239
Ersättningskostnad utan ändringar i beräkningsgrunden eller andra exceptionella poster av engångsnatur	-21 483	-52 834	-120 624	-47 128	-8 926	-75 451	-96 760	-4 973	-9 216	-2 576	-2 343	-4 249
Driftskostnader	-4 533	-11 788	-32 359	-12 350	-3 293	-25 218	-24 295	-1 213	-2 864	-540	-425	-2 538
Förändring i garantiavgiftsposten	-88	-207	-597	-72	-19	-413	-284	-29	-81	-13	0	0
<b>Försäkringsrörelsens utjämnade resultat (netto)</b>	<b>1 968</b>	<b>-2 271</b>	<b>14 977</b>	<b>3 337</b>	<b>2 887</b>	<b>12 530</b>	<b>10 613</b>	<b>2 276</b>	<b>678</b>	<b>255</b>	<b>-122</b>	<b>-991</b>
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/ bruttopremieinkomst	7,5 % 11,9 %	-2,6 % 13,3 %	10,7 % 7,3 %	6,2 % 7,4 %	18,5 % 12,7 %	12,6 % 6,9 %	8,7 % 11,5 %	15,0 % 2,1 %	5,2 % 17,9 %	7,8 % 24,5 %	-1,8 % 36,5 %	-58,3 % 83,8 %
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/ premie som påförts kunden	5,4 % 8,5 %	-1,9 % 9,2 %	7,4 % 5,0 %	4,4 % 5,3 %	13,0 % 9,0 %	8,7 % 4,7 %	6,1 % 8,1 %	10,6 % 1,6 %	4,0 % 13,4 %	5,9 % 17,9 %	0,8 % 29,5 %	-34,1 % 46,9 %

**Tabell 4. Trafikförsäkringsrörelsens ( icke utjämnade) nettoresultat utan fördelningsposter, medelvärden och spridning (i procentenhet) för översiktsperioden 2002–2007 per försäkringsbolag**

1.000 euro	A-Försäkring	Fennia	If	Lokalförsäkring	Pohjantähti	Pohjola	Tapiola	Turva	Veritas	Ålands	Volvia	Nordea
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat (netto)	1 968	-2 271	14 977	3 337	2 887	12 530	10 613	2 276	678	255	-122	-991
Återföring av inverkan av ändringar i ansvarsskuldens beräkningsgrunder på resultatet	2 593	1 717	-3 631	-1 115	86	3 767	-14 661	-348	-120	-508	62	0
Avkastning på nettoansvarsskuden över den riskfria avkastningen	-200	1 519	-3 744	2 692	-430	4 969	4 696	68	539	361	12	1
<b>Försäkringsrörelsens resultat (netto)</b>	<b>4 361</b>	<b>966</b>	<b>7 603</b>	<b>4 914</b>	<b>2 543</b>	<b>21 265</b>	<b>648</b>	<b>1 996</b>	<b>1 098</b>	<b>108</b>	<b>-48</b>	<b>-989</b>
Försäkringsrörelsens resultat / bruttopremieinkomst utan fördelningsposter	16,6 % 27,0 %	4,5 % 21,4 %	5,2 % 18,8 %	8,1 % 5,2 %	15,9 % 13,9 %	21,3 % 16,0 %	0,8 % 9,5 %	12,8 % 4,9 %	7,3 % 16,0 %	2,7 % 42,2 %	0,7 % 33,6 %	-57,6 % 83,0 %

**Tabell 5. Trafikförsäkringsverksamhetens resultat, medelvärden och spridning (i procentenhet) för översiktsperioden 2002–2007 per försäkringsbolag**

1.000 euro	A-Försäkring	Fennia	If	Lokalförsäkring	Pohjantähti	Pohjola	Tapiola	Turva	Veritas	Ålands	Volvia	Nordea
Försäkringsrörelsens resultat	4 361	966	7 603	4 914	2 543	21 265	648	1 996	1 098	108		
Avkastning på solvenskapitalets målsatta gräns	188	2 887	-6 647	2 716	-93	7 820	6 020	180	835	304		
<b>Försäkringsverksamhetens resultat</b>	<b>4 548</b>	<b>3 853</b>	<b>956</b>	<b>7 629</b>	<b>2 450</b>	<b>29 085</b>	<b>6 668</b>	<b>2 176</b>	<b>1 933</b>	<b>411</b>		
Försäkringsverksamhetens resultat/genomsnittlig målsatt gräns för solvenskapitalet	20,8 % 40,4 %	8,2 % 17,5 %	2,4 % 26,9 %	12,3 % 13,0 %	48,6 % 48,2 %	32,7 % 21,7 %	8,9 % 10,5 %	52,5 % 24,3 %	19,0 % 27,9 %	9,7 % 35,4 %		
utjämningsbelopp	112 254	237 389	617 228	177 354	25 462	420 757	438 789	33 088	26 392	14 410	4 709	7 443
Solvenskapitalets målsatta gräns (VPO <sub>1</sub> )	19 902	59 312	102 494	56 581	4 961	90 932	76 805	4 142	10 098	3 649		
<b>Nyckeltal (netto) utan fördelningsposter</b>												
skadeprocent	83,3 %	94,8 %	86,5 %	85,4 %	63,3 %	75,6 %	97,5 %	73,3 %	78,9 %	115,6 %	88,8 %	79,2 %
driftskostnadsprocent	18,9 %	22,2 %	22,6 %	22,5 %	23,4 %	26,1 %	21,5 %	17,6 %	25,3 %	20,1 %	17,7 %	99,6 %
totalkostnadsprocent	102,1 %	116,9 %	109,1 %	108,0 %	86,7 %	101,7 %	119,0 %	90,9 %	104,3 %	135,7 %	106,5 %	178,8 %