

Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

1 (16)

Innehåll

■ Sammanfattning	1
■ Bakgrund	1
■ Premieinkomstens utveckling	2
■ Marknadsandelar	3
■ Kundgruppsspecifika nyckeltal	4
■ Trafikförsäkringens resultat	6
■ Nyckeltal	13
■ Bilagor	14

Sammanfattning

Ur premiesättningsynvinkel har försäkringspremierna inom trafikförsäkring varit betryggande. År 2012 var premieinkomsten från trafikförsäkringen 790 miljoner euro, vilket var en ökning på cirka fyra procent jämfört med nivån 2011. Försäkringsrörelsens utjämnade resultat utgjorde 13 procent av premieinkomsten 2012, jämfört med i genomsnitt nio procent under översiktsperioden 2003–2012.

Resultatutfallet 2012 för trafikförsäkringen var det bästa under översiktsperioden, det vill säga 36 procent i förhållande till premieinkomsten, men stora skillnader förekom ändå mellan enskilda bolag. Under hela översiktsperioden var resultatprocenten i genomsnitt över tio, och således har försäkringsrörelsen varit lönsam för försäkringsbolagen i genomsnitt. Avkastningen på sysselsatt kapital i försäkringsverksamheten var under översiktsperioden i genomsnitt 19 procent.

År 2012 låg sammanlagd totalkostnadsprocenten inom trafikförsäkring under hundra för första gången under översiktsperioden. Även i fråga om totalkostnadsprocenten fanns det skillnader mellan kundgrupperna: de genomsnittliga trafikförsäkringspremierna i förhållande till kostnaderna var lägst inom den tillståndspliktiga trafiken och högst inom trafikförsäkringar för privatpersoner.

Finansinspektionens undersökning av trafikförsäkringen bygger på material som omfattar perioden 2003–2012. Materialet är baserat på bokslutsuppgifter och uppgifter ur bolagens interna redovisning, som till en del inte är granskade av revisor. I utredningen ingår beräkningar, diagram och tabeller gällande försäkringspremierna och resultaten. Resultatuppgifterna redovisas både sammanräknat för branschen och per försäkringsbolag.

Närmare upplysningar lämnas av ledande matematiker Pirkko Welin-Siikaluoma, telefon 010 831 5533, och matematiker Tuuli Wiio, telefon 010 831 5534.

Bakgrund

Trafikförsäkringen 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. Trafikförsäkringen är även obligatorisk i det avseendet att ett försäkringsbolag som har rätt att bevilja trafikförsäkringar inte får vägra att bevilja eller hålla i kraft en försäkring som söks hos bolaget.

Om de skador som trafikförsäkringen ersätter och ersättningarna för skadorna föreskrivs i lagstiftningen.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

2 (16)

Utifrån trafikförsäkringen ersätter försäkringsbolagen person- och egendomsskador som användningen av fordonet i trafiken har orsakat motparten. Trafikförsäkringen 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 skadelidande är tryggad även i de fall då det försäkringsbolag som har beviljat försäkringen träder i likvidation. Om ett försäkringsbolag på grund av likvidation eller konkurs saknar säkerheter, svarar i sista hand de försäkringsbolag som enligt finsk lag bedriver trafikförsäkring gemensamt för ersättningen.

Till följd av dessa omständigheter är det viktigt att trafikförsäkringspremierna beräknas med beaktande av tryggheten av de försäkrade förmånerna, men dock så att försäkringspremierna står i rimlig proportion till försäkringskostnaderna¹.

Enligt social- och hälsovårdsministeriets förordning² ska ett försäkringsbolag på begäran av Finansinspektionen visa att försäkringspremierna står i rimlig proportion till riskerna. Bolaget ska med andra ord vid behov till Finansinspektionen lämna uppgifter om premieintäkter och ersättningskostnader. Dessa ska specificeras åtminstone så noggrant att försäkringarna för den tillståndspliktiga trafiken kan följas som en separat grupp. De övriga försäkringarna ska delas in i privathushåll respektive företag och sammanslutningar (nedan används benämningen "kundgrupper" för dessa grupper).

Finansinspektionen har samlat in data 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 ingår beräkningar av trafikförsäkringens resultat under översiktsperioden samt

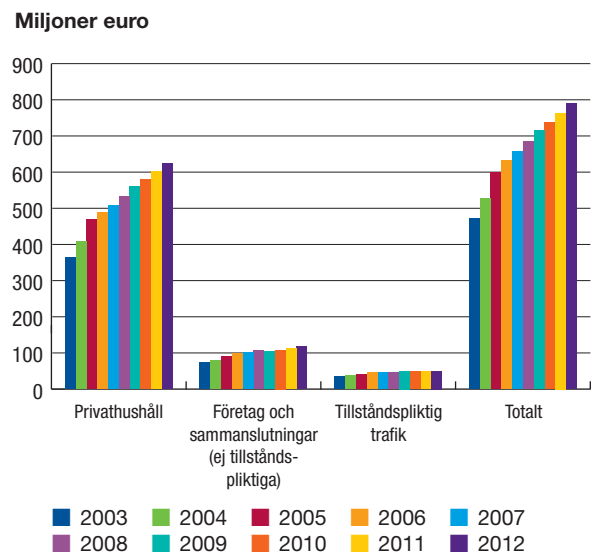
nyckeltal för resultatet. I undersökningen presenteras information om marknaden totalt samt per kundgrupp och bolag 2003–2012.

Premieinkomstens utveckling

År 2012 bedrev elva finländska försäkringsbolag och två filialer till försäkringsbolag i andra EES-stater³ trafikförsäkringsverksamhet i Finland. Förutom dessa hade tre EES-försäkringsbolag rätt att erbjuda trafikförsäkringar i Finland enligt regeln om fritt utbud av tjänster. De sistnämnda bolagen omfattades inte av denna undersökning. En förteckning över de försäkringsbolag som ingick i undersökningen finns i bilaga 1.

Diagram 1 visar utvecklingen för de finländska bolagens och filialernas premieinkomster från trafikförsäkring⁴ 2003–2012 per kundgrupp och totalt.

Diagram 1. Utveckling av premieinkomsten från trafikförsäkring



¹ Trafikförsäkringslag (279/1959) 18 §.

² 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 §.

³ EES-försäkringsbolag som bedriver försäkringsrörelse i Finland med stöd av etableringsrätten.

⁴ Med premieinkomst avses här premieinkomst enligt resultaträkningen, med avdrag för fördelningsposten och före avdrag för återförsäkrarens andel.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

3 (16)

År 2012 uppgick premieinkomsten till 789,8 miljoner euro (2011: 763,3 miljoner euro). Ökningen jämfört med året innan var 26,4 (26,5) miljoner euro, eller 3,5 (3,6) procent.

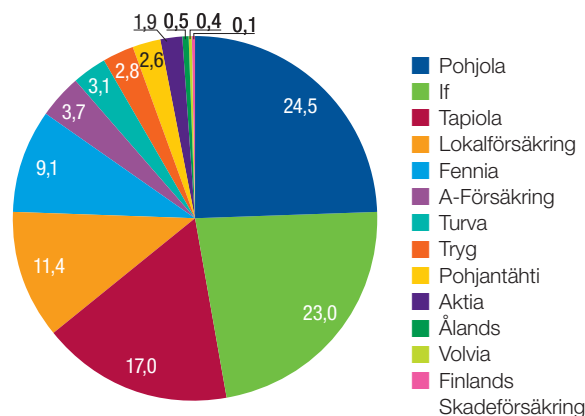
Största delen av trafikförsäkringspremierna kommer från privathushållens försäkringar. År 2012 var andelen av dessa premier 78,9 (78,9) procent av alla premier. Den minsta kundgruppen utifrån premieinkomsten var den tillståndspliktiga trafiken, vars andel var 6,4 (6,4) procent. De övriga företagens och sammanslutningarnas premieinkomstandel var 14,8 (14,7) procent.

Premieökningen 2012 var kraftigast inom försäkringar för företag och sammanslutningar, där premierna ökade med cirka 4,0 procent, och minst inom försäkringar för den tillståndspliktiga trafiken (2,4 %). Premieinkomsten från försäkringar för privathushållen ökade med cirka 3,5 procent.

Marknadsandelar

Tabell 1 visar de relativa andelarna utifrån premieinkomsten för de finländska bolagen och de EES-filialer som är verksamma i Finland.

Diagram 2. Marknadsandelar i storleksordning 2012



År 2012 utgjorde Pohjolas andel på 24,5 procent den största marknadsandelen och därefter kom If och Tapiola med sina marknadsandelar på 23,0 respektive 17,0 procent. Dessutom uppnådde Lokalförsäkring (11,4 %) och Fennia (9,1 %) marknadsandelar på cirka tio procent. Dessa fem största bolag innehade 84,9 procent av marknaden.

Tabell 1. Marknadsandelar i procent enligt försäkringsbolagens premieinkomster

	Privathushåll			Företag och sammanslutningar (ej tillståndspliktiga)			Tillståndspliktig trafik			Totalt		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
A-Försäkring	0,6	0,7	0,6	4,4	4,0	4,3	40,5	39,9	40,6	3,8	3,7	3,7
Aktia	1,7	1,6	1,6	2,5	2,4	2,2	5,2	5,5	4,7	2,0	2,0	1,9
Fennia	7,1	7,4	7,4	18,5	19,2	17,7	15,9	11,7	9,9	9,4	9,4	9,1
Finlands Skadeförsäkring			0,1			0,0			0,0			0,1
If	23,1	23,1	23,1	23,6	24,0	24,7	11,1	12,8	16,4	22,4	22,6	23,0
Lokalförsäkring	12,6	12,6	12,5	6,3	6,5	6,6	5,1	8,2	8,3	11,2	11,4	11,4
Pohjantähti	2,6	2,5	2,4	2,7	2,8	3,1	3,3	3,2	3,3	2,7	2,6	2,6
Pohjola	24,1	25,4	26,9	17,1	17,4	19,4	5,6	6,2	6,5	21,8	23,0	24,5
Tapiola	19,0	18,0	16,9	23,6	22,6	20,7	12,1	11,1	9,3	19,2	18,2	17,0
Turva	3,9	3,9	3,7	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	3,3	3,2	3,1
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	4,2	3,8	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	3,0	2,8
Volvia*	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4
Totalt mn euro	579,9	602,1	622,9	108,3	112,2	116,6	48,7	49,0	50,2	736,9	763,3	789,8

* If Finlands filial

Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

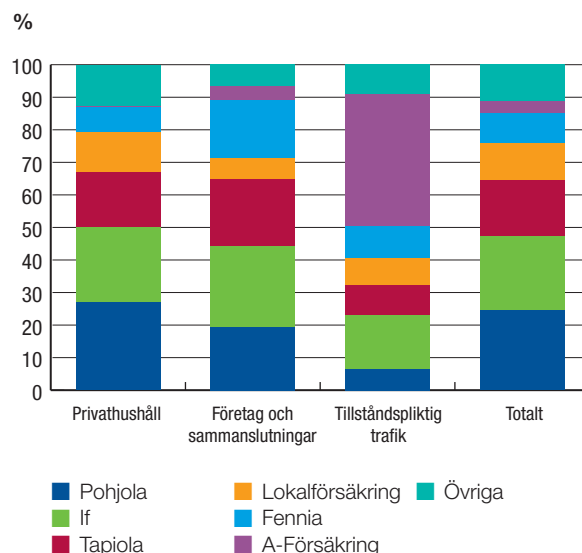
4 (16)

Under 2012 ökade Pohjola (1,5 procentenheter) och If (0,4) sina marknadsandelar mest. EES-filialernas marknadsandel minskade med 0,2 procentenheter. Av de finländska bolagens marknadsandelar minskade andelarna mest för Tapiola (1,2) och Fennia (0,4).

Vid granskning av trafikförsäkringspremierna per kundgrupp framträder en annan fördelning av marknaden. Utifrån marknadsandel var Pohjola (26,9 %), If (23,1 %) och Tapiola (16,9 %) fortfarande de största försäkringsbolagen inom försäkringar för privathushåll. Förutom dessa nådde även Lokalförsäkring (12,5 %) en marknadsandel på över tio procent. Explicit marknadsledare inom den tillståndspliktiga trafiken var däremot A-Försäkring, som specialiserar sig på försäkring av yrkestrafiken, med en marknadsandel på 40,6 procent. På nästa platser återfinns If (16,4 %), Fennia (9,9 %) och Tapiola (9,3 %). Inom försäkringar för övriga företag och sammanslutningar hade If den största marknadsandelen, det vill säga 24,7 procent. Därefter följde Tapiola (20,7 %), Pohjola (19,4 %) och Fennia (17,7 %).

Av diagram 3 framgår marknadsandelarna enligt kundgrupp för de sex största försäkringsbolagen 2012.

Diagram 3. Marknadsandelar enligt kundgrupp 2012



katastrofpool⁶ till kundgrupper skulle vara svår, ingår inte redovisning till eller från poolen i ersättningsarna.

Med driftkostnadsprocent avses driftkostnadernas förhållande till premieintäkterna. Skadeprocenten beräknas i sin tur genom att ersättningskostnaderna divideras med premieintäkterna. Driftkostnaderna består av driftkostnaderna för försäkringarna, förutom kostnaderna för skötseln av ersättningarna som ingår i ersättningskostnaderna. Med totalkostnadsprocent avses summan av dessa två relationstal.

När kostnaderna för försäkringarna 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 försäkringarna. Detta behöver dock inte betyda att försäkringsrörelsen har varit förlustbringande eftersom även placeringsintäkterna påverkar försäkringsrörelsens lönsamhet. En totalkostnadsprocent

Kundgruppsspecifika nyckeltal

Av tabell 2 framgår försäkringsrörelsens nyckeltal per år och kundgrupp. Granskningen omfattar samtliga finländska försäkringsbolag och EES-filialer som bedriver trafikförsäkring i Finland. Som nyckeltal presenteras driftkostnadsprocent, skadeprocent och totalkostnadsprocent före avdrag för återförsäkrarens andel. I både premier och ersättningar har fördelningsavgifter eliminerats enligt gällande redovisningspraxis⁵. På grund av att allokering av redovisningen för Trafikförsäkringens

⁵ Kostnader som finansieras genom fördelningssystemet är till exempel indexhöjningar av ersättningar i form av pensioner och kostnadsersättningar för sjukvård och medicinsk rehabilitering vid skador som inträffat för mer än tio år sedan. Fram till 2006 ingick fördelningsposterna i försäkringspremierna och de utbetalda ersättningarna, men från 2007 har dessa poster på grund av sin karaktär av överföringsposter utelämnats från resultaträkningen. I föreliggande rapport följs denna redovisningspraxis.

⁶ Medlemmarna i Trafikförsäkringens katastrofpool och Trafikförsäkringscentralen har kommit överens om fördelningen av ersättningarna mellan poolbolagen. Som poolskador betraktas 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.

Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

5 (16)

Tabell 2. Nyckeltal för den lagstadgade trafikförsäringen 2003–2012 före avdrag för återförsäkrares andel (utan fördelningsposter)

Premieintäkter					Skadeprocent				
Mn euro	Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånd-spliktig trafik	Totalt		Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånd-spliktig trafik	Totalt
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 %
2012	610,8	116,0	49,9	776,6	2012	68 %	91 %	67 %	71 %
Medelvärde	500,8	100,0	44,7	645,5	Medelvärde	78 %	91 %	113 %	83 %
Driftskostnadsprocent					Totalkostnadsprocent				
	Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånd-spliktig trafik	Totalt		Privat-hushåll	Företag och samman-slutningar	Tillstånd-spliktig trafik	Totalt
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 %
2012	23 %	20 %	20 %	23 %	2012	92 %	111 %	88 %	94 %
Medelvärde	23 %	20 %	19 %	22 %	Medelvärde	101 %	111 %	132 %	105 %

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 i genomsnitt 22 procent under översiktsperioden. Detta var något högre än genomsnittet för försäkringsbolagen eftersom hela skadeförsäkringsrörelsens driftkostnadsprocent under motsvarande period var

cirka 21 procent. Vid granskning enligt kundgrupp var driftkostnadsprocenten högst för privathushållens försäkringar medan kostnaderna var lägsta för den tillståndspliktiga trafikens försäkringar.

I motsats till driftkostnaderna, vilkas utveckling ha varit jämn, kan man se stora fluktuationer i skadeprocenten från år till år. Denna påverkas speciellt av de skador som inträffade respektive år samt av förändringar i ersättningsansvaret för tidigare års skador. Skadeprocentens årliga fluktuation



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

6 (16)

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, det vill säga den tillståndspliktiga trafiken, har svängningarna i skadeprocenten som förväntat varit störst (67–145 %). Skadeprocenten för trafikförsäkringen totalt varierade under översiktsperioden från 71 procent till 97 procent. Medelvärdet var 83 procent.

Skadeprocenten steg bl.a. på grund av de storolyckor som inträffade under översiktsperioden⁷. Betydande förändringar skedde även i ersättningsansvaren och beräkningsmetoderna för dessa under översiktsperioden, vilket har gett upphov till upprepade förhöjningar av skadeprocenten.⁸

Trots variationerna i skadeprocenten visar tabellen tydligt att totalkostnadsprocenten i regel har varit lägst för privatpersoners försäkringar medan den i allmänhet har varit högst för tillståndspliktig trafik. Under översiktsperioden på tio år har differensen i totalkostnadsprocenten varit betydande mellan dessa kundgrupper. Utifrån tabell 2 kan man således sluta sig till att trafikförsäkringspremierna i förhållande till kostnaderna har varit i genomsnitt lägsta för den tillståndspliktiga trafikens försäkringar och högsta för privatpersoners försäkringar.

Trafikförsäkringens resultat

Såsom konstaterats ovan ska den placeringsintäkt som hänför sig till 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 presenteras trafikförsäkringens resultat beräknat på tre olika sätt. Resultaten kallas för försäkringsrörelsens utjämnade resultat, försäkringsrörelsens (icke utjämnade) resultat och försäkringsverksamhetens resultat. Resultaten är beräknade före skatt.

De tre metoderna för beräkning av resultatet representerar olika synsätt på resultatbildningen. Försäkringsrörelsens utjämnade resultat avser att mäta förhållandet mellan försäkringspremierna och de förväntade kostnaderna för försäkringarna. I detta betraktelsesätt bedöms resultatet ur försäkringstagarens synvinkel. Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat motsvarar det verkliga resultatet av trafikförsäkringsrörelsen och mäter således försäkringsrörelsens lönsamhet ur försäkringsbolagets synvinkel. Försäkringsverksamhetens resultat ger däremot en bild av avkastningen på sysselsatt kapital inom försäkringsverksamheten, det vill säga det representerar ägarnas syn på lönsamheten i försäkringsverksamheten.

Resultaten beräknas utifrån de sammanräknade uppgifterna från de finländska försäkringsbolagen (EES-filialerna ingår inte) 2003–2012. Resultatet nettoredovisas, vilket innebär att motsvarande återförsäkrarens andel har avräknats från posterna. Även redovisningen från Trafikförsäkringens katastrofpool beaktas i beräkningen. Försäkringspremierna och ersättningarna uppges i enlighet med resultaträkningen, så att fördelningsposterna för samtliga år har eliminerats från dem. Uppgifterna presenteras för respektive år under översiktsperioden som översiktsperiodens aritmetiska medelvärde. För de beräknade relationstalen presenteras dessutom standardavvikelsen.

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat

I tabell 3 presenteras det utjämnade resultatet för försäkringsrörelsen 2003–2012.

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat har visat överskott samtliga år 2003–2012. År 2012 uppgick det utjämnade resultatet till 99,4 miljoner euro (2011: 7,8 miljoner euro), medan medelvärdet för hela översiktsperioden var 56,0 miljoner euro. I förhållande till bruttopremieinkomsten⁹ var resultatet 13,0 (1,1) procent 2012 och i genomsnitt 8,8 procent under hela översiktsperioden. Motsvarande beräknad standardavvikelse för resultatet var 5,2 procentenheter.

I de inbetalda premierna ingår flera överföringsposter, såsom trafiksäkerhetsavgift och premieskatt.

7 Bland annat Konginkangas 2004 samt masskrockarna i södra Finland 2005 och Kuopio 2011.

8 Bland annat uppdateringarna av dödlighetsprognosmodellen 2003, 2004, 2010 och 2011, lagändringen gällande kostnader för sjukvård och medicinsk rehabilitering 2004, samt flera ändringar i diskonteringsräntan för ansvarsskulden under översiktsperioden.

9 Med bruttopremieinkomst avses här premieinkomst enligt resultaträkningen, med avdrag för fördelningsposten och före avdrag för återförsäkrarens andel.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

7 (16)

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

Miljoner euro	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Medel- värde	Spridning
Premieintäkt exkl. ändringar i beräkningsgrunderna	443,1	483,3	551,0	593,4	637,4	642,6	666,2	683,3	709,7	733,4	614,3	
Riskfri avkastning på nettoansvarsskuld	76,3	80,8	70,4	85,2	101,3	105,8	95,8	79,2	82,1	53,5	83,0	
Ersättningskostnad exkl. ändringar i beräkningsgrunderna och övriga extraordinära poster av engångskaraktär	-369,2	-393,1	-491,9	-512,6	-515,2	-518,0	-514,7	-576,6	-627,7	-524,0	-504,3	
Driftskostnader	-108,6	-105,1	-119,7	-129,1	-138,0	-145,0	-140,5	-152,3	-156,3	-163,5	-135,8	
Förändring i garantiavgiftspost ¹⁰	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8			0,0	-1,2	
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	39,9	64,2	7,9	35,0	83,8	83,6	105,0	33,6	7,8	99,4	56,0	
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/bruttopremieinkomst	8,5 %	12,4 %	1,3 %	5,7 %	13,1 %	12,6 %	15,2 %	4,7 %	1,1 %	13,0 %	8,8 %	5,2 %
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/inbetald premie	5,8 %	8,5 %	1,0 %	4,1 %	9,4 %	9,2 %	11,2 %	3,5 %	0,8 %	9,4 %	6,3 %	3,8 %
Bruttopremieinkomst	467,8	519,1	588,7	619,0	640,3	663,6	690,6	709,5	737,1	764,1	640,0	
Inbetald premie	691,3	755,1	815,0	859,6	892,4	912,3	940,1	970,6	1 018,9	1 052,0	890,7	
Nettoansvarsskuld exkl. utjämningsbelopp	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	2 858,0	2 430,4	

Överföringsposternas andel av de inbetalda premierna har varit cirka 28 procent. I förhållande till de inbetalda premierna var det utjämnade resultatet för översiktsperioden i genomsnitt 6,3 procent.

Av tabell 3 framgår även att eftersom det utjämnade resultatet – med undantag för 2009 och 2012 – har varit mindre än den beräknade riskfria avkastningen på ansvarsskuden, så skulle resultatet i regel ha varit negativt utan placeringsintäkterna.

Principerna för hur försäkringspremierna bestäms ska vara kända redan före försäkringsperiodens ingång när försäkringsofferter lämnas ut. Då fixeras försäkringspremiernas nivå innan kostnaderna för dessa försäkringar realiserar. Det är typiskt för trafikförsäkring att de slutliga kostnaderna för försäkringarna framkommer mycket långsamt, ofta först efter flera tiotals år. Premiesättningen baserar sig därför på bolagets syn på de sannolika framtida kostnaderna och på en försiktig

uppskattning av framtida långsiktiga placeringsintäkter från tillgångar bundna i försäkringsrörelsen.

I det utjämnade resultatet för försäkringsrörelsen upptas premierna ur premiesättningsperspektiv så att målet är att beräkna det förväntade resultatet och inte det verkliga resultatet. Detta uppnås genom att man eliminerar extraordinära poster eller poster av engångskaraktär som inverkar på resultatet. I det utjämnade resultatet allokteras till försäkringsrörelsen dessutom intäkter från placeringsverksamheten till ett belopp motsvarande den riskfria avkastning som beräknats på nettoansvarsskuden i stället för de verkliga intäkterna.

Exempelvis en ändring av beräkningsgrunden för ansvarsskuden, som ett byte av dödlighetsprognosmodellen, är till karaktären en post av engångskaraktär som orsakar en diskontinuitetspunkt för det år då ändringen gjordes. Sådana avvikelsepöster av engångskaraktär försvårar jämförelsen mellan olika år och olika bolag. På grund av dessa kan det vara svårt eller omöjligt att utifrån resultatuppgifterna dra slutsatser om vilken premienivån var eller vilken karaktär skadeåret hade.

¹⁰ Garantiavgiftsposten slopades genom en lagändring som trädde i kraft 31.12.2010.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

8 (16)

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

Miljoner euro	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Medel- värde	Spridning
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	39,9	64,2	7,9	35,0	83,8	83,6	105,0	33,6	7,8	99,4	56,0	
Återförd resultateffekt av ändringar i beräkningsgrunderna för ansvarsskuld	-66,3	10,4	-21,8	15,3	8,8	0,0	-8,4	-25,3	-56,9	-10,2	-15,4	
Avkastning på nettoansvarsskuld utöver den riskfria avkastningen	31,1	36,3	80,8	22,6	-2,4	-200,5	129,3	56,6	-45,1	182,0	29,1	
Försäkringsrörelsens resultat	4,6	110,9	66,9	72,8	90,1	-116,9	226,0	64,9	-94,1	271,2	69,7	
Försäkringsrörelsens resultat/ bruttopremieinkomst	1,0 %	21,4 %	11,4 %	11,8 %	14,1 %	-17,6 %	32,7 %	9,2 %	-12,8 %	35,5 %	10,7 %	17,2 %

Vid beräkning av den riskfria placeringsintäkten för medel som utgör täckning för nettoansvarsskulden¹¹ användes som approximation för den riskfria intäktsnivån den genomsnittliga räntan för det aktuella året på finska statens obligationer som förfaller om tio år. År 2012 var denna ränta 1,9 procent och under hela översiktsperioden i genomsnitt 3,6 procent.

Oavsett utjämnarna beskriver det erhållna resultatet ändå det aktuella försäkringsåret, eftersom de skador som inträffat under respektive år påverkar resultatet. Fluktuationen i ersättningarna jämnas ut vid betraktelse av det utjämnade resultatet för flera år.

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat

Trafikförsäkringsrörelsens icke utjämnade resultat under översiktsperioden var i genomsnitt 10,7 procent i förhållande till bruttopremieinkomsten. Resultatet har varierat mycket mellan åren: det bästa resultatet under översiktsperioden, 35,5 procent, uppnåddes 2012, medan det sämsta resultatet, -17,6 procent, uppnåddes 2008. Spridningen under översiktsperioden var 17,2 procentenheter. Som förväntat var variationerna i det icke utjämnade resultatet betydligt större än i det utjämnade resultatet, där spridningen endast var 5,2 procentenheter. Spridningen i det icke utjämnade resultatet beskriver riskerna inom försäkrings- och placeringsverksamheten.

¹¹ Nettoansvarsskuldens riskfria intäkt beräknas genom att det aktuella årets medelränta tillämpas på medelvärdet för ingående och utgående nettoansvarsskuld. I beräkningen ingår inget utjämningsbelopp i nettoansvarsskulden.

Vid jämförelse av resultaten ovan och den totalkostnadsprocent som presenteras på sidan 5 framgår det att försäkringsrörelsen praktiskt taget varje år har gett försäkringsbolagen vinst, trots att totalkostnadsprocenten har överstigit 100 procent alla år, med undantag för 2012.

Av tabell 4 framgår 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 2012 medförde ändringarna i beräkningsgrunderna en ökning i ersättningsansvaret och minskade på så sätt resultatet med totalt 10,2 miljoner euro. Ändringarna i beräkningsgrunderna hänförde sig främst till sänkningar av diskonteringsräntan vid beräkningarna till följd av den rådande låga räntenivån på placeringsmarknaden (se bilaga 2, tabell 9).

Avkastningen på nettoansvarsskuld utöver den riskfria avkastningen har varit negativ under tre av de tio åren under översiktsperioden. Under dessa år understeg alltså placeringsintäkternas verkliga värde, beräknade på de tillgångar som täcker ansvarsskulden, avkastningsnivån

¹² Åren 2003 och 2004 införde försäkringsbolagen en ny dödlighetsprognosmodell som bygger på en s.k. kohortberäkning. Ytterligare uppdateringar av modellen gjordes 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. Alla dessa ändringar i beräkningsgrunderna höjde ersättningskostnaden. Däremot minskade ersättningskostnaden till följd av en lagändring 2004. Enligt ändringen fondernas inte längre kostnader för sjukvård och medicinsk rehabilitering som uppkommer tio år efter att en olycka inträffat, utan de finansieras genom fördelningssystemet.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

9 (16)

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

Miljoner euro	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Medel- värde	Spridning
Försäkringsrörelsens resultat	4,6	110,9	66,9	72,8	90,1	-116,9	226,0	64,9	-94,1	271,2	69,7	
Avkastning på målgränsen för solvenskapitalet	23,2	25,0	32,8	24,2	20,3	-21,9	50,9	32,0	9,4	52,7	24,8	
Försäkringsverksamhetens resultat	27,9	135,9	99,7	97,0	110,4	-138,8	276,8	96,9	-84,7	323,9	94,5	
Försäkringsverksamhetens resultat/ genomsnittlig målgräns för det korrigerade solvenskapitalet	14,2 %	34,0 %	23,5 %	21,3 %	23,2 %	-28,4 %	51,7 %	16,3 %	-13,4 %	50,2 %	19,3 %	25,0 %
Genomsnittlig målgräns för det korrigerade solvenskapitalet	386,4	399,9	424,7	456,5	476,6	489,0	535,4	592,9	631,5	645,8	503,9	

enligt den riskfria räntan. År 2012 var denna post likväl den största under hela översiktsperioden: 182,0 miljoner euro. Trots den låga räntenivån och därav följande låga riskfria avkastningen, ökade placeringsintäkten enligt redovisning till verkligt värde kraftigt jämfört med året innan. Avkastningsprocenten enligt verkligt värde på nettoansvarsskulden för trafikförsäkring var 8,3, jämfört med 1,4 året innan. Denna avkastning höjde därmed resultatet med 198,6 miljoner euro jämfört med året innan.

Försäkringsrörelsen icke utjämnade resultat erhålls genom att återföra de effekter av ändrade beräkningsgrunder för ansvarsskulden som korrigerats i det utjämnade resultatet och genom att medräkna placeringsintäkten enligt redovisning till verkligt värde på tillgångar som utgör täckning för ansvarsskulden. Intäkten enligt verkligt värde kan beroende på omständigheterna även vara lägre än den riskfria avkastningen. Det på så sätt beräknade resultatet mäter försäkringsrörelsens verkliga resultat.

Värderingen av placeringsintäktens verkliga värde för täckningen av nettoansvarsskulden är emellertid inte helt problemfri. Tillgångarna i ett försäkringsbolags balansräkning är inte öronmärkta på så sätt att det är direkt möjligt att visa vilka tillgångsposter som täcker just trafikförsäkringens nettoansvarsskuld. Därför bygger den placeringsintäkt till verkligt värde som erhållits från täckningen av ansvarsskulden på en förenklad beräkning¹³.

Allokeringen av placeringsintäkter görs så att placeringsintäkterna enligt redovisning till verkligt värde i försäkringsbolagets bokslut fördelas först mellan nettoansvarsskuld, solvenskapitalkrav¹⁴ och överskjutande kapital, i proportion till dessa. Andelen för trafikförsäkringens nettoansvarsskuld av placeringsintäkten för den totala nettoansvarsskulden allokeras sedan till trafikförsäkringsrörelsen.

I denna fördelningsregel för placeringsintäkter beaktas således inte att de tillgångar som utgör täckning för ansvarsskulden kan avvika från bolagets totala placeringsfördelning eller att täckningen för ansvarsskulden inom olika försäkringsgrenar kan fastställas på olika sätt till exempel beroende på ansvarsskuldens duration. Det är med andra ord fråga om en approximation som bygger på bolagets totala placeringsintäkt.

Försäkringsverksamhetens resultat

I tabell 5 presenteras en beräkning av trafikförsäkringsverksamhetens resultat 2003–2012. Tabellen visar att de placeringsintäkter enligt verkligt värde som allokerats till täckning av målgränsen för solvenskapitalet har varit positiva förutom 2008¹⁵.

Försäkringsverksamhetens resultat varierade under översiktsperioden mellan -138,84 miljoner euro (2008) och 323,9 miljoner euro (2012). Medelavkastningen var 94,5 miljoner euro. När detta ställs i relation till det genomsnittliga

¹³ Principerna för allokering av placeringsintäkterna enligt verkligt värde har förenklats jämfört med de tidigare utredningarna av trafikförsäkringen. Förändringen påverkar resultaten för enskilda år, men för hela översiktsperioden ger de olika beräkningssätten likriktade resultat.

¹⁴ Målgränsen för solvenskapitalet VPO1 under 2003–2007; målgränsen för det korrigerade solvenskapitalet 2008–.

¹⁵ Till följd av finanskrisen som började på bolånemarknaden i USA 2007.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

10 (16)

solvenskapitalkravet¹⁶, erhålls en värdering av avkastningen på sysselsatt kapital. År 2012 var avkastningen 50,2 procent, medan den genomsnittliga avkastningen under hela översiktsperioden var 19,3 procent. Motsvarande spridning var 25,0 procentenheter under översiktsperioden. I denna beräkning har skatterna inte beaktats.

I de tidigare avsnitten låg fokus på bildningen av försäkringsrörelsens resultat. I dessa fall förbisågs att kapital alltid binds när försäkringsrörelse bedrivs. I detta avsnitt värderas försäkringsrörelsens resultat med beaktande av det kapital som är sysselsatt i verksamheten samt detta kapitals placeringsintäkt. Med verksamhetens sysselsatta kapital avses den andel som hänförs till trafikförsäkring av det solvenskapitalkrav som föreskrivs i lag.

Solvenskapitalkravet föreskrivs i försäkringsbolagslagen¹⁷ och i förordningen som givits med stöd av denna¹⁸ på hela bolagets nivå, med andra ord inte per försäkringsgren. För att trafikförsäkringsverksamhetens resultat ska kunna beräknas ska en andel av solvenskapitalet hänföras till trafikförsäkring. Trafikförsäkringens andel av kapitalkravet beräknas med användande av premieintäkter för egen räkning och nettoansvarsskuld som fördelningsgrund.¹⁹

Placeringsintäkten för det i trafikförsäkringsverksamheten sysselsatta kapitalet erhålls genom att beräkna den andel som motsvarar kapitalkravet för trafikförsäkringen av de nettointäkter till verkligt värde från placeringar som hänförs till det totala kapitalkravet. Som vid fastställande av det icke utjämnade resultatet, är antagandet att placeringsintäkterna på tillgångar som ska täcka ansvarsskuld och kapitalkrav ligger på samma nivå som den genomsnittliga placeringsintäkten på totala tillgångar.

16 Medelvärdet på målgränsen för det solvenskapital som allokaterats till trafikförsäkringen vid början och slutet av året.

17 12 kap.13 § i försäkringsbolagslagen (521/2008).

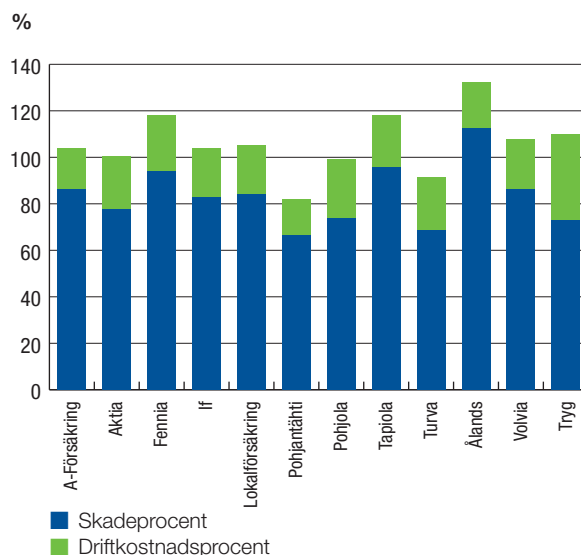
18 Social- och hälsovårdsministeriets förordning om beräkning av gränserna för skadeförsäkringsbolagens korrigerade solvenskapital och av utjämningsbeloppet och gränserna för detta samt om grunderna för beräkningen (622/2008).

19 Trafikförsäkringens andel av målgränsen för det korrigerade solvenskapitalet beräknas med hjälp av fördelningsförhållandet

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

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

Diagram 4. Totalkostnadsprocent (netto), aritmetiskt medelvärde 2003–2012



Företagsspecifika nyckeltal och resultat

Vid granskning av nyckeltalen per bolag framkommer betydande avvikelser. I diagram 4 presenteras medelvärdena för de bolagsspecifika kostnadsprocenttalen. Kostnadsprocenten har beräknats efter avdrag för återförsäkrarens andel och utan fördelningsposter. Medelvärdena har beräknats för 2003–2012 med undantag för Tryg, vars medelvärden baserar sig på material från 2005–2012²⁰. Finlands Skadeförsäkring Ab, som inledde sin verksamhet först 2012, har utelämnats från diagrammen och tabellerna.

I tabellerna 6–8 visas resultaträkningarna för trafikförsäkringens försäkringsrörelse och försäkringsverksamheten per försäkringsbolag för de finländska försäkringsbolagen. För EES-filialerna visas dessutom tabeller om försäkringsrörelsen. Däremot är

20 Till skillnad från de övriga bolagen beräknas medelvärdena och spridningarna för Tryg utifrån 2005–2012. Tryg (tidigare Nordea Skadeförsäkring) började bevilja trafikförsäkringar i Finland 2002. Resultaten för de första verksamhetsåren beskriver emellertid inte försäkringsrörelsens verkliga lönsamhet eftersom driftkostnaderna i relation till premierna är mycket stora när verksamheten inleds. Även den slumpmässiga variationen i ersättningarna accentueras i ett mindre 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.



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

11 (16)

en beräkning av försäkringsverksamhetens resultat för EES-filialerna 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 heller har tillräcklig information om de tillgångar som utgör täckning för ansvarsskulden i utländska bolag och inte heller om intäkterna, är det inte möjligt att med hjälp av bolagets egen information beräkna avkastningen enligt verkligt värde som allokerats till täckningen av trafikförsäkringens ansvarsskuld och som behövs för tabell 7. För att resultaten för alla trafikförsäkringsbolag som är verksamma i Finland ska kunna jämföras tillämpas de genomsnittliga placeringsintäkterna för finländska bolag i beräkningen av EES-filialernas resultat i tabell 7. Filialernas placeringsintäkt till verkligt värde för täckning av nettoansvarsskulden beräknas genom antagandet om att avkastningen för respektive år är lika stor som för de finländska bolagen som är med i undersökningen i genomsnitt.

Såsom konstaterats tidigare varierar trafikförsäkringens resultat årligen av många olika skäl. Det är således 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 2003–2012 medelvärden. Parallellt med 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 2005–2012.

Försäkringsbolagens resultat avvek i stor utsträckning från varandra med avseende på både medelvärdet och spridningen under översiktsperioden. Försäkringsrörelsens utjämnade resultat i förhållande till bruttopremierna varierade i de finländska försäkringsbolagen mellan -2,6 procent (Fennia) och 24,1 procent (Pohjantähti). Filialernas resultat varierade mellan -8,0 procent (Tryg) och 3,4 procent (Volvia). Variationerna i det utjämnade resultatet var störst hos de minsta aktörerna. Den största spridningen som observerades bland finländska bolag var 19,2

Tabell 6. Trafikförsäkringsrörelsens utjämnade nettoresultat exkl. fördelningsposter, aritmetiska medelvärden och spridningar (procentenheter) 2003–2012

Miljoner euro	A-För-säkring	Aktia	Fennia	If	Lokal-för-säkring	Pohjan-tähti	Poh-jola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Premieintäkt utan ändringar i beräkningsgrunderna	25,9	13,3	62,2	156,7	68,3	16,2	127,9	130,4	10,4	3,0	2,9	16,8
Riskfri avkastning på nettoansvarsskuld	4,0	1,1	9,1	23,6	7,8	1,1	15,7	18,7	1,4	0,6	0,2	0,7
Ersättningskostnad exkl. ändringar i beräkningsgrunderna och övriga extraordinära poster av engångskaraktär	-22,8	-10,7	-57,5	-128,3	-53,9	-10,6	-94,0	-117,1	-6,6	-2,9	-2,6	-12,8
Driftskostnader	-4,6	-3,0	-15,2	-32,4	-14,2	-2,4	-32,3	-28,9	-2,2	-0,6	-0,6	-5,9
Förändring i garantiavgiftspost	-0,1	0,0	-0,2	-0,4	-0,1	0,0	-0,3	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	2,4	0,7	-1,5	19,2	8,0	4,3	17,1	3,0	3,0	0,1	-0,1	-1,2
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat/bruttopremieinkomst	8,8 %	4,9 %	-2,6 %	12,1 %	10,4 %	24,1 %	13,2 %	2,6 %	15,2 %	1,7 %	-3,4 %	-8,0 %
Standardavvikelse för relationstalet	13,8 %	14,9 %	9,6 %	6,4 %	8,5 %	16,9 %	5,4 %	16,3 %	10,1 %	19,2 %	19,6 %	10,2 %
Bruttopremieinkomst	26,4	14,1	64,0	159,0	70,3	17,6	133,2	131,9	19,9	3,6	3,0	17,2
Nettoansvarsskuld exkl. utjämningsbelopp	111,5	32,5	264,1	680,5	236,0	33,8	453,0	561,3	41,3	16,4	6,6	25,3



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

12 (16)

Tabell 7. Trafikförsäkringsrörelsens (icke utjämnade) nettoresultat exkl. fördelningsposter, aritmetiska medelvärden och standardavvikelser (procentenheter) 2003–2012

Miljoner euro	A-För-säkring	Aktia	Fennia	If	Lokal-för-säkring	Pohjan-tähti	Poh-jola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Försäkringsrörelsens utjämnade resultat	2,4	0,7	-1,5	19,2	8,0	4,3	17,1	3,0	3,0	0,1	-0,1	-1,2
Återförd resultateffekt av ändringar i beräkningsgrunderna för ansvarsskuld	1,5	-0,1	-1,0	-2,9	-1,5	-0,1	2,2	-12,7	-0,5	-0,3	0,0	0,5
Avkastning på nettoansvarsskuld utöver den riskfria avkastningen	-0,2	0,6	2,9	4,4	2,7	-0,4	7,2	11,3	0,4	0,2	-0,1	0,0
Försäkringsrörelsens resultat	3,7	1,2	0,3	20,7	9,1	3,8	26,5	1,6	3,0	0,0	-0,2	-0,8
Försäkringsrörelsens resultat/ bruttopremieinkomst	13,2 %	8,0 %	1,2 %	12,4 %	11,7 %	21,1 %	21,6 %	1,2 %	14,8 %	-1,0 %	-5,2 %	-6,2 %
Standardavvikelse för relationstalet	39,0 %	19,7 %	26,9 %	17,4 %	23,3 %	16,7 %	22,9 %	20,2 %	11,7 %	52,5 %	15,9 %	13,8 %

Tabell 8. Trafikförsäkringsverksamhetens nettoresultat, aritmetiska medelvärden och standardavvikelser (procentenheter) 2003–2012

Miljoner euro	A-För-säkring	Aktia	Fennia	If	Lokal-för-säkring	Pohjan-tähti	Poh-jola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Försäkringsrörelsens resultat	3,7	1,2	0,3	20,7	9,1	3,8	26,5	1,6	3,0	0,0		
Avkastning på målgränsen för det korrigerade solvenskapitalet	0,7	0,6	3,2	5,8	3,0	0,1	4,8	6,1	0,2	0,2		
Försäkringsverksamhetens resultat	4,4	1,8	3,6	26,5	12,2	3,9	31,3	7,7	3,2	0,2		
Försäkringsverksamhetens resultat/ genomsnittlig målgräns för det korrigerade solvenskapitalet	17,1 %	19,3 %	5,5 %	17,6 %	20,0 %	74,0 %	36,0 %	9,9 %	69,2 %	1,3 %		
Standardavvikelse för relationstalet	54,6 %	34,2 %	29,4 %	26,0 %	31,6 %	51,5 %	38,3 %	28,8 %	48,7 %	59,5 %		
Målgräns för solvenskapitalet	21,8	10,0	68,0	131,9	64,8	5,6	94,1	111,2	5,2	4,3		
Nyckeltal												
Skadeprocent	86,2 %	77,6 %	93,9 %	82,9 %	84,0 %	66,5 %	73,9 %	95,8 %	68,8 %	112,3 %	86,4 %	86,4 %
Driftskostnadsprocent	17,6 %	22,9 %	24,3 %	20,8 %	21,3 %	15,6 %	25,2 %	22,1 %	22,6 %	20,2 %	21,5 %	21,5 %
Totalkostnadsprocent	103,8 %	100,5 %	118,2 %	103,7 %	105,2 %	82,1 %	99,1 %	117,9 %	91,4 %	132,4 %	107,8 %	107,8 %

procentenheter (Ålands). Den största spridningen bland filialerna var 16,9 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 en ersättning som utbetalas för en personskada enligt lag inte har någon övre gräns, har försäkringsbolagen små möjligheter att begränsa de kostnader en skada medför för bolaget. Ett försäkringsbolag kan begränsa beloppet på



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

13 (16)

ersättningskostnaderna främst med hjälp av återförsäkring och poolarrangemang, vilket emellertid endast delvis kan utjämna resultatet.

I försäkringsrörelsens (icke utjämnade) resultat var variationen mellan åren och bolagen ännu större än i det utjämnade resultatet. I försäkringsbolagens verkliga resultat fanns betydande skillnader i såväl försäkringsrörelsens som placeringsverksamhetens lönsamhet. Det genomsnittliga resultatet för försäkringsrörelsen under översiktsperioden varierade för de finländska försäkringsbolagen mellan -1,0 procent (Ålands) och 21,6 procent (Pohjola). Uppskattningen av filialernas verkliga resultat varierade mellan -6,2 procent (Tryg) och -5,2 procent (Volvia).

Försäkringsverksamhetens resultat i genomsnitt beräknat för de finländska försäkringsbolagen i förhållande till det sysselsatta kapitalet fick värden mellan 1,3 procent (Ålands) och 74,0 procent (Pohjantähti).

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat

Försäkringsrörelsens icke utjämnade resultat erhålls genom att återföra de effekter av ändrade beräkningsgrunder för ansvarsskulden som korrigerats i det utjämnade resultatet och genom att medräkna placeringsintäkten enligt redovisning till verkligt värde på tillgångar som utgör täckning för ansvarsskulden.

Försäkringsverksamhetens resultat

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

Nyckeltal

totalkostnadsprocent = skadeprocent +
driftskostnadsprocent

skadeprocent = ersättningskostnader/premieintäkter

driftskostnadsprocent = driftskostnader/premieintäkter

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat

Försäkringsrörelsens utjämnade resultat erhålls genom att ersättningskostnaden, driftskostnaderna och, fram till 2009, förändringen i garantiavgiftsposten dras av från premieintäkten. Från resultatet elimineras extraordinära poster eller poster av engångskaraktär som inverkar på resultatet, såsom effekterna av ändringar i beräkningsgrunderna för ansvarsskulden i det utjämnade resultatet allokteras till försäkringsrörelsen dessutom intäkter av placeringsverksamheten till ett belopp som motsvarar den riskfria avkastning som beräknats på nettoansvarsskulden i stället för de verkliga intäkterna.

Beräkningen görs efter avdrag för återförsäkrarens andel.

Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

14 (16)

Bilaga 1

Statistikkällor

I undersökningen deltog följande finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring:

- A-Försäkring Ab (A-Försäkring)
- Aktia Skadeförsäkring Ab (Aktia), fr.o.m. 1.3.2013
Folksam Skadeförsäkring Ab
- Ömsesidiga Försäkringsbolaget Fennia (Fennia)
- Finlands Skadeförsäkring Ab (Finlands Skadeförsäkring),
inledde sin verksamhet 31.1.2012
- If Skadeförsäkringsbolag Ab (If)
- Lokalförsäkring Ömsesidigt Bolag (Lokalförsäkring)
- Pohjantähti Ömsesidiga Försäkringsbolaget (Pohjantähti)
- Pohjola Försäkring Ab (Pohjola)
- Ömsesidiga Försäkringsbolaget Tapiola (Tapiola)
- Ömsesidiga Försäkringsbolaget Turva
- Ålands Ömsesidiga Försäkringsbolag (Ålands)

samt följande EES-filialer:

- Tryg Forsikring A/S filial i Finland (Tryg)
- Volvia, If Finlands filial i Finland (Volvia)



Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

15 (16)

Bilaga 2

Tabell 9. Tillämpad ränta vid diskontering av ansvarsskuld

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Högsta	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Median	3,70 %	3,50 %	3,40 %	3,30 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,08 %	3,00 %
Medelvärde	3,70 %	3,40 %	3,40 %	3,30 %	3,40 %	3,40 %	3,36 %	3,32 %	3,18 %	2,56 %
Lägsta	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	0,00 %
Maximiräntesatsen	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,80 %	3,70 %	3,60 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Ränta på finska statsobligationer med 10 års löptid	4,29 %	3,70 %	3,23 %	3,97 %	4,40 %	3,69 %	3,57 %	3,16 %	2,31 %	1,52 %

Tillämpad ränta vid diskontering av ansvarsskuld

I tabell 9 visas ett sammandrag av de årliga beräkningsräntor som de finländska bolagen tillämpar vid diskontering av trafikförsäkringens ansvarsskuld. Ett försäkringsbolag ska välja tillämplig beräkningsränta med iakttagande av beräkningsprinciperna enligt försäkringsbolagslagen²¹. I social- och hälsovårdsministeriets förordning²² föreskrivs 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 vid utgången av respektive år.

21 9 kap. 10 § i försäkringsbolagslagen (521/2008).

22 2 § i social- och hälsovårdsministeriets förordning om maximiräntesatser som ska tillämpas vid beräkning av ansvarsskulden i livförsäkringsbolag och skadeförsäkringsbolag (610/2008).

Undersökning av trafikförsäkringens lönsamhet 2003–2012

17.1.2014

16 (16)

Bilaga 3

Tabell 10. Premiespecifikation (inkl. EES-bolag)

Miljoner euro	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Premieinkomst	472,2	525,8	598,5	632,0	656,1	684,7	714,5	736,9	763,3	789,8
Kreditförluster	10,8	12,7	14,3	17,6	26,4	18,0	15,0	15,2	10,6	10,3
Fördelningssystemet	68,0	69,4	65,3	64,6	61,5	65,3	66,6	68,8	77,0	76,5
Trafiksäkerhetsavgift	5,9	6,3	6,0	6,8	6,3	7,0	7,0	7,2	7,3	7,6
Premieskatt	117,0	126,9	141,4	152,3	160,3	167,1	169,7	181,3	188,1	193,5
Sjukvårdsavgift	22,7	21,9	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	696,6	762,9	825,9	873,7	910,6	942,2	972,8	1 009,4	1 046,3	1 077,7

Diagram 5. Fördelning av försäkringspremien

