

BILFÖRSÄKRINGEN EFTER AVREGLERINGEN

Rapport den 7 mars 2000

1. SAMMANFATTNING

År 1995 skedde en avreglering av svensk bilförsäkring. Finansinspektionen har under hösten och vintern 1999/2000 undersökt avregleringens effekter hos 12 försäkringsbolag och konstaterar att de förändringar bolagen vidtagit inte till alla delar kan anses vara positiva för konsumenterna. Finansinspektionen föreslår därför att försäkringsbolagen

- öppet redovisar sina premiepåverkande faktorer,
- öppet belyser premiefaktorernas inbördes betydelse och
- redogör för sina rabattsystem på ett korrekt och sakligt sätt.

PREMIEBERÄKNING

Försäkringsbolagen tenderar att i premieberäkningen använda allt fler faktorer. Detta skapar ibland ett krångligt och svårbegripligt system för försäkringstagarna. Från att det tidigare i princip varit sju gemensamma premieberäkningsfaktorer har i dag faktorerna både förändrats och utökats. Försäkringstagarens kön och boendeform eller vägnätets utformning där försäkringstagaren bor kan i dag ha betydelse. I något fall har antalet premiefaktorer nästan fördubblats. Premieberäkningen görs utifrån bedömningar om olika risksituationer. Mot den bakgrunden kan det vara värdefullt för försäkringstagarna att känna till samtliga premieberäkningsfaktorer och faktorernas inbördes betydelse.

BONUSSYSTEMET I FÖRÄNDRING

Bonus är något många försäkringstagare känner till. Bolagen använder i allmänhet bonusen som ett försäljningsargument, men redovisar inte på ett komplett sätt att bonusens betydelse som premiepåverkande faktor har avtagit. Ett bolag har en högsta rabatt på 55 procent men redovisar för försäkringstagaren en annan rabattsats i försäkringsbrevet. Flera bolag redovisar att hänsyn tagits till viss bonus utan att ange bruttopremie. Den information som bolagen ger sina försäkringstagare om rabattsystem av den här arten bör redovisas i sin helhet i anslutning till villkoren eller på annat lämpligt sätt. Rabatten måste beskrivas utifrån försäkringstagarens horisont och med sikte på att många försäkringstagare har viss kännedom om det traditionella bonussystemet.

FÖRSÄKRINGSVILLKOR

Några större villkorsförändringar har inte skett hos bolagen efter avregleringen och villkoren är i stort sett likvärdiga. Försäkringens omfattning är också i stort sett densamma hos samtliga bolag. Det kan finnas stora skillnader i valda självrisker. Sådana självrisker har inte varit föremål för inspektionens undersökning. För privatimporterade bilar gäller vanligtvis särskilda bestämmelser. Bolagens tilläggsförsäkringar skiljer sig åt genom att bolagen erbjuder olika tilläggsskydd.

PREMIENS UTVECKLING

Lönsamheten i bilförsäkringsverksamheten har under en följd av år varit dålig, vilket delvis har sin förklaring i 1990-talets sänkta ersättningsnivåer i de offentliga socialförsäkrings-systemen. Nedskärningarna medförde stora reservförstärkningar hos försäkringsbolagen, de byggde med andra ord upp en större buffert. Försäkringsbolagen är ense om att premiedifferensen har ökat efter avregleringen. Det är troligt att det även i framtiden kommer att vara stora premieskillnader. Ett av skälen är att bolagens statistikmaterial begränsats genom att bolagen inte längre samarbetar i dessa frågor. För ett bolag med ett litet antal bilar kan därför premieskillnaderna från ett år till ett annat bli betydande.

2. BAKGRUND OCH SYFTE

1995 upphörde i princip statens reglering av viktiga delar av premieberäkningen. Det enhetliga premiesystemet har efterhand luckrats upp och i dag finns det ett bolag som helt bytt premieberäkningsmetod. Även försäkringsvillkoren har sitt ursprung i ett enhetligt system, men också här finns en viss uppluckring. En av avregleringens sidoeffekter är att det i dag kan vara svårare för konsumenten att välja försäkring än det var för några år sedan. Konsumenternas Försäkringsbyrå har under ett antal år jämfört försäkringsbolagens premier på bilområdet. Av dessa sammanställningar framgår att premierna har varierat kraftigt efter avregleringen, i något fall har skillnaden mellan lägsta och högsta premie för samma försäkringsobjekt varit 650 procent.

Finansinspektionen har under sommaren och vintern 1999/2000 undersökt försäkringsbolagens premieparametrar och försäkringsvillkor i syfte att kartlägga avregleringens effekter och studera bolagens agerande på marknaden samt belysa vad konsumenterna bör beakta.

Aksam, Dial, Folksam, Holmia, If (f d Skandia), LF-bolagen, Salus-Ansvar, Sofab, Susab, Trygg-Hansa, Volvia, och Zurich ingår i undersökningen, som enbart tar sikte på konsumentförhållanden.

3. VAD ÄR EN BILFÖRSÄKRING?

När man försäkrar sin bil kan man hos de flesta bolagen välja hur man vill bygga upp försäkringsskyddet; genom hel- eller halvförsäkring eller genom enbart trafikförsäkring. Dessutom erbjuder försäkringsbolagen i dag möjligheten att komplettera hel- och halvförsäkring med olika tilläggskydd. Delar av helförsäkringen kallas ibland även kaskoförsäkring och halvförsäkring kallas delkaskoförsäkring. I denna rapport kommer ordet bilförsäkring att användas som ett samlande namn för försäkring av och kring bilen.

Trafikförsäkringen regleras i lag genom trafikskadelagen (1975:1410). Försäkringen är obligatorisk och bygger på att alla personer som skadas i samband med en trafikolycka skall erhålla ersättning för skadan med dess fulla värde. Således erhåller skadade gångtrafikanter ersättning ur en trafikförsäkring. Även den förare som orsakat trafikolyckan skall enligt huvudregeln få full kompensation för sina personskador. Detta innebär att den som skadas kompenseras enligt skadeståndsrättsliga principer för t ex sjukhusvistelse, invaliditet och inkomstförlust. Men det är inte enbart personskador som ersätts utan även skador på kläder och fordon. Skadevållarens eventuella skador på sitt eget fordon ersätts dock inte genom trafikförsäkringen.

Halvförsäkringen innehåller, förutom trafikförsäkring, även brand- glasrute-, stöld-, maskin-skade-, räddnings- och rättskydds-försäkring. Helförsäkringen innehåller alla moment i halvförsäkringen och därutöver tillkommer vagnskadeförsäkring. Det finns några bolag som inte använder begreppen hel- och halvförsäkring. Hos dessa bolag används begrepp som bastrygghet och basskydd. Dessa försäkringar är uppbyggda något annorlunda men villkorsmässigt är försäkringarna tämligen lika de övriga.

Tilläggförsäkring kan vara rätten till en hyrbil om den egna bilen blir skadad, ytterligare ersättning vid trafikolyckor, men även ytterligare kompensation för extrautrustning och liknande.

4. KORT HISTORIK

Bilförsäkringen, som delas upp i verksamhetsgrenarna trafik- respektive annan motorfordonsförsäkring, är en viktig affär för försäkringsbolagen. Marknaden domineras av de fyra stora skadebolagen Folksam, If (tidigare Skandia), LF-bolagen och Trygg-Hansa. Premievolymen uppgår till knappt 10 miljarder kronor, vilket i sin tur utgör en betydande andel av den totala skadeförsäkringsmarknaden.

Trafikförsäkringen har sedan länge varit obligatorisk för fordonsägare. Tidigare fanns det en förening – Tarifföreningen - som utfärdade gemensamma tariffer för föreningens medlemmar. Under 1960-talet utvecklades bilförsäkringen mot paketförsäkring. För bilförsäkringen fanns ett grundpaket som omfattade trafik och delkasko. Vagnskadegarantin utvecklades av Volvo och det blev naturligt att fortsätta med ett försäkringsskydd även efter garantitiden. På så sätt skapades vagnskadeförsäkringen.

Premieberäkningen var uppbyggd enligt följande.

- För administrationskostnader togs en årlig fast grundpremie. Premiens storlek varierade beroende på fordonsslag. Bonus och rabatt lämnades inte på den fasta grundpremien.
- Den del av premien som var avsedd att täcka skadekostnaderna kallades riskpremie. För att få fram en riskpremie multiplicerades medelskadan med skadefrekvensen (medelskadan var det totala ersättningsbeloppet dividerat med antalet skador, skadefrekvensen var antalet skador i förhållande till antalet försäkringar).
- Grundpremie plus riskpremie utgjorde tariffpremien. Denna premie skulle sedan fördelas mellan försäkringstagarna på ett rättvist sätt. Fördelningen gjordes med hänsyn till den risk det försäkrade objektet utgjorde.

Försäkringsbranschen räknade med följande olika premiepåverkande faktorer.

- 1) Fordonen delades in i fordonslag enligt följande: personbilar, bussar, lastbilar, motorcyklar, mopeder, terrängfordon, traktorer, motorredskap och släpfordon. Indelningen i olika fordonklasser bestämdes genom föreskrifter utfärdade av Finansinspektionen.
- 2) Landet delades in i sju premiezoner pga att skadestatistiken uppvisar påtagliga riskskillnader mellan t ex storstad och glesbygd. Det var bilägarens fasta bostadsadress och mantals-skrivningsort som avgjorde inplaceringen i premiezonen. Hänsyn togs till län, kommun och församling. För vagnskadeförsäkring uppvisade skaderesultatet stora likheter med trafikförsäkringen. De flesta bolag hade samma områdesindelning för trafikförsäkringen som för vagnskadeförsäkringen. På delkaskot, däremot, förekom ännu mer detaljerad geografisk indelning.
- 3) Samtliga bilmärken klassades utifrån varje enskild bilmodells skadekostnad. Klassningen grundade sig på bilens konstruktion, men innefattade även priset för arbete och material vid reparation. För landets samtliga försäkringsbolag med den obligatoriska trafikförsäkringen och frivilliga kaskoförsäkringar gjordes en gemensam inplacering av personbilsmodeller i olika bilmärkesklasser.
- 4) Åldersrabatter tillämpades för såväl fordonet som försäkringstagaren. Delkaskoförsäkringen och vagnskadeförsäkringen rabatterades i förhållande till bilens ålder.
- 5) Körsträckesystemet infördes eftersom skadefrekvensen ökar med fordonets användningsgrad.
- 6) Det fanns vissa grupper som premierades. Helynkterister hade t ex ett gynnsammare skaderesultat, varför det för denna kategori försäkringstagare lämnades fem procents rabatt på trafikförsäkringen och tio procent på kaskoförsäkringen.

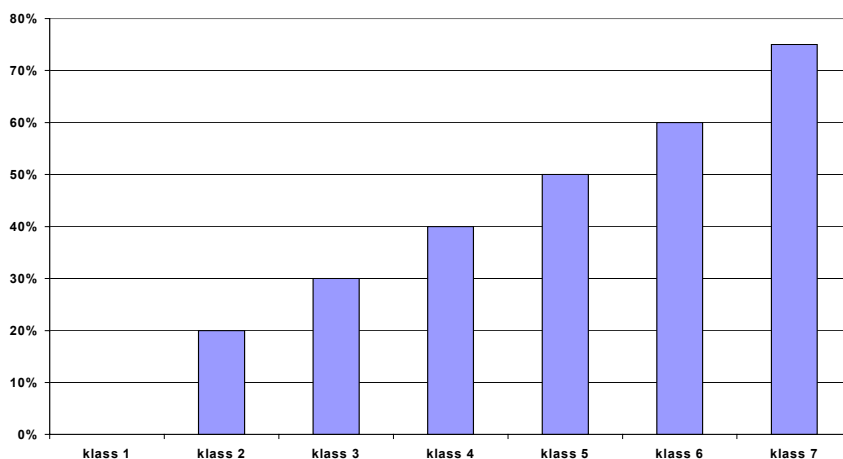
- 7) Dessutom fanns bonus för skadefri körning. En ny försäkringstagare placerades i bonusklass 1 och flyttades sedan upp en bonusklass efter varje skadefritt försäkringsår. Efter sex skadefria år i följd betalade den skadefria bilisten bara 25 procent av den ursprungliga riskpremien. För den bilist som däremot råkade ut för en skada sänktes den bonusklass som gällde vid skadetillfället med två steg. Trafikförsäkringens bonussystem utvecklades ytterligare i avsnitt 4.1.

Även bolagens försäkringsvillkor var gemensamma och bolagen utfärdade vissa tolkningsdirektiv till villkoren i form av kommentarer. För en enhetlig villkorstolkning har även Skadeförsäkringens villkorsnämnd bidragit. Samarbetet kring villkoren upphörde för länge sedan, men villkorsnämnden finns fortfarande kvar och tolkar villkor.

4.1 DET TRADITIONELLA BONUSSYSTEMET

Det enhetliga bonussystemet som användes av branschen innebar att försäkringstagaren fick rabatt på trafikförsäkringspremien för skadefria år. Bonus lämnades inte på den del av premien som var grundpremie. Bonusen indelades i klasserna 1 t o m 7 med rabatterna 0%, 20%, 30%, 40%, 50%, 60% och 75%.

Diagram 1. Bonussystemets traditionella utformning i trafikförsäkringen.



Ny försäkring utan tidigare bonusrätt placeras i bonusklass 1. Efter varje försäkringsår utan skada flyttades försäkringstagaren till närmast högre klass. Flyttningen från klass 6 till 7 krävde att försäkringstagaren varit skadefri de sex senaste åren. Varje skada som ledde till utbetalning från trafikförsäkringen medförde att den bonus som gällde vid skadetillfället sänktes med två klasser. Försäkringsbolagen bytte information om vilken bonusklass försäkringstagaren hade och försäkringstagaren tog med sig sin placering vid byte av försäkringsbolag.

Bonussystemets grundtanke är att försäkringstagaren genom antal skadefria år får visa att denne är berättigad till en lägre premie. Med det traditionella systemet blev bonusen, som i princip alla kände till, den tydligaste premiefaktorn. Försäkringstagaren kunde förutse kommande bonus och erhöll på det sättet en viss förutsebarhet i kommande premie.

5. TRAFIKFÖRSÄKRINGEN I DAG

5.1 OMFATTNING OCH SJÄLVRISK

Samtliga bolag följer reglerna i trafikskadelagen. Normalt finns ingen självrisk i trafikförsäkringen. Det finns dock ett stort bolag som under vintern/våren 2000 kommer att införa en obligatorisk trafiksjälvrisk. Hos en del bolag finns en frivillig trafiksjälvrisk som alltid skall betalas vid skada som medför utbetalning för försäkringsbolaget.

Samtliga bolag tar ut en särskild självrisk i vissa situationer. Det kan bero på att föraren begått något brott, t ex rattfylleri, eller om föraren saknar körkort. I regel uppgår sådana självrisker till 1000 kr. Vissa bolag tar även ut en självrisk om lagbestämmelser brutits vid övningskörning. Unga förare betalar en särskild självrisk på 1000 kronor i vissa situationer. Med unga förare avses förare under 24 eller 25 år.

5.2 PREMIEPÅVERKANDE FAKTORER

De flesta bolag använder sig av de traditionella premiefaktorerna, det vill säga fordonsslag och klassning, årlig körsträcka, ålder, område och bonus.

En del bolag har därutöver lagt till kön som en premiepåverkande faktor. Frågan om att använda kön som en faktor har enligt vissa bolag diskuterats länge beroende på att det skulle kunna anses vara diskriminerande. I Storbritannien är förutom ras och handikapp även kön en faktor som är förbjuden att använda på grund av att det anses vara diskriminerande. De svenska bolag som använder kön som en premiepåverkande faktor anser att det är riskmässigt motiverat och använder det som ett försäljningsargument till yngre kvinnliga kunder.

Boendeform, det vill säga om försäkringstagaren bor i villa eller lägenhet, och hur många år försäkringstagaren varit försäkrad i bolaget synes bli allt viktigare premiefaktorer. Förare under 24/25 år betalar inte bara en särskild självrisk, utan anses dessutom hos några bolag utgöra en grupp med en högre skadefrekvens, vilket leder till en högre premie. Även betalningsperioden kan ha betydelse för premien. Det kan diskuteras om detta är en premiepåverkande faktor.

Det finns en försäkringsgivare på den svenska marknaden som har en förenklad premiesättning. Enligt skriftlig information i anslutning till villkoren används för premieberäkningen endast bostadsort, fordon och försäkringstagarens ålder. Bolaget som samarbetar med ett finansieringsbolag använder heller inget bonussystem. Vid den andra skadan under ett försäkringsår höjs premien för nästkommande period med 25 procent.

På nästa sida redovisas de parametrar merparten av bolagen på den svenska marknaden använder. Sättet att beräkna en premie på anses av samtliga försäkringsbolag vara företagshemligheter. Det finns bolag som även anser att själva parametrarna är företagshemligheter. FI:s undersökning grundar sig på en redovisning av huvudgrupper.

Trots att försäkringsbolagens behov av information ökat har frågorna till kunden inför en nyteckning inte blivit fler än tidigare. Merparten av de uppgifter som bolagen lägger till grund för premieberäkningen är sådana som kan inhämtas i folkbokförings-, bil- och körkortregistret.

Parametrar	Parametrar som användes före avregleringen	Antalet bolag som i dag använder följande parametrar
Fordonsslag	x	12
Fordonsklass ¹	x	12
Premiezon ²	x	10
Ålder	x	11
Körsträcka	x	10
Nykterhetsrabatt	x	1
Bonus ³	x	9
Skada föregående år		1
Antal skadefria år ⁴		2
Boendeform		2
Hur länge försäkrings- tagaren ägt bilen		1
Privatimporterad		1
Kön		4
Förarens ålder		2
Körerfarenhet		1
Internetrabatt ⁵		1
Kund i bolaget		2

5.2.1 BONUS

Bonusen används av försäkringsbolagen som ett försäljningsargument och de flesta försäkringstagare torde känna till sin egen bonusklass. Definitionen av bonus är:

- premierabatt vid försäkring, enligt Svenska Akademiens ordlista
- premienedsättning (huvudsakligen inom trafikförsäkring) som efter vissa regler ges som belöning för skadefri körning, enligt Svenska Försäkringsföreningens ordlista Försäkrings-termer, definitioner-kommentarer-förkortningar.

¹ De flesta bolag använder fortfarande ett någorlunda enhetligt klassningssystem grundat bl a på bilmodell och reparationskostnader. Eftersom det inte längre finns ett gemensamt system kommer bolagen att tvingas ta fram egna system. Detta medför att bolagen gör egna ställningstaganden på ett begränsat statistikunderlag. Inspektionen har inte närmare undersökt bolagens olika metoder men bilens ålder, effekt, vikt, modelltyp, karosstyp och växelådstyp synes vara premiepåverkande faktorer.

²Premiezon är ingen enhetlig parameter. Traditionellt finns en indelning i län, kommun och församling och zonerna har bestått av sju enheter. Zonindelningen är i dag hos samtliga bolag förfinad och består oftast av fler zoner än sju. Det finns olika utvecklingstendenser; Vissa tror att endast postnumret kommer att ha betydelse i framtiden medan andra ser på individuella förhållanden i försäkringstagarens närmiljö, t ex växtlighet, befolkningstäthet och andra speciella förhållanden.

³ Bolagen använder i dag begrepp som bonus och bonussystem utan att i detalj redogöra för begreppens betydelse. Bonusens betydelse som premiepåverkande faktor kan därför skilja sig åt mellan bolagen. I nästa avsnitt redogörs för bolagens "bonussystem".

⁴ Antal skadefria år ingår hos de flesta i faktorn bonus. Det finns ett bolag som skilt dessa faktorer åt.

⁵ Det kan ifrågasättas om Internetrabatt skall betraktas som en premiefaktor eftersom en sådan faktor inte avspeglar någon risk.

Det finns några mindre bolag som har kvar det traditionella bonussystemet. Flera bolag har utökat antalet bonusklasser. Två bolag har vänt på systemet och FI ifrågasätter om det är lämpligt att använda ordet bonus när en ny försäkringstagare blir inplacerad i högsta bonusklass. Någon egentlig rabatt synes inte föreligga. Ett bolag kan sägas ha ett blandat system. Bonussystemen har reviderats eller kommer inom kort att ha reviderats hos nästan varje bolag. Flera av bolagen redogör inte i villkoren eller i försäkringsbrevet för bonussystemets exakta utformning. Däremot får försäkringstagaren i regel i försäkringsbrevet veta vilken bonusklass som gäller för avtalet. Antalet bonusklasser varierar liksom procentsatserna. För gamla kunder som kört prickfritt under en lång följd av år finns det hos flera bolag en möjlighet att med bibehållen rabatt råka ut för en skadehändelse.

De fyra stora bolagens bonussystem ser ut enligt följande.

- Folksam - Åtta bonusklasser. Högsta rabatt är 75 procent och lägsta 20 procent. En ny skadefri försäkringstagare placeras i bonusklass 7 (75% rabatt) i normalfallet. Vid skada som leder till en utbetalning sänks bonusen med en klass utom för de försäkringstagare som kört skadefritt de senaste femton åren. Dessa slipper nedflyttning vid första skadan.
- If (tidigare Skandia) - 12 bonusklasser. Högsta rabatten är 55 procent⁶. Den som innehar lägst bonus får ett påslag på premien med 180 procent. En ny försäkringstagare placeras in i systemet utifrån ålder, antal körkortsår, tidigare trafikskada och försäkring. Efter varje försäkringsår utan skada flyttas försäkringen till närmast högre klass. Vid skada som leder till utbetalning sänks bonusen med tre klasser. De som har en låg bonus får en sänkning med en eller två klasser.
- LF-bolagen - 12 bonusklasser. Högsta rabatt är 73 procent och den lägsta 0 procent. En ny försäkringstagare placeras efter antal körkortsår. Vid skada som leder till utbetalning sänks bonusen med två steg utom för de försäkringstagare som har högsta bonus, det vill säga kört skadefritt i 20 år och därmed undgår nedflyttning.
- Trygg-Hansa - Nio bonusklasser. Högsta rabatt är 75 procent och den lägsta 0 procent. En ny försäkringstagare placeras i bonusklass sju (75 % rabatt). Det är i sammanhanget av betydelse att veta att bonusen inte beräknas på en riskpremie. Den totala premien fastställs och anges då ha en bonus på 75 procent därefter bestäms övriga premier med beaktande av ”bonusstrappans” avtrappning. Vid skada som leder till en utbetalning sänks bonusen med tre klasser. De som har hög bonus får en mindre sänkning.

5.2.2 KORT UTBLICK

Olika former av bonussystemet finns i många europeiska länder. I exempelvis Tyskland har bolagen som regel kring 20 bonusklasser. En ny försäkringstagare placeras i mitten och förvärvat vid visst antal skadefria år högre bonusklass. Om en olycka däremot skulle inträffa kan det hända att försäkringstagaren tappar fem till sex bonusklasser och att premien höjs.

I Danmark finns sedan ungefär tio år tillbaka en ”fastpremieordning” som innebär att försäkringstagaren inte tappar någon bonus även om försäkringstagaren råkar ut för en olycka. ”Fastpremieordningen” marknadsförs av bolagen som en extra trygghet. I dag erbjuder de flesta bolag en sådan form av premiegaranti om försäkringstagaren varit trogen kund under ett antal år. Det finns försäkringsbolag som även erbjuder en sådan garanti till nya kunder.

⁶ I Skandias beskrivning av bonusen anges den högsta rabatten vara 75 procent. Skandias procentsats grundar sig på att de redovisar rabattsatsen utifrån ett påslag på premien. Finansinspektionen har beräknat rabattsatsen utifrån den faktor Skandia har uppgett föreligger för högsta bonusklass.

6. FÖRSÄKRING AV BILEN (KASKO)

Några större villkorsförändringar har inte skett hos bolagen efter avregleringen och villkoren är i stort sett likvärdiga. Försäkringens omfattning är också i stort sett densamma hos samtliga bolag. För privatimporterade bilar gäller vanligtvis särskilda bestämmelser. Bolagens tilläggsförsäkringar skiljer sig åt genom att bolagen erbjuder olika tilläggskydd.

De som har en privatimporterad bil bör undersöka försäkringsskyddet noga, särskilt vad gäller maskinskadeförsäkringen. Flera bolag ställer krav på extra stöldskydd för privatimporterade bilar. Skälet till sådana krav är att det enligt statistiken stjäls och försvinner fler sådana bilar än andra.

De premiefaktorer som bolagen tar hänsyn till skiftar mer på kaskoförsäkringen än på trafikförsäkringen. En del bolag använder exakt samma parametrar för kaskot som trafikförsäkringen. Bilens utrustning är av betydelse och många bolag är intresserade av var bilen är nattparkerad. Även inom kaskoförsäkring förekommer bonussystem som är unika för varje bolag och försäkringstyp.

Även om villkoren är någorlunda lika hos bolagen bör försäkringstagaren vara uppmärksam på att omfattningen i detaljer kan skilja och att skyddet kan vara bra och heltäckande när försäkringstagaren även har en hemförsäkring i samma bolag. Viss tillkommande utrustning i bilen kan ibland täckas av bilförsäkringen i ett bolag men av hemförsäkringen i ett annat bolag. Det kan därför bli ett glapp i försäkringsskyddet. I detta sammanhang kan det också vara värdefullt att känna till att försäkringstagaren ibland kan tvingas att betala två självrisker om man är försäkrad i olika bolag. En självrisk som regleras av bilförsäkringen och den andra självrisk av hemförsäkringen.

Många bolag har dessutom rabatter om man tecknar flera försäkringar som påverkar den slutliga premien. Det finns även vissa grupplosningar som ger generella rabatter, såsom kund hos visst bensinbolag eller medlem i visst fackförbund. Även en eventuell återbäring bör beaktas i dessa sammanhang. Detta innebär att det kan vara svårt att jämföra den slutliga premien. Samtliga större bolag har egna hemsidor med information till försäkringstagare. Det finns också i dag några Internetmäklare som snabbt kan ge besked om premie- och övriga villkor från flera försäkringsbolag samtidigt.

7. KOSTNADSUTVECKLING

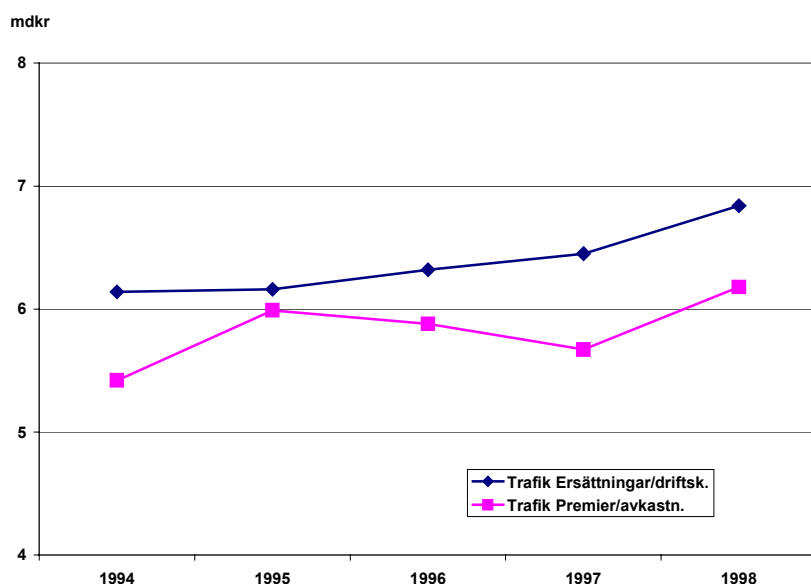
År 1994 bedrev tolv bolag trafikförsäkringsverksamhet i större eller mindre omfattning. Det är visserligen fortfarande lika många bolag men ägarstrukturen av bolagen ser i dag annorlunda ut än tidigare. Marknaden domineras av de fyra stora försäkringsbolagen Folksam, If, LF-bolagen och Trygg-Hansa som tillsammans svarar för drygt 80 procent av marknaden.

I försäkringsbolagens statistik görs en uppdelning av bilförsäkringen i två verksamhetsgrenar – trafik- respektive motorfordonsförsäkring. I bolagens statistik finns inte bara bilförsäkring representerat utan där förekommer all motorfordonsförsäkring t ex lätta lastbilar och motorcyklar.

Trafikskadeersättningarna påverkas bland annat av att ersättningsnivåerna i socialförsäkringssystemen har sänkts under senare år. Dessutom har en anpassning av trafikskadade till förvärvslivet visat sig allt svårare under 1990-talet då arbetslösheten varit rekordhög. En annan faktor som påverkar är att det kan ta väldigt lång tid att reglera en personskada.

Konsekvenserna av den långa skaderegleringen och besparingarna i de offentliga ersättningssystemen resulterar i att vissa kostnader, i synnerhet för framtida inkomstförlust till följd av en olycka, blir mycket svåra att uppskatta. Kostnaden för en personskada är betydande i förhållande till kostnaderna för de saksador som uppstår vid en trafikolycka. I många bolag är kostnaden för personskador mer än 2/3 av den totala kostnaden på trafikförsäkringen.

Diagram 2. Trafikförsäkring – dels premieintäkt för egen räkning inkl. schablonavkastning, dels försäkringsersättningar jämte driftskostnader för vart och ett av åren 1994–98.



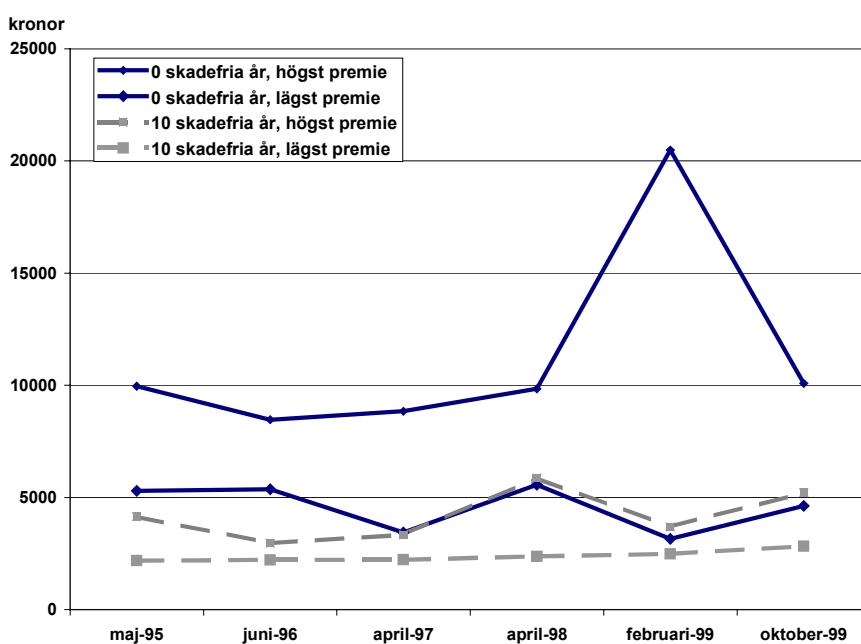
Källa: Finansinspektionen

Diagrammet ovan visar utvecklingen i branschen för trafikförsäkringen under en femårsperiod. Den ena kurvan visar premieintäkten för egen räkning inklusive den avkastning som förskottsinsbetalning av premier samt ersättningsreserven ger upphov till (s.k. schablonavkastning). Den andra kurvan visar försäkringsersättningar och driftskostnader. Det underskott som den egentliga trafikförsäkringsrörelsen visar i denna bild under en följd av år är inte acceptabelt i det längre perspektivet, vare sig för bolagen eller försäkringstagarna. Det finns dock förklaringar till varför det ser ut som det gör under redovisad period.

- Trafikförsäkringens mycket långa avvecklingstid som vid återkommande reservförstärkningar kan innebära underskott under långa perioder innan kompensering av premiehöjningar förändrar situationen.
- Den totala kapitalavkastningen, varav endast en relativt liten del påverkar försäkringsrörelseresultatet, har under en följd av år varit mycket gynnsam och lett till att det totala resultatet i skadebolagen trots allt varit tillfredsställande.
- Den rådande konkurrenssituationen har inte heller möjliggjort några större premiehöjningar.

I diagram 3 visas ett exempel på spännvidden i bilförsäkringspremien på marknaden för en Volvo enligt den modell som Konsumenternas Försäkringsbyrå tillämpar. Diagrammet visar förhållandena för en ”typperson” i Stockholm. Observationerna ger vid handen att spännvidden ökat sedan avregleringen år 1995. Det allmänna intrycket är inte att skillnaderna i villkor utgör anledning till premieskillnaden utan att detta snarare beror på att premieargumenten/parametrarna blir allt fler och en fokusering sker mer och mer på individen (subjektet) och dennes specifika situation istället för som tidigare på själva fordonet (objektet).

Diagram 3. Bilförsäkring - spännvidd mellan högsta och lägsta premie för Volvo 740/940 hos ett urval skadebolag för en 35-årig man boende i hyreslägenhet i Stockholm med 0 respektive 10 skadefria år.



Källa: Konsumenternas försäkringsbyrå

8. FINANSINSPEKTIONENS SLUTSATSER

8.1 PREMIEBERÄKNING EN FÖRETAGSHEMLIGHET

Premien på en bilförsäkring varierar, bland annat beroende på var i landet försäkringstagaren bor och vilken bil som försäkras. Under ett antal år har Konsumenternas Försäkringsbyrå redovisat dessa premiedifferenser i årliga översikter. Även massmedierna har intresserat sig för premiernas storlek och många gånger uppmanat försäkringstagarna att göra förfrågningar hos ett antal försäkringsbolag innan försäkring tecknas. Någon fokusering på hur premierna beräknas i detalj har dock inte skett. Av Finansinspektionens undersökning framgår att de flesta bolag i grunden använder sig av det traditionella system som tillsynsmyndigheten tidigare reglerat. Flertalet bolag bygger dock numera på med ytterligare premiefaktorer. Det finns ett bolag som helt bytt system för premieberäkning och tillämpar ett system som liknar det som används bland annat i Storbritannien.

Försäkringsbolagens premieberäkningsmetoder är komplicerade och grundar sig på statistiska och matematiska modeller. Tendensen är att i beräkningsunderlaget ta hänsyn till allt fler parametrar och systemen blir därför alltmer komplicerade. Detta skapar ett för försäkringstagaren krångligt och svårbegripligt premiesystem. Vad som hänt under senare delen av 90-talet är att försäkringsbolagen försöker identifiera fler grupper och fördela premieuttaget mellan dessa grupper. Flera bolag använder i dag till exempel kön som en påverkande faktor.

Vissa bolag anser att sättet att beräkna premier på är en företagshemlighet. Det finns några bolag som öppet redovisar alla sina parametrar men samtliga bolag anser att viktningen mellan de olika parametrarna utgör en företagshemlighet. Detta innebär att Finansinspektionen inte i detalj öppet kan redovisa bolagens premieberäkningsmetoder.

Varje bolag använder likadana beräkningssystem för trafik- och övrig motorfordonsförsäkring. Premiefaktorerna kan dock variera och/eller ha annan betydelse beroende på vilken del av försäkringen det är fråga om. Skälen till denna utveckling beror antagligen på traditionellt tänkande och systembegränsningar. Utvecklingen är dock ingen självklarhet, särskilt med tanke på att trafikförsäkringen är en obligatorisk försäkring som i många avseenden skiljer sig från de övriga delarna i en bilförsäkring.

Den nuvarande situationen med ett brett spektrum av premieberäkningsmetoder kan ge försäkringstagarna ett incitament till att vid varje huvudförfallodag undersöka om konkurrerande försäkringsbolag kan erbjuda en lägre premie. *Vidare kommer sannolikt många försäkringstagare som har varit med om en skada att välja att byta bolag istället för att låta sig belastas med en mångårig premiehöjning.* En kraftigt ökad kundrörlighet mellan försäkringsbolagen innebär ökade kostnader som i slutändan belastar försäkringstagarna. Vidare störs grundvalen för respektive rabattsystem om försäkringstagarna undviker att ta sina egna riskkostnader genom att vid skada välja att byta bolag.

Debatten kring bilförsäkringar är i huvudsak fixerad kring premien. Man fokuserar på premien utan att vara helt klar över hur försäkringen man tecknar ser ut. Anledningen är att det idag inte finns något bra instrument för att mäta det eventuella utfallet, nämligen skaderegleringen.

8.1.1 TRAFIKFÖRSÄKRINGEN

Obligatoriet innebär att det bolag som har tillstånd att meddela trafikförsäkring är skyldigt att göra detta till den som begär det. Premien får enligt 2 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359) inte bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka, med tillägg för nödvändiga kostnader. Detta innebär att premiedifferentiering måste kopplas till faktiska risker och bolagets kostnader för dessa. Den stora spännvidd i premien som uppstod under en period kunde därför ifrågasättas. Situationen i dag ger dock inte anledning till några åtgärder. Finansinspektionen kommer i framtiden även att göra stickprovsvisa undersökningar för att följa och bevaka skälighetsprincipens efterlevnad.

Skälighetsprincipen innebär också att premien inte får belastas med anskaffningskostnader som föranleds av konkurrenshänsyn. Det är viktigt att försäkringstagarna inte belastas med onödiga utgifter när det är fråga om en obligatorisk försäkring. Den beskrivna skälighetsprincipen förekommer inte inom övriga delar av bilförsäkringen.

Även i övrigt skiljer sig trafikförsäkringen från övrig bilförsäkring genom att risken inte påverkas av individuella faktorer i samma utsträckning som övrig bilförsäkring. Ersättning från trafikförsäkringen utgår vid skada som uppstått av ett fordon som varit i trafik och det finns ett orsakssamband mellan trafiken och skadan. I dessa situationer utgår ersättning för alla personskador som uppkommer i följd av trafik med motorfordon. Det innebär att alla som skadas i en trafikolycka får ersättning för sina personskador, även den som orsakat skadan med undantag för vissa mycket speciella situationer. Sådana omständigheter som innebär att föraren stulit bilen eller saknar körkort innebär inte i sig att föraren inte är berättigad till ersättning för en personskada.

Möjligheten för ett försäkringsbolag att kräva skadevållarens försäkringsbolag på ersättning, är dessutom begränsade.

I detta sammanhang skall även beaktas att kostnaderna för en personskada kan variera kraftigt. Om ett barn skadas allvarligt är kostnaden för försäkringsbolaget högre än om en vuxen skadas. Kostnaden för försäkringsbolaget för personskador minskar generellt ju äldre person som skadas.

Med beaktande av de angivna omständigheterna är det i många avseenden inte försäkringstagarens individuella beteende, ålder, bostadsort och/eller fordon som har betydelse för kostnaden vid en skada. Finansinspektionen anser att de riskfaktorer som beaktas inom trafikförsäkringen måste uppmärksammas. Bolagen måste på ett öppet och informativt sätt kunna förklara dessa och ange skälen till att den ena eller den andra faktorn valts.

Det är i och för sig inte konstigt att bolagen eftersöker statistiskt enhetliga grupper för att ge dessa grupper speciella premiefaktorer. Finansinspektionen anser emellertid att det är rimligt att endast faktorer som har ett adekvat orsakssamband med den försäkrade risken bör beaktas i trafikförsäkringshänseende. Rena statistiska samband som inte kan förklaras med ett adekvat orsakssamband är inte förenliga med skälighetsprincipen och torde dessutom vara svåra att förklara för försäkringstagarna. Att tillämpa skälighetsprincipen fullt ut möter svårigheter för såväl försäkringsbolag som för Finansinspektionen. En alltför stor tyngd vid sådan tillsyn får orimliga konsekvenser med hänsyn till de resurser som skulle behövas.

8.1.2 ÖVRIG MOTORFORDONSFÖRSÄKRING

Då det gäller övrig försäkring på bilområdet är också här för stora grupper i samhället konsumentförsäkringslagen (1980:38) tillämplig. Även inom detta område kan en alltför långtgående individualisering ifrågasättas. I konsumentförsäkringslagen finns en bestämmelse som innebär att ett försäkringsbolag inte får vägra en konsument att teckna en försäkring som bolaget normalt tillhandahåller allmänheten. Vid införandet av denna s k kontraheringsplikt beaktades försäkringstagarens skyddsbehov. Kontraheringsplikten innebär med andra ord att bolag som tillhandahåller bilförsäkring till allmänheten inte får sätta premien så högt att försäkringstagarens behov av försäkring inte kan tillgodoses. Utan kontraheringsplikten skulle antagligen vissa grupper ha svårt att erhålla försäkring. Om det föreligger särskilda skäl kan dock ett försäkringsbolag vägra en konsument att teckna försäkring. De skäl som enligt motiven till konsumentförsäkringslagen kan åberopas är av två slag: dels den allmänna risken för försäkringsfall och omfattande skador, dels försäkringstagarens personliga förhållanden. Även kombinationen av dessa skäl kan utgöra en omständighet att inte meddela försäkring eller, om försäkring redan meddelats, säga upp försäkringen.

Konsumentförsäkringslagen innebär med andra ord att en viss individualisering är nödvändig för att bolagen skall kunna identifiera de redovisade särskilda skälen, men att en alltför kraftig individualisering kan ifrågasättas med hänsyn till försäkringstagarens skyddsbehov. Detta behov kan vara särskilt stort i områden där det ofta begås bilinbrott, bilstölder och liknande. Premien i områden där bilinbrott är vanligt förekommande får enligt konsumentförsäkringslagen inte vara så hög att det i realiteten inte är möjligt att teckna försäkring. Finansinspektionens undersökning visar att det inte föreligger något problem i detta avseende och det finns i dag inget tecken på att det i framtiden skulle uppstå problem. De parametrar som används kan dock av många individer ifrågasättas. Det kan även vara av intresse för försäkringstagarna att veta vilka bostadsområden som enligt försäkringsbolag är högrisk- respektive lågriskområden. Dylig information kan av försäkringstagaren användas för att reducera riskerna och det är därför rimligt att bolagen öppet redovisar vilka parametrar som används. Även viktningen av de olika parametrarna kan i detta sammanhang vara av betydelse. Detta är särskilt viktigt inom trafikförsäkringen med den obligatoriska lagstiftning som finns. En ökad öppenhet skulle även möjliggöra en ökad offentlig kontroll och diskussion.

8.1.3 BONUSENS BETYDELSE FÖR PREMIEN

Bonusens betydelse för premien på trafikförsäkringen har i princip alltid redovisats för försäkringstagarna. Bonusen har också varit en av de mest avgörande parametrarna som påverkat en försäkringstagares premie. Hos samtliga bolag har merparten av försäkringstagarna haft högsta bonus, vilket inneburit en reduktion av riskpremien med ca 70 procent. De förändringar som ägt rum i premieberäkningssystemen innebär idag att bonusens betydelse har avtagit.

Av Finansinspektionens undersökning framgår ingenstans att försäkringsbolagen redogör för försäkringstagarens bruttopremie. Det besked som oftast lämnas till försäkringstagaren är att för fastställande av premie har hänsyn tagits till att försäkringstagaren är placerad i en viss bonusklass. Ofta anges dessutom en rabattsats. Eftersom premieberäkningen inte längre är enhetlig innebär det att en försäkringstagare kan ha hög bonus men trots detta betala en i förhållande till övriga konkurrerande försäkringsbolag hög premie.

Trots de förändringar som ägt rum använder i princip samtliga bolag fortfarande bonusen som ett säljargument utan att samtidigt informera om att betydelsen av bonusen har avtagit. Ordet

bonus har hos de flesta försäkringstagarna en speciell betydelse relaterad till det traditionella systemet. I dag använder flera bolag ordet bonus utan att ha ett renodlat bonussystem. Skälet till detta är just att ordet bonus är ett inarbetat och positivt ord för försäkringstagarna. Finansinspektionen anser att det är viktigt att informationen till försäkringstagarna i dessa avseenden är korrekt och saklig. De bolag som använder bonus bör överväga att öppet redovisa det belopp som bonusen beräknats på och tydligt redovisa rabattsatsen och hur densamma är framräknad. Det finns några bolag som placerar nya försäkringstagare i en hög bonusklass direkt. Det kan inte anses lämpligt att i dessa situationer påstå att premien är rabatterad med ett visst antal procent. I ett icke renodlat bonussystem bör bolagen överväga att redogöra för sitt rabattsystem på ett neutralt sätt utan att använda begrepp som bonus. Om begreppet bonus används måste det tydligt framgå i alla avseenden vad bolagets system innebär.

Bolagens premiesättning bygger som framgått tidigare på ett antal riskantaganden. Detta innebär att en premie inte i alltför stor uträkning kan vara föremål för rabatterning på annat sätt än vad som framkommer i information och villkor. Finansinspektionen har frågat bolagen vilka personer som har rätt att frånga premietarifferna. Av svaren framgår att det hos de flesta bolag inte finns något större utrymme för en enskild säljare att rabattera en premie.

FINANSINSPEKTIONENS RAPPORTER

- 2000:2 Bilförsäkringen efter avregleringen
- 2000:1 Kartläggning av leasingavgifter
- 1999:9 Aktionsplan för att stärka förtroendet för värdepappersmarknaden
- 1999:8 Financial services and consumers
- comparison between the UK and Swedish systems
- 1999:7 De finansiella företagen och marknaderna *
- 1999:6 Den finansiella sektorn och informationssystemen inför år 2000 *
- 1999:5 Översyn av insiderlagstiftningen
- 1999:4 Kreditinstitutens lån - värdering och upplysning
- 1999:3 Bankernas betaltjänster – avgifter och information
- 1999:2 Den finansiella sektorn och informationssystemen inför år 2000 *
- 1999:1 Finansinspektionens tillsyn av Premiepensionsmyndigheten
- 1998:7 Internet och försäkring
- 1998:6 Försäkringsbolagen och de trafikskadade
- 1998:5 Utvecklingen inom de finansiella företagen och marknaderna *

*) Rapporten finns även på engelska

Rapporterna finns på www.fi.se

Postadress/Postal address
P.O. BOX 7831
SE-103 98 STOCKHOLM
SWEDEN

Besöksadress/Visiting address
REGERINGSGATAN 48
STOCKHOLM

Telefon/Telephone
08-787 80 00
+46 8 787 80 00

Telefax/Facsimile
08-24 13 35
+46 8 24 13 35

E-post/E-mail
finansinspektionen@fi.se

Org nummer/VAT
No.
SE202100423501