



Íslenskur tryggingamarkaður og tryggingar heimilanna

Október 2003

Útgefandi: Neytendsamtökin
Síðumúla 13, 108 Reykjavík
sími: 545 1200, netfang: ns@ns.is, heimasíða: www.ns.is.

Ágrip

Aðstæður á íslenska váttryggingamarkaðnum og samsetning hans hefur íslenska váttryggingamarkaðarins hafa gjörbreyst á rúmum áratug. EES-samningurinn hafði veruleg áhrif á lagareglur og samkeppnisaðstæður greinarinnar. Fjölmargir samrunar hafa átt sér stað og mikil samþjöppun orðið á markaðishlutdeild hafa átt sér stað. Þrjú félög hafa nú yfir 95% markaðshlutdeild í markaðnum.

Miklar sveiflur hafa orðið á iðgjöldum heimilanna á undanförunum árum. Hafa iðgjöldin nokkrum sinnum hækkað um 25--50% hjá öllum félögunum. Eitt dæmi er um verulega lækkun ökutækjaiðgjalda, þ.e. sem varð þegar samkeppni erlendra tryggingafélaga gætti á markaðnum. Í heild hafa iðgjöld trygginga hækkað um 70% á sex árum. Ábyrgðatryggingar ökutækja hafa hækkað um 100%.

Tvær opinberar eftirlitsstofnanir, Fjármálaeftirlitið og Samkeppnistofnun, hafa eftirlit með tryggingamarkaðnum. Stofnunum hafa borist ýmsar kærur, en þeim hefur sumum verið vísað frá og í mörgum þeirra hefur úrskurður dregist verulega að úrskurða. Eitt Meðal hlutverka stofnananna er að tryggja að iðgjöld séu sanngjörn, og að benda stjórnvöldum á leiðir til þess að gera samkeppni virkari.

Nokkur munur kom fram á iðgjöldum eignatrygginga íslensku félaganna í einfaldri könnun sem var gerð var, en minni munur á iðgjöldum ökutækjatrygginga. Mun meiri munur er á iðgjöldum íslensku félaganna og nokkurra danskra og sænskra tryggingafélaga. Eignatryggingar virðast vera ódýrari hjá erlendu félögunum heldur en þeim íslensku. Ábyrgðartryggingar ökutækja eru talsvert dýrari á Íslandi. Ólíkir skilmálar, einkum í eignatryggingunum, flækja slíkan samanburð á milli landa.

Hagnaður íslensku félaganna sem hlutfall af eigin iðgjöldum hefur verið um 10% að meðaltali á undanförunum árum. Arðsemi eigin fjár hefur sveiflast nokkuð en oftast verið á bilinu 10--20%. Fjárhagsleg staða félaganna hefur styrkst. Eigið fé félaganna hefur þrefaldast á fimm árum. Eiginfjárlutfall þeirra hefur hækkað um 8 prósentustig á sama tíma.

Tjónasjóðir félaganna hafa vaxið um 13 milljarða eða 54% á síðustu fimm árum. Til þess að fá ákveðna niðurstöðu umslá nokkru föstu um hvort tjónasjóðirnir byggja á raunhæfum áætlunum um kostnað við uppgjör tjóna þyrfti mun ítarlegri úttektir Fjármálaeftirlitsins.

Í lok skýrslunnar eru settar fram nokkrar ábendingar um breytta opinbera stefnu í málefnum tryggingagreinarinnar, aðallega varðandi virkara eftirlit með rekstri váttryggingafélaganna og um breyttar reglur sem drægju úr kerfisbundinni tilhneigingu félaganna til sjóðamyndunar.

Efnisyfirlit:

Inngangur	5
Tryggingamarkaðurinn	5
Breytingar á iðgjöldum	8
Eftirlitsaðilar	10
Samkeppni	12
Samanburður trygginga – íslenskar tryggingar	13
Samanburður trygginga – norrænar tryggingar	17
Ástæður verðmismunar	19
Afkoma váttryggingagreina	21
Afkoma váttryggingafélaganna	22
Tjónasjóðir	23
Samantekt	26
Ábendingar	27
Heimildaskrá	28
Viðauki 1, Verðvísitölur trygginga 1997 – 1999	29
Viðauki 2, Ályktun og bréf vegna hækkunar á ábyrgðartryggingum bifreiða og bréf til viðskiptaráðherra í júní – september 1999	30
Viðauki 3, Neytendasamtökin mótmæla hækkunaráformum váttrygginga- félaga á lögboðnum ökutækjatrýggingum í apríl 2000	50
Viðauki 4, Fréttatilkynning Neytendasamtakanna vegna hækkunar á iðgjöldum brunatrygginga, bréfaskipti samtakanna við viðskiptaráðherra og fréttatilkynning Fjármálaeftirlitsins desember 2002 – febrúar 2003	52
Viðauki 5, Bréfaskipti Neytendasamtakanna við Fjármálaeftirlitið og viðskiptaráðherra í maí 2003 vegna hárra iðgjalda á ábyrgðartryggingum ökutækja og um hátt verð á ábyrgðar- og slysatryggingum bifhjólaltrygginga	57

Inngangur

Vátryggingaiðgjöld eru umtalsverður hluti af útgjöldum heimila. Algennt er að heimili greiði 10–15 þúsund krónur á mánuði fyrir iðgjöld heimilisins. Tryggingar nema 0,3% í nýjum grunni neyslúvísitölu Hagstofunnar¹. Þær fjölskyldur sem eiga íbúð og bíl munar um útgjöld vegna þessarar nauðsynlegru fjármálaþjónustu tryggingafélaganna. Það skiptir neytendum verulegu máli að eðlilegar aðstæður ríki á vátryggingamarkaðnum og iðgjöld bjóðist á sanngjörnu verði.

Á undanförunum árum hafa orðið miklar breytingar á íslenska markaðnum. Félögum hefur fækkað. Þrjú félög hafa, með samrunum og yfirtökum, orðið ráðandi á markaðnum. Nokkur erlend félög hafa gert tilraunir til að láta að sér kveða á markaðnum. Átök hafa átt sér stað, með beinum afskiptum opinberra aðila og félagasamtaka. Í gegnum þessi átök virðast stóru tryggingafélögin þrjú hafa styrkt stöðu sína og náð að byggja upp sjóði sína – —sem mun hafa áhrif á samkeppni innan greinarinnar á næstu árum.

Umrótið á markaðnum hefur aðallega birst neytendum í miklumstórum sveiflum á iðgjöldum trygginga. Hafa iðgjaldasveiflurnar verið mældar í tugum prósentu, aðallega til hækkunar. Hafa hækkanir orðið tíðastar á iðgjöldum bifreiðatrygginga, en einnig komið fram á nokkrum tegundum eignatrygginga.

Ástæða er til að varpa ljósi á þróun íslenska tryggingamarkaðarins. Verður það gert í þessari skýrslu með því að rekja á tölulegan hátt helstu stærðir í starfsemi tryggingafélaganna, þ.á.m. iðgjöld, veltu og eignir þeirra í sjóðum. Þá verða birtar vísbendingar um verðlagningu á iðgjöldum hér á landi í samanburði við Danmörku og Svíþjóð, þó slíkur samanburður sé erfiður vegna mismunandi hefða og reglna á mörkuðunum.

Einnig verða skoðuð afskipti opinberra aðila af íslenska tryggingamarkaðnum. Spurt verður hvort æskilegt séværi að auka þessi afskipti. Með hliðsjón af þróun markaðarins á undanförunum árum er nauðsynlegt að athuga hvort breyta þurfi þeim aðstæðum sem íslensk tryggingafélög og íslenskir trygginganeytendur búa við.

Tryggingamarkaðurinn

Íslenski vátryggingamarkaðurinn hefur tekið gagngerum breytingum á rúmum áratug. Í lok níunda áratugarins störfuðu í landinu samtals 25 vátryggingafélög, þar af 5 líftryggingafélög (persónutryggingafélög)². Þá hófst mikill samrunaferill meðal íslensku félaganna, bæði stórra og smárra, sem staðið hefur með hléum æ síðan. Í byrjun árs 2002 höfðu samtals 13 innlend félög leyfi til vátryggingastarfsemi. Í skýrslu Fjármálaeftirlitsins 2002 er birtur listi yfir þessi félög. Samkvæmt skýrslunni báru þau „nær eingöngu vátryggingaáhættu á Íslandi og eru öll í eigu íslenskra aðila, nema e.t.v.

¹ Hagstofan metur ekki bein útgjöld vegna iðgjalda almennings inn í vísitölugrunninn, heldur aðeins mismun iðgjaldagreiðslna og tjónagreiðslna, að teknu tilliti til þróun tjónasjóða.

² Tryggingaefirlitið 1990:22.

óverulegir eignarhlutir“³. Sum þessara félaga voru aðeins með starfsemi að nafninu til, eða eru nú að hætta rekstri.⁴ Önnur voru með mjög afmarkaða starfsemi. Eitt félag hafði nýhafið sölu var nýbyrjað starfsemi með skaðatryggingar. Aðeins 8 þessara félaga báru váttryggingaráhættu. Því má segja að starfandi íslenskum váttryggingafélögum hafi fækkað um tvo -þriðju á rúmum áratug.

Ætla má að íslensku váttryggingafélögin hafi með sameiningum félaganna m.a. verið að bregðast við breyttum aðstæðum á íslenska markaðinum. Með EES-samningnum, sem gekk í gildi í ársbyrjun 1992, var m.a. samið um frjálst flæði fjármagns á milli Íslands og annarra landa innan Evrópska efnahagssvæðisins. Þetta þýddi að váttryggingafélög sem hafa starfsleyfi í einhverju EES-landanna geta sett upp starfsstöð hér á landi, án þess að þurfa til þess sérstakt leyfi íslenskra stjórnvalda.⁵ Laga- og reglugerðarumhverfið breyttist: ný lög um váttryggingastarfsemi (60/1994) voru sett til að laga íslenskar lagareglur að Eevrópureglum á þessu sviði og ýmsar tilskipanir ESB voru leiddar í lög. Íslensku váttryggingafélögin vildu því eðlilega treysta stöðu sína gagnvart þeirri auknu samkeppni sem virtist blasa við með aukinni Evrópusamvinnu. Þau völdu að gera það með því að sameina afl sitt og getu hér innanlands.

Sameiningarnar leiddu til verulegrar samþjöppunar markaðshlutdeildar á íslenska tryggingamarkaðnum umfram það sem ætla mætti af tölulegri fækkun félaganna. Er nú svo komið að þrjú félög, Sjóvá-Almennar, Tryggingamiðstöðin og Váttryggingafélag Íslands ásamt dótturfélögum, eru, ásamt dótturfélögum, með yfir 95%⁶ af iðgjöldum íslenskra félaga. Sex af þeim 8 félögum sem eftir voru snemma árs 2002 voru í eigu eða undir stjórn einhverra þessara þriggja félaga.⁷

Félögin þrjú eru í raun tryggingasamsteypur sem myndaðar hafa verið úr mörgum smærri félögum sem áður störfuðu á íslenska tryggingamarkaðnum. Hér fyrir neðan má sjá helstu félögin sem safnast hafa undir merki stóru félaganna þriggja á undanförunum árum.

Sjóvá-Almennar
Sjóváttryggingafélag Íslands
Almennar tryggingar
Húsatryggingar Reykjavíkur
Vélbátaábyrgðarfélag Ísfirðinga
Vélbátaábyrgðarfélagið Gróttu
Samábyrgð Íslands á fiskiskipum
Bátaábyrgðarfélag Breiðafjarðar

³ Skýrsla Fjármálaeftirlitsins 2002.

⁴ Tvö þessara félaga eru í eigu annarra váttryggingafélaga og „starfa nú eingöngu að því að ljúka eldri samningum um endurtryggingar“ segir í skýrslu Fjármálaeftirlitsins 2002.

⁵ Staða Íslands í Evrópusamstarfi, 2000: 97.

⁶ Samkvæmt samanteknum ársreikningum Fjármálaeftirlitsins voru eigin iðgjöld allra íslenskra váttryggingafélaga, utan Viðlagatryggingar, 16,7 milljarðar króna á árinu 2001; þar af voru eigin iðgjöld Sjóvá-Almennra, Tryggingamiðstöðvarinnar og VÍS samtals 16,4 milljarðar, eða 98%.

⁷ Tvö váttryggingafélög, Váttryggingafélagið Vörður, sem er að mestu í eigu útgerðaraðila á Norðurlandi, og Alþjóða líftryggingafélagið, sem er aðallega í eigu Kaupþings-Búnaðarbanka, standa utan við stjóru blokkirnar þrjár.

Ábyrgð bindindisfélag ökumanna

Vátryggingafélag Íslands
Brunabótafélag Íslands
Samvinnutryggingar
Skandia

Tryggingamiðstöðin
Trygging

Markaðshlutdeild stóru tryggingafélaganna hefur breyst nokkuð á undanförunum árum. Reyndar hefur hlutur Tryggingamiðstöðvarinnar staðið nokkuð í stað, en hlutur VÍS hefur minnkað á fimm árum um ríflega fimm prósentustig og hlutur Sjóvá-Almennra aukist að sama skapi. Sem hlutfall af öllum eigin iðgjöldum markaðarins⁸ er hlutur Tryggingamiðstöðvarinnar innan við 30%, hlutur Sjóvá-AlmennraSjóvá-Almennra innan við 40%, og hlutur VÍS þar mitt á milli. Þessar breytingar á markaðshlutdeild benda til að nokkur samkeppni ríki á markaðnum á milli félaganna. ÍÁ skráningarlýsingu VÍS⁹ segir að samkeppni tryggingafélaganna komi fram í iðgjöldum, vöruþróun og fjölbreyttri þjónustu. Samræmdar og stórfelldar breytingar á iðgjöldum félaganna benda hins vegar ekki til að samkeppnin sé ýkja hörð, eins og fjallað verður nánar um síðar.

Auk íslensku félaganna starfa nokkur erlend félög á markaðnum fyrir milligöngu vátryggingamiðlara, m.a. þýska líftryggingafélagið Allianz og bresku félögin Sun og Friends Provident. Ekki liggja fyrir nýlegar tölur um umfang þessara viðskipta, en samkvæmt upplýsingum Fjármálaeftirlitisins voru bókfærð iðgjöld vegna vátryggingasamninga sem komust á fyrir milligöngu íslenskra vátryggingamiðlara á árinu 2000 samtals 1,3 milljarðar kr., einkum við vátryggingafélög í öðrum aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins. Auk þess geta vátryggingatakar átt bein viðskipti við vátryggingendur í öðrum löndum.

Gagnsæi

Vátryggingar eru í eðli sínu flóknari markaðsvara markaðsvara gagnvart neytendum en flest framleiðsla og þjónusta sem neytt er. Tryggingar frá aðskildum ólíkum tryggingafélögum ná oft yfir mismunandiólíkar áhættuþættir, fylgja breytilegum skilmálum, hafa misháar tryggingarupphæðir, og svo má lengi áfram telja. Því er oft erfitt að bera saman verð og gæði trygginga. Samanburður á valkostum sem bjóðast á milli landa verður enn flóknari þegar taka þarf tillit til ólíkra lagareglna um vátryggingastarfsemi í viðkomandi löndum.

Þetta eðli trygginga og ógagnsæi markaða með tryggingar hamlar mjög eðlilegri samkeppni með þessa tegund þjónustu. Neytendur treysta sér illa til að bera saman þá valkosti sem þeim bjóðast. Opinberir aðilar og samtök neytenda hafa fjallað um nauðsyn

⁸ Samtals voru eigin iðgjöld íslensku félaganna tæplega tuttugu milljarðar kr. áÁrið 2002.

⁹ Lýsing gerð vegna skráningar hlutabréfa VÍS á Tilboðsmarkaði Kauphaöllar Íslands, 12 júlí 2002. Sjá [http://www.vis.is/web/web.nsf/HtmlPages/Skráningarlýsing/\\$file/Skráningarlýsing_VIS_120702.pdf](http://www.vis.is/web/web.nsf/HtmlPages/Skráningarlýsing/$file/Skráningarlýsing_VIS_120702.pdf)

Þess að auðvelda neytendum samanburðinn. Íslenska Vátryggingaeftirlitið Íslenska benti sérstaklega á það í norrænni skýrslu¹⁰ sem út kom fyrir nokkrum árum að nauðsynlegt væri að auka gagnsæi á íslenska tryggingamarkaðnum til þess að efla samkeppnina á markaðnum.

Evrópusambandið hefur með lögum frá 1994 um einn tryggingarmarkað á svæði sambandsins reynt að útvíkka evrópskan tryggingarmarkað og skapa betri skilyrði fyrir samkeppni innan hans. Í ljós hefur komið að iðgjöld bifreiðatrygginga eru mjög misjafnlega há og tryggingaskilmálar sömuleiðis ólíkir í einstökum löndum Evrópu. Í tilefni af þessum mun hafa Eevrópsku neytendasamtökin hvatt til þess (sjá samevrópska könnunm á bifreiðatryggingum, 1997) að evrópskum neytendum verði auðveldað að taka tryggingar hjá erlendum tryggingafélögum. Evrópsku neytendasamtökin hafa sett spurningamerki við þær kvaðir sem Evrópusambandið hefur sett fyrir starfsemi vátryggingafélaga á innri markaði þess og talið að félögunum sé að mörgu leyti gert erfitt fyrir með að þjónusta neytendur yfir landamæri Evrópuríkjanna. Eins og staðan er í dag er ólíklegt að franskur neytandi sem hefði áhuga á að kaupa sér spænska tryggingu fyndiinnði tryggingafélag sem væri tilbúið væri til að veita honum þjónustu.

Evrópsku neytendasamtökin hafa farið fram á að Evrópusambandið beiti sér fyrir samræmingu laga um tryggingasamninga, skýrra og sanngjarnra reglna, sem tiltaki m.a. lágmarkskröfur varðandi tryggingarvernd og uppgjör tjóna. Slíkar reglur myndu auðvelda evrópskum tryggingafélögum að þjóna staðbundnum mörkuðum utan þeirra heimalanda og gætu því fjölgað þeim valmöguleikum sem neytendur á Eevrópska efnahagssvæðinu hafa úr að velja.

Krafan um gagnsæi snertir einnig fjárhagslegan rekstur tryggingafélaga. Félögunum ber samkvæmt opinberum reglum að birta árlega afkomu í hverjum vátryggingaflokki. Til þess að bæta upplýsingagildi afkomutalna setti Fjármálaeftirlitið árið 2001 nýjar reglur um færslu fjárfestingatekna vegna einstakra tryggingagreina. Fjármálaeftirlitið hefur ítrekað þann áhuga sem Vátryggingaeftirlitið hafði¹¹ á miðlun marktækra upplýsinga til almennings og kvaðst t.a.m. í júlí 2000 „leggja áherslu á aukið gagnsæi í starfsemi vátryggingafélaganna”.

Breytingar á iðgjöldum

Íslenskir neytendur hafa á undanförunum árum greinilega orðið greinilega varir við breytingar á innihaldi og verði trygginga. Iðgjaldabreytingarnar hafa átt sér staðorðið í stórum stökkum stökkum og má minna á nokkur þau stærstu:

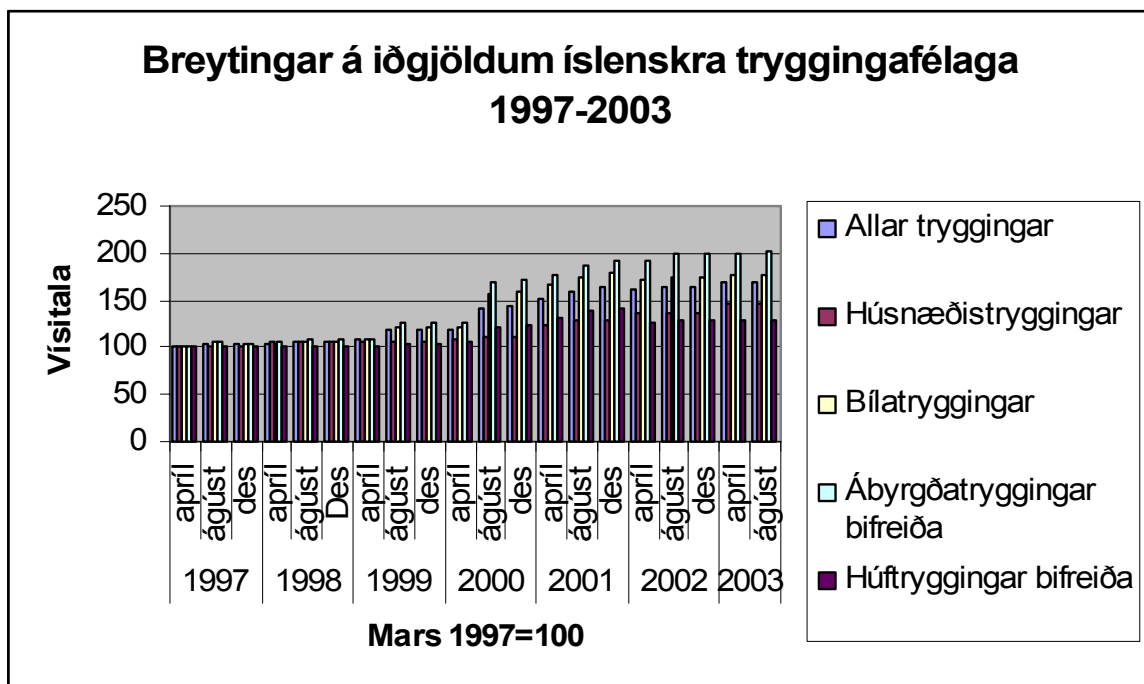
- 25--30% lækkun lögbundinna ökutækjetrygginga 1996
- 25--39% (meðaltal 36%) hækkun lögbundinna ökutækjetrygginga 1999
- 25--30% hækkun lögbundinnar ökutækjetrygginga 2000
- 20% hækkun húftrygginga (kaskótrygginga) ökutækja 2000

¹⁰ Rådgivning och ökad transparens på försäkringsområdet 1997:36.

¹¹ FME tók við hlutverki Vátryggingaeftirlitsins samkvæmt lögum nr. 87/1998.

30--50% hækkun brunatrygginga húsa 2003

Útreikningar Hagstofu Íslands gefa nákvæmara yfirlit yfir breytingar á tryggingaiðgjöldum hér á landi á undanförunum árum. Á meðfylgjandi mynd má sjá verðvísitölur iðgjalda frá 1997 til 2003.¹² Athygli vekur að meðaliðgjöld trygginga hafa hækkað jafnt og þétt á þessu sex ára tímabili, eða um 69%. Af einstökum tryggingaflokkum hafa ábyrgðartryggingar bifreiða hækkað mest, eða um 101%, en bílatryggingar í heild um 76%. Húsnæðistryggingar hafa á þessum tíma hækkað um 47%. Húftryggingar bifreiða hafa hækkað minnst eða um 29%. Allar þessar tryggingar hafa hækkað meira en almennt verðlag í landinu, en vísitala neysluverðs hækkaði á þessum sex árum um 26%.



Meginástæðan sem váttryggingafélögin gáfu fyrir þessum iðgjaldahækkunum voru breytingar sem Alþingi gerði á lögum um skaðabótarétt. Á tíunda áratugnum gerði Alþingi nokkrar breytingar, þar á meðal gagngerar breytingar, sem jafngiltu heildarendurskoðun, á skaðabótalögnum.¹³ Til viðbótar lagabreytingunum hefur „framkvæmd skaðabótaréttar“¹⁴ einnig breyst. Allar þessar breytingar snérust fyrst og fremst um útreikning bóta fyrir varanlega líkamlega örorku vegna slysa.

Deilt hefur verið um hvort breytingar á skaðabótalögnum hafi gefið jafn rík tilefni til iðgjaldabreytinga og váttryggingafélögin héldu fram. Þannig sagði Fjármálaeftirlitið t.d. í svari til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis haustið 2000 að „með hliðsjón af fjárhagsstöðu váttryggingafélaganna og stöðu tjónaskuldar félaganna hafi hækkun

¹² Sjá nánar verðvísitölur í Viðauka 1.

¹³ Breytt skaðabótalög tóku gildi 1. maí 1999.

¹⁴ Sjá skýrslu Fjármálaeftirlitsins.

iðgjalda, umfram það sem rekja má beint til beytinga á skaðabótalögum, ekki verið nauðsynleg nú í öllum tilvikum.“

Fjármálaeftirlitið taldi að 3–13% af hækkunum ökutækjatrýgginga á árinu 1999 hefðu verið af öðrum ástæðum en breytingum á skaðabótarétti. Nefndi eftirlitið m.a. breytingar á samkeppnisaðstæðum, sem varla verður skilið á annað hátt en að slaknað hafi á samkeppni, sem ástæður þeirra hækkana.¹⁵

Lækkanir á iðgjöldum lögbundinna ökutækjatrýgginga 1996 áttu greinilega rætur að rekja til tímabundinnar samkeppni erlendis frá. Í opinberri umræðu hefur síðar verið rætt um hvort frekari tilefni hafi verið til að lækka tryggingaiðgjöld. Í ársskýrslu Fjármálaeftirlitsins fyrir 2001 segir forstöðumaður þess að „þróun tjóna á fyrri hluta þessa árs gaf fyrirheit um að svigrúm gæti skapast til iðgjaldalækkana í lögboðnum ökutækjatrýggingum“. Það gerðist hins vegar ekki þar sem félögin töldu tjónin hafa aukist aftur.¹⁶ Abyrgðartryggingar bifreiða héldu áfram að hækka á árinu 2002.

Eftirlitsaðilar

Tvær stofnanir íslenska ríkisins koma að eftirliti með váttryggingamarkaðnum, Fjármálaeftirlitið og Samkeppnisstofnun. Báðar hafa þær á undanförunum árum tekið á málum sem varða váttryggingamarkaðinn, önnur með reglubundnum hætti en hin vegna klögumála sem risið hafa.

Fjármálaeftirlitinu er ætlað víðtækt eftirlitshlutverk með starfsemi váttryggingafélaga sem hafa heimild til starfsemi hér á landi. Er stofnuninni m.a. ætlað að hafa eftirlit með váttryggingaskilmálum og viðskiptaháttum félaganna. Hefur hún mjög víðtækar heimildir til að rannsaka gögn félaganna, t.a.m. tjónaáætlanir þeirra. Samkvæmt 55. gr. laga nr. 60/1994 um váttryggingastarfsemi er Fjármálaeftirlitinu ætlað að fylgjast með iðgjaldagrundvelli váttrygginga með það fyrir augum að iðgjöld sem í boði eru hér á landi séu „sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan rekstrarkostnað váttryggingafélaga“. Fjármálaeftirlitið leggur þennan skilning í ákvæðið:

Í ákvæðinu felst að stofnuninni er ætlað að grípa til aðgerða komi annað tveggja í ljós; annars vegar að váttryggingafélag eigi ekki fyrir þeim skuldbindingum sem þau hafa tekið á sig, hins vegar að tiltekin iðgjöld séu svo há að þau teljist ósanngjörn í garð váttryggingataka.¹⁷

Út úr þessari útlistun Fjármálaeftirlitsins má lesa greinilega togstreitu á milli þeirra viðmiða sem stofnunin hefur til að meta stöðu og stefnu tryggingafélaganna, annars vegar þess að þau hafi örugglega nóg í sjóðum sínum til að greiða tjón og hins vegar þess að verðlagningin sé sanngjörn. Þessi togstreita birtist í því svigrúmi sem stofnunin hefur viljað veita félögunum þegar kvartað hefur verið til hennar undan háum iðgjöldum. Þrátt

¹⁵ Fjármálaeftirlitið 1999:1.

¹⁶ Reyndin varð hins vegar sú að á milli 2001 og 2002 lækkuðu tjónin hjá tveimur stærstu félögunum.

¹⁷ Fjármálaeftirlitið 1999 (athugun á lögboðnum ökutækjatrýggingum).

fyrir að stofnunin teldi árið 1999 „að rúmlega 2 milljarðar króna myndu losna úr tjónaskuld“ vegna lögbundinna bifreiðatrygginga, og teldi reynsluna „renna stoðum undir fyrri áætlun“ ári síðar, taldi hún „ekki rétt að líta svo á að um ofmat á tjónaskuld sé að ræða“. Ekki verður séð að Fjármálaeftirlitið hafi sett fram skýr viðmið varðandi leyfilegt álag á ætlaða tjónaskuld félaganna sem gæfi til kynna hvenær stofnunin teldi ástæðu til að grípa til aðgerða vegna iðgjaldaákvæðana félaganna.

Afskipti Samkeppnisstofnunar byggjast á lögbundnu hlutverki samkeppnisráðs. Því er lýst að hluta á heimsíðu stofnunarinnar með eftirfarandi hætti:

1. að framfylgja bannreglum samkeppnislaga,
2. að ákveða aðgerðir gegn samkeppnishamlandi hegðun fyrirtækja og óréttmætum viðskiptaháttum,
3. að gæta þess að aðgerðir opinberra aðila takmarki ekki samkeppni og benda stjórnvöldum á leiðir til þess að gera samkeppni virkari og auðvelda aðgang nýrra samkeppnisaðila að markaði,
4. að stuðla að auknu gagnsæi markaðarins

Helsta bannregla samkeppnislaga sem hér er vísað til kveður á um bann við „samningum, samþykktum og samstilltum aðgerðum“ samkeppnisaðila á markaði sem hafa „áhrif á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti.“¹⁸ Viðamesta kæran sem Samkeppnisstofnun¹⁹ hefur fengið varðandi þessi mál snýst einmitt um meint ólöglegt samráð tryggingafélaganna, eða hóps tryggingafélaga, gegn öðrum keppinautum eða hagsmunum neytenda. Félag íslenskra bifreiðaeigenda kærði Samband íslenskra tryggingafélaga í júlímánuði 1999 fyrir ólöglegt samráð um ákvörðun iðgjalda í lögboðnum ökutækjetryggingum. Samkeppnisstofnun hefur unnið að rannsókn málsins, gerði m.a. húsrannsókn á skrifstofu Sambands íslenskra tryggingafélaga, en úrskurður liggur ekki fyrir.

Bæði Samkeppnisstofnun og Fjármálaeftirlitið hafa því eftirlit með iðgjaldaákvörðunum tryggingafélaganna, hvor stofnunin með sínum hætti. Samkeppnisstofnun leggur áherslu á samkeppnishegðun, að verðákvarðanir séu teknar án nokkurs samráðs félaganna. Fjármálaeftirlitinu ber að ganga úr skugga um að iðgjaldaákvæðanir séu ekki ósanngjarnar. Spyrja má hvort þessi landamerki stofnananna séu nægilega skýr. Einnig hvort skilgreina þurfi samráð þessara stofnana.

Samkeppnisstofnun hefur rannsakað og úrskurðað í nokkrum málum sem snerta tryggingafélög. Stofnunin beitti sér fyrir því að hætt var sameiginlegum viðskiptum félaganna með fiskiskipa- og endurtryggingar. Viðamesta kæran til stofnunarinnar í tryggingamálum hefur verið fjögur ár í vinnslu, sem bendir varla til sérlega virkra afskipta hennar af greininni. Bent hefur verið á að slíkar tafir geti beinlínis leitt til þess

¹⁸ Lög nr. 8/1993, 10. gr.

¹⁹ Aðrar kærur um váttryggingamál sem teknar hafa verið fyrir hjá Samkeppnisyfirkvöldum á undanföllum árum eru kæra Alþjóðlegrar miðlunar (1996) vegna iðgjaldasamanburðar í auglýsingum og kæra Sambands íslenskra tryggingafélaga (1995) um meinta samkeppnislega mismunun til handa Húsatryggingum Reykjavíkur.

sakir fynnist. En afleiðingarnar fyrir þróun markaðarins kunna að vera verri: óvíst er að fyrirtæki sem brotið er á hafi nægilega sterk bein til að þola svo langa bið eftir úrskurði. Ólöglegar aðgerðir af slíku tagi kunna að leiða til þess að keppinautar, sem verða fyrir aðgerðunum, neyðist til að hverfa af markaði áður en leiðrétting fæst. Neytendur þurfa þá ekki aðeins að líða fyrir ólöglegar aðgerðir þegar þær eru framkvæmdar, og á rannsóknartímanum, heldur til frambúðar.

Þrátt fyrir greinileg fákeppniseinkenni²⁰ mætti ætla af afstöðu Fjármálaeftirlitsins að stofnunin liti svo á að tryggingamarkaðurinn væri fullburða samkeppnismarkaður. Stofnunin hefur lýst þessu álitu sínu að: „vátryggingafélögin starfa á samkeppnismarkaði og að félög sem keppa á vátryggingamarkaði eiga að hafa talsvert svigrúm til iðgjaldaákvæðana.“²¹ Stofnunin hefur undirstrikað að iðgjaldaákvæðanir séu á ábyrgð vátryggingafélaganna. Samt sem áður beri félögunum að taka slíkar ákvæðanir í ljósi reynslunnar. Á einum stað segir Fjármálaeftirlitið að „það sé hlutverk samkeppninnar að sjá til þess að iðgjöld einstakra greina séu eðlileg þegar til lengri tíma er litið“.²² Hefur Fjármálaeftirlitið vísað frá beiðni um íhlutun í iðgjaldaákvörðun með þeim orðum að það telji „að umrædd hækkun rúmist innan þess ramma sem eðlileg samkeppni setur starfsemi vátryggingafélaga og að ekki séu forsendur til að grípa til aðgerða á grundvelli þess að iðgjöldin séu ósanngjörn í garð vátryggingataka.“²³ Reyndar eru engin dæmi um bein afskipti stofnunarinnar af iðgjaldaákvörðunum félaganna.

Ekki verður annað sagt en að afstaða eftirlitsstofnananna tveggja til vátrygginga-starfseminnar hafi á undanförunum misserum einkennst af miklu umburðarlyndi í garð vátryggingafélaganna. Fjármálaeftirlitið hefur að vísu gagnrýnt tryggingafélögin fyrir að skýra ekki nægilega forsendur fyrir iðgjaldahækkunum. Stofnunin sagði í svari til þingnefndar haustið 2000, þegar umræða um iðgjaldaákvæðanir var hávær í samfélaginu, að ekki væri „komin reynsla á forsendur iðgjaldabreytinga síðustu tveggja ára“.²⁴ Boðaði stofnunin þá að fylgst yrði náið með þessari reynslu, sérstaklega tjónareynslu félaganna. Ekki hafa verið birtar nýjar athuganir stofnunarinnar síðan. Samkeppnisstofnun hefur veitt tryggingafélögunum langa fresti til að útskýra afstöðu sína til kærumála FÍB.²⁵ Er ástæða til að efast um að aðstæður og framvinda á markaðnum gefi tilefni til slíks umburðarlyndis?

Samkeppni

Ýmis varúðarljós ættu að hafa kviknað hjá opinberum aðilum vegna framvindunnar á undanförunum árum um heilbrigði íslenska tryggingamarkaðarins: veruleg samþjöppun markaðshlutdeildar, miklar hækkanir iðgjalda, misheppnaðar tilraunir nýrra aðila til að ná

²⁰ Gylfi Magnússon dósent tekur í viðtali við Morgunblaðið tryggingamarkaðinn hér á landi sem eitt dæmi um fákeppnismarkað. Hann segir síðan: „Sagan sýnir að séu fá fyrirtæki um hituna ár eftir ár, áratug eftir áratug, ákveða menn fyrr eða síðar, þótt ekki sé samið um það opinberlega, að best sé fyrir alla að enginn sé að rugga bátinum um of. Menn fara því helst ekki út í verðsamkeppni ...“ Mbl., 19. sept. 1999.

²¹ Fjármálaeftirlitið 2000 (frétt nr 5/2000).

²² Sjá bréf Fjármálaeftirlitisins til Neytendasamtakanna 4. október 1999.

²³ Sjá bréf Fjármálaeftirlitisins til Neytendasamtakanna 4. október 1999.

²⁴ Fjármálaeftirlitið 2000.

²⁵ Samkvæmt fréttum í fjölmiðlum er skýrsla stofnunarinnar um málið væntanleg fyrir fyrir árslok.

fótfestu á markaðnum og náíð samstarf starfandi tryggingafélaga. Góð afkoma tryggingafélaganna og hraður vöxtur tryggingasjóða í þeirra vörslu (sjá nánar síðar) vekur spurningar um sanngirni í ákvörðunum iðgjalda sem Fjármálaeftirlitið getur varla vikið sér undan. Vátryggingastarfsemi er þess eðlis að með henni er gaumgæfilega fylgst í flestum stjórnkerfum Vesturlanda. Íslensk lög gera einnig ráð fyrir að vel sé fylgst með aðstæðum sem ríkja á markaðnum og rekstri tryggingafélaganna.

Eins og fram hefur komið er eitt af hlutverkum Samkeppnisstofnunar að benda stjórnvöldum á leiðir til þess að gera samkeppni virkari og auðvelda aðgang nýrra samkeppnisaðila að markaði. Stofnuninni er því beinlínis falið að leita leiða til að efla samkeppni og koma tillögum í þeim efnum til stjórnvalda. Stofnunin hefur átt hlut að breyttu skipulagi íslenska markaðarins á undanförunum árum, t.d. minna kerfisbundnu samstarfi vátryggingafélaganna í gegnum Íslenska endurtryggingu og sértækar endurtryggingasamstæður. Þessar breytingar hafa fært markaðinn í átt til eðlilegrar samkeppni. Enn eru þó ýmsar hreytur eftir af hefðbundnu samstarfi fyrirtækjanna, s.s. kemur fram í starfsemi Sambands íslenskra tryggingafélaga (SÍT). Þegar breytingar urðu á starfsemi erlendra félaga hér á landi fyrir örfáum árum urðu nokkrar deilur um starfsemi Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi (ABI), en í stjórn þeirra sitja fulltrúar nokkurra íslenskra vátryggingafélaga. Það er mikill munur á samtökum atvinnufyrirtækja sem láta sig varða almennar aðstæður fyrir atvinnustarfsemi og samtaka sem beinlínis eiga samstarf um viðskipti. Samkeppnisstofnun á vafalaust verk að vinna við að meta hvort skipulag íslenska markaðarins er orðið eðlilegt.

Ástæða er fyrir eftirlitsstofnanirnar að rannsaka samkeppnishegðun á markaðnum og móta viðmiðunarreglur um það sem er leyfilegt. Fyrir liggur að þegar erlend tryggingafélög komu inn á bifreiðatryggingamarkaðinn á tíunda áratugnum lækkuðu félögin sem fyrir voru iðgjöld sín verulega, svo mikið að á eftir voru viðkomandi tryggingar félaganna reknar með miklu tapi. Félögin töldu þetta vera eðlilegar samkeppnisaðgerðir. Þau notuðu tryggingasjóði sína til standa straum af fórnarkostnaðinum við að halda viðskiptum sínum í samkeppni við hina nýju keppnauta. Án tillits til þess hvort félögin hafi haft samráð um þessar aðgerðir er eðlilegt að Samkeppnisstofnun athugi hvort um óeðlileg undirboð (dumping) af hálfu íslensku eða erlendu félaganna hafi verið að ræða. Jafnframt móti stofnunin reglur um hvernig tekið verður á óeðlilegum undirboðum þannig að starfandi fyrirtæki viti fyrir fram að hverju þau ganga í þessum efnum.

Samanburður trygginga – íslenskrar tryggingar

Til þess að fá fram betri mynd af stöðu íslenska tryggingamarkaðarins verður hér gerður stuttur samanburður á nokkrum gerðum trygginga sem henta dæmigerðum fjölskyldum. Fyrst verða borin saman iðgjöld og skilmálar frá þeim þremur félögum sem hafa yfirburðastöðu hér á landi.²⁶ Síðan verða íslensku iðgjöldin borin saman við iðgjöld nokkurra norrænna tryggingafélaga.

²⁶ Iðgjöld í byrjun ágúst 2003. Iðgjöldin eru hér birt án sérstakra viðskiptaafsláttu sem vátryggingatakar kunna að njóta.

Fjórar gerðir tryggingar verða skoðaðar, heimilstrygging, húseigendatrygging, ábyrgðartrygging bifreiða og húftrygging bifreiða. Aðeins ein gerð þessara trygginga, ábyrgðartrygging bifreiða, er lögbundin.

Heimilstrygging tryggir fyrst og fremst innbú fjölskyldna. Innbúið er tryggt gegn ýmsum áhættuþáttum, s.s. bruna, eldingum, sprengingum, skammhlaupi, þjófnaði við innbrot, ráni, skemmdarverkum, óveðri, og vökvum úr leiðslum, vatnsrúnum og fiskabúrum. Tryggingin felur enn fremur í sér skaðabótaábyrgð fjölskyldumeðlima gagnvart þriðja aðila.

Dæmi 1: Innbú 4 millj. kr.	Eigin áhætta	Eigin áhætta í málskostnaði	Eigin áhætta v. þjófnaðar í grunnskólum	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	16.600,00	20%	16.600,00	12.159,00
Tryggingamiðstöðin	16.600,00	20%	4.000,00	15.980,00
Vátryggingafélag Íslands	16.000,00	20%	4.700,00	9.020,00

Dæmi 2: Innbú 5 millj. kr.	Eigin áhætta	Eigin áhætta í málskostnaði	Eigin áhætta v. þjófnaðar í grunnskólum	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	16.600,00	20%	16.600,00	14.475,00
Tryggingamiðstöðin	16.600,00	20%	4.000,00	18.475,00
Vátryggingafélag Íslands	16.000,00	20%	4.700,00	11.275,00

Dæmi 3: Innbú 6 millj. kr.	Eigin áhætta	Eigin áhætta í málskostnaði	Eigin áhætta v. þjófnaðar í grunnskólum	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	16.600,00	20%	16.600,00	17.370,00
Tryggingamiðstöðin	16.600,00	20%	4.000,00	20.970,00
Vátryggingafélag Íslands	16.000,00	20%	4.700,00	13.530,00

Húseigenda/fasteignatrygging tryggir húseiganda fyrir tjóni á húsnaði vegna ýmissa tjónsatburða, s.s. vatnsleka, innbrota, glerbrota, foks og óveðurs, skýfalls og asahláku, frostsprungna, snjóþunga, brots og hruns og sótfalls. Einnig nær hún til ábyrgðar sem húseigandi ber vegna skemmda á eignum þriðja aðila.

Dæmi 1: Íbúð 10 millj. kr.	Eigin áhætta	Eigin áhætta í	Iðgjald

			vatnstjónum	
Sjóvá-Almennar	0	45.000,00	10.500,00	
Tryggingamiðstöðin	0	40.000,00	10.500,00	
Vátryggingafélag Íslands	0	39.100,00	14.396,00	

Dæmi 2: Íbúð 20 millj. kr.	Eigin áhætta	Eigin áhætta í vatnstjónum	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	0	45.000,00	18.000,00
Tryggingamiðstöðin	0	40.000,00	18.000,00
Vátryggingafélag Íslands	0	39.100,00	18.646,00

Dæmi 3: Einbýlishús 30 millj. kr.	Eigin áhætta	Eigin áhætta í vatnstjónum	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	0	45.000,00	25.200,00
Tryggingamiðstöðin	0	40.000,00	32.400,00
Vátryggingafélag Íslands	0	39.100,00	25.282,00

Ábyrgðartrygging ökutækja, sem bíleigendur eru skyldaðir með lögum til að taka, fylgir forskrift umferðarlaga. Tryggingin bætir tjón sem aðrir en eigandi (þriðji aðili) verða fyrir vegna notkunar ökutækisins. Ábyrgðartryggingunni fylgir slysatrygging ökumanns og eiganda sem og farþega í ökutækinu. Enn fremur fylgir ábyrgðartryggingunni framrúðutrygging sem bætir brot á framrúðu og kostnað við ísetningu nýrrar rúðu.

Dæmi 1: Toyota Corolla 2001	Eigin áhætta	Eigin áhætta í framrúðutjóni	Iðgjald ²⁷
Sjóvá-Almennar	0	15%	72.233,00
Tryggingamiðstöðin	0	10%	68.610,00
Vátryggingafélag Íslands	0	15%	71.267,00

Dæmi 2: Nissan Almera 2001	Eigin áhætta	Eigin áhætta í framrúðutjóni	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	0	15%	72.233,00
Tryggingamiðstöðin	0	10%	68.610,00
Vátryggingafélag Íslands	0	15%	71.267,00

Dæmi 3: Volkswagen Golf 2001	Eigin áhætta	Eigin áhætta í framrúðutjóni	Iðgjald
-------------------------------------	--------------	------------------------------	---------

²⁷ Ábyrgðartryggingaiðgjöld félaganna eru reiknuð með 75% bónusafslætti.

Sjóvá-Almennar	0	15%	72.233,00
Tryggingamiðstöðin	0	10%	68.610,00
Vátryggingafélag Íslands	0	15%	71.267,00

Húftrygging ökutækja bætir tjón á bifreiðinni sjálfri vegna áreksturs (sem ökumaður tryggðu bifreiðarinnar átti sök á), veltu, hrops, eldsvoða, foks, óveðurs, stuldar, skemmdarverka, snjóflóða og skriðufalla.

Dæmi 1: Toyota Corolla 2001²⁸	Eigin áhætta	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	76.500,00	24.589,00
Tryggingamiðstöðin	74.000,00	26.670,00
Vátryggingafélag Íslands	76.500,00	24.123,00

Dæmi 2: Nissan Almera 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	76.500,00	24.589,00
Tryggingamiðstöðin	74.000,00	26.670,00
Vátryggingafélag Íslands	76.500,00	24.123,00

Dæmi 3: Volkswagen Golf 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Sjóvá-Almennar	76.500,00	31.363,00
Tryggingamiðstöðin	74.000,00	34.277,00
Vátryggingafélag Íslands	76.500,00	31.255,00

Verulegur munur er á hæstu og lægstu iðgjöldum í heimilstryggingum, 54–77%. Minni munur er á hæstu og lægstu iðgjöldum í húseigendatryggingum, eða 7–39%. Enn minni í húftryggingum ökutækja, um 10%, og minnst í ábyrgðartryggingum ökutækja eða um 5%.

Lítill munur er á skilmálum þessara trygginga hjá íslensku félögunum. Skilgreiningar á hverjir séu vátryggðir, hvað er vátryggt, hvaða grunnþætti tryggingarnar ná yfir, hvaða tjónsatburða þær ná til og hvaða tjón falla utan trygginganna, eru í stórum dráttum þær sömu hjá öllum félögunum. Skilmálar ábyrgðartrygginga ökutækja eru beinlínis byggðir á íslenskum lögum. Þó má í þessu skilmálasafni finna minni háttar mun á milli félögunna, s.s. varðandi skilgreiningar á óveðri, bætur vegna afnotamissis húsnæðis o.fl.

²⁸ Húftryggingaiðgjöld félögunna eru reiknuð með 50% bónusafslætti.

Samanburður trygginga – norrænar tryggingar

Eins og fyrr var nefnt getur verið erfitt að bera erlendar tryggingar saman við þær tryggingar sem íslensk tryggingafélög bjóða. Ætla má að norrænar tryggingar séu líkastar íslenskum tryggingum af öllum erlendum tryggingum. Aðstæður í þessum löndum eru líkar, lagaumhverfi, hefðir og venjur. Íslensk tryggingastarfsemi og aðstæður sem henni eru búnar hafa tekið mið af því sem tíðkast á hinum Norðurlöndunum.²⁹ Hér verða sömu tryggingadæmin og áður voru rakin með tölum frá nokkrum dönskum og sænskum tryggingafélögum.

Heimilistrygging

Dæmi 1: Innbú 4 millj. kr.	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	18.880,00	29.273,00
Fair, Danmörku	13.700,00	23.330,00
Topdanmark, Danmörku	22.530,00	30.100,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	14.250,00	18.560,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.250,00	9.610,00

Dæmi 2: Innbú 5 millj. kr.	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	18.880,00	29.300,00
Fair, Danmörku	13.700,00	23.330,00
Topdanmark, Danmörku	22.530,00	36.000,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	14.250,00	21.650,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.250,00	9.610,00

Dæmi 3: Innbú 6 millj. kr.	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	18.880,00	32.530,00
Fair, Danmörku	13.700,00	26.230,00
Topdanmark, Danmörku	22.530,00	42.470,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	14.250,00	24.750,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.250,00	9.610,00

Húseigenda/fasteignatrygging

Dæmi 1: Íbúð 10 millj.	Eigin áhætta	Iðgjald
-------------------------------	--------------	---------

²⁹ Iðgjöldin eru fengin með þrenns konar hætti: af vefslóðinni www.forsikringsluppen.dk, frá Forbrugerrådet í Kaupmannahöfn og beint frá tryggingafélagunum. Iðgjöldin voru reiknuð út í ágúst 2003 í íslenskum krónum.

kr.		
Codan, Danmörku	0	18.510,00
Fair, Danmörku	0	23.400,00
Topdanmark, Danmörku	0	50.100,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.260,00	9.610,00

Dæmi 2: Íbúð 20 millj. kr.	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	0	27.730,00
Fair, Danmörku	0	32.780,00
Topdanmark, Danmörku	0	66.280,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	0	28.200,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.260,00	26.550,00

Dæmi 3: Einbýlishús 30 millj. kr.	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	0	38.400,00
Fair, Danmörku	0	47.450,00
Topdanmark, Danmörku	0	88.860,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	0	42.830,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.260,00	51.390,00

Ábyrgðartrygging ökutækja

Dæmi 1: Toyota Corolla 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	18.162,00	56.350,00
Fair, Danmörku	0	37.920,00
Topdanmark, Danmörku	25.019,00	50.970,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	9.500,00	20.720,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.260,00	14.290,00

Dæmi 2: Nissan Almera 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	18.162,00	53.900,00
Fair, Danmörku	0	39.030,00
Topdanmark, Danmörku	25.019,00	50.970,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	9.500,00	23.110,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.260,00	14.290,00

Dæmi 3: Volkswagen Golf 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
-------------------------------------	--------------	---------

Codan, Danmörku	18.162,00	53.450,00
Fair, Danmörku	0	37.920,00
Länsförsäkringar, Svíþjóð	9.500,00	23.110,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	14.260,00	14.290,00

Húftrygging ökutækja

Dæmi 1: Toyota Corolla 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	81.725,00	21.320,00
Fair, Danmörku	82.250,00	40.600,00
Topdanmark, Danmörku	69.840,00	12.440,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	16.480,00 ³⁰	26.200,00

Dæmi 2: Nissan Almera 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	81.750,00	14.580,00
Fair, Danmörku	82.250,00	39.490,00
Topdanmark, Danmörku	69.840,00	20.860,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	16.480,00	34.730,00

Dæmi 3: Volkswagen Golf 2001	Eigin áhætta	Iðgjald
Codan, Danmörku	81.720,00	33.490,00
Fair, Danmörku	82.250,00	33.920,00
Topdanmark, Danmörku	69.840,00	16.990,00
SalusAnsvar, Svíþjóð	16.480,00	27.410,00

Það veður strax athygli hversu mismunandi þessi iðgjöld eru. Verðsamanburður leiðir í ljós að yfirleitt eru iðgjöld eignatrygginga lægri á Íslandi heldur en í Danmörku og Svíþjóð. Hjá SalusAnsvar í Svíþjóð eru iðgjöldin fyrir lægri tryggingarupphæðirnar (4 milljóna innbú og 10 milljóna húseign) þó ívið lægri en þau gerast lægst hér á landi.

Ábyrgðartryggingar bifreiða eru greinilega mun ódýrari í Danmörku og Svíþjóð heldur en á Íslandi. Munar yfirleitt 25–85% á Íslandi og Danmörku; íslensku iðgjöldin eru þrefalt til fimmfalt hærri en sænsku iðgjöldin. Húftryggingar ökutækja eru ívið ódýrari hér en í Danmörku og Svíþjóð.

Ástæður verðmismunar

³⁰ Hér er um meðal eigin áhættu að ræða. Hjá Salus Ansvar eru þrjár gerðir eigin áhættu, vegna bruna er hún 14.260 kr, vegna innbrots 16.160 kr, og vegna þjófnaðar 19.000 kr.

Það flækir sérstaklega slíkan verðsamanburð að tryggingalög, skilmálar, rekstraraðstæður, hefðir og venjur hafa áhrif á hvað félögin í hverju landi bjóða neytendum. Allir þessir þættir, ásamt tjónareynslu, hafa áhrif á hvaða iðgjöld félögin geta boðið neytendum. Eins og áður hefur komið fram hafa íslensku félögin sett sér mjög sambærilega tryggingaskilmála fyrir allar þessar tryggingar, heimilis- og húseigendatryggingar, ábyrgðartryggingar og húftryggingar bifreiða. Slík samræming hefur ekki átt sér stað í jafnríkum mæli innan Danmerkur og Svíþjóðar. Ólíkir skilmálar hafa í för með sér að ekki er verið að bera saman fyllilega sambærilega þjónustu.

Eitt dæmi um þennan mismun á skilmálum er að norrænu eignatryggingarnar fela í sér tryggingar gegn náttúruhamförum.³¹ Annað dæmi er að heimilistrygging Topdanmark bætir smábáta, kajaka, ferða- og farangurstjón, auk þjófnaðar úr bílum þó engin merki séu um innbrot. Þriðja dæmið er að heimilistryggingar Lansförsákringa og Topdanmark ná til nokkurra tegunda gæludýra, hunda, katta og fiska. Fjórða dæmið er að í húseigendatryggingu Lansförsákringer er innifalinn ferða- og farangurstrygging. Fimmta dæmið er að í húseigendatryggingum sænsku félaganna eru innifaldar brunatryggingar húseignanna. Grunniðgjöld íslensku trygginganna ná ekki yfir þessa þætti. Þessi samanburður á skilmálunum er erfiður viðfangs og dæmin að ofan alls ekki tæmandi.

Gætu verið fleiri skýringar á mismunandi iðgjöldum hér á landi og á öðrum Norðurlöndum? Ein möguleg skýring væri mismunandi verðlag á bílum, varahlutum, húsmunum og byggingum. Ekki liggur fyrir nákvæmur samanburður á verðlagi á þessum hlutum á milli landa en nokkrar vísbendingar eru þó til. Hagstofan hefur birt niðurstöður alþjóðlegs verðsamanburðar fyrir árið 1999, sem m.a. sýnir hlutfallslegt verðlag í 15 ríkjum ESB, Íslandi, Noregi og nokkrum öðrum Evrópulöndum.³² Út úr samanburðinum má m.a. lesa eftirfarandi varðandi helstu vöruflokka sem snerta þær fjórar tegundir váttrygginga sem hér hefur verið fjallað um:

Hlutfallslegt verðlag vergrar landsframleiðslu 1999 (ESB 15 ríki = 100)

	Danmörk	Ísland	Svíþjóð
Viðhald húsnæðis	227	129	150
Húsgögn, gólfteppi og vefnaðarvörur	94	115	92
Heimilistæki	124	136	134
Annar heimilisbúnaður	147	135	131
Ökutæki	173	123	100
Íbúðarhúsnæði	141	109	133
Annað húsnæði	122	101	127

³¹ Hér á landi eru tjón af völdum náttúrunnar borin af sérstakri tryggingu, viðlagatryggingu, sem hnýtt er við eignatryggingar.

³² Þessi útreikningur byggir á svonefndum jafnvirðisgildum þjóðarframleiðslunnar (PPP) og gengi gjaldmiðla.

Þessi samanburður bendir til þess að verðlag sé nokkuð mismunandi í þessum þremur löndum. Verulegur munur var á verði á einstökum flokkum. Þannig var viðhald húsnæðis 75% dýrara í Danmörku og 16% dýrara í Svíþjóð heldur en á Íslandi. Hins vegar voru húsgögn, gólfteppi og vefnaðarvörur 22–25% dýrari hér á landi en í Danmörku og Svíþjóð. Þá voru ökutæki 41% dýrari í Danmörku og 19% ódýrari í Svíþjóð heldur en á Íslandi. Alls ekki verður það lesið út úr töflunni að verðlag á Íslandi sé gegnumgangandi hærra í þessum vöruflokkum heldur en á hinum Norðurlöndunum. Í þremur vöruflokkum er verðlag á Íslandi lægst, í tveimur vöruflokkum hæst. Þessi mismunur á verðlagi gæti að nokkru leyti skýrt muninn á iðgjöldum húseigendatrygginga hér á landi og á Norðurlöndunum en varla annan mun á iðgjöldum í þessum löndum.

Afkoma váttryggingagreina

Setja má þennan iðgjaldasamanburð við norræn félög í samband við tölur félaganna sjálfra um afkomu í þessum tryggingagreinum. Eins og sést á meðfylgjandi töflu er afkoman í bifreiðatryggingum jákvæð, en afkoman í eignatryggingum neikvæð árið 2002.³³ Þessar tölur gefa til kynna að iðgjöld í bifreiðatryggingum hafi verið rífleg en í eignatryggingum ekki.

Hagnaður eða tap af váttryggingarekstri á móti iðgjöldum ársins

	1998	1999	2000	2001	2002 ³⁴
Skaðatryggingar samtals	4,6%	2,0%	-1,2%	5,2%	6,0%
Eignatryggingar	12,8%	16,6%	-1%	0,0%	-8,9%
Lögbundnar ökutækjatryggingar	-16,9	-22,6%	-22,9%	0,5%	12,7%
Frjálsar ökutækjatryggingar	2,5%	-6,4%	-3,3%	16,7%	10,3%

Athygli vekur hversu afkoman í einstökum váttryggingagreinum sveiflast mikið á milli ára. Samkvæmt þessum tölum váttryggingafélaganna voru eignatryggingar reknar með tapi árið 2002 en voru nánast í jafnvægi árin 2000 og 2001. Tryggingarnar voru hins vegar reknar með miklum hagnaði árin þar á undan. Þetta nýtilkomna tap³⁵ hefur orðið félögunum tilefni til að hækka verulega iðgjöld brunatrygginga, undirgreinar eignatrygginga. Fram hefur komið að lakari afkoma í þessum greinum eigi rætur að rekja til vaxandi tjónþunga. Spyrja má hversu fljótt tryggingafélögum beri að bregðast við

³³ Inn í þessar afkomutölur einstakra greina hefur verið reiknaður kostnaður við rekstur greinanna, s.s. hlutdeild í stjórnunar- og markaðskostnaði. Þær taka einnig með í reikninginn óuppperð og ótilkynnt tjón, veigamikinn óvissuþátt í útreikningi á raunverulegri afkomu í váttryggingagreinum (sjá umfjöllun um tjónasjóði).

³⁴ Útreikningar fyrir 2002 eru byggðir á ársreikningum félaganna þrigga, Sjóvá-AlmennraSjóvár-Almennra, Tryggingamiðstöðvarinnar og VIS.

³⁵ Samkvæmt nýjustu tölum Fjármálaeftirlitsins töldu félögin sig hafa rekið heimilis- og fjölskyldutryggingar með 2% tapi og húseigenda- og fasteignatryggingar með 6,5% tapi árið 2000.

stórum tjónum með hækkunum iðgjalda þegar áður hefur verið verulegur afgangur af rekstri greinarinnar; einnig hversu mikil iðgjaldabreytingin þarf að vera. Ekki kemur fram í gögnum tryggingafélaganna að góð afkoma árána fyrir 2000 hafi þá leitt til verulegra lækkunar iðgjalda.

Afkoman í einstökum greinum er enn fremur misjöfn á milli félaga. Á meðal stóru félaganna þriggja var eitt árið t.a.m. 6,8% tap á eignatryggingum hjá einu félagi en 6,1% hagnaður hjá öðru.

Afkoman í ökutækjatryggingum vekur sérstaklega athygli enda vega þær þungt í reikningum félaganna. Iðgjöld af þeim eru meira en helmingur af öllum iðgjöldum tryggingafélaganna þriggja. Samtals nam hagnaður félaganna af ökutækjatryggingum um 1,1 milljarði kr. á árinu 2002.

Afkoma váttryggingafélaganna

Afkoma váttryggingafélaga ræðst ekki eingöngu af váttryggingarekstrinum sjálfum. Félagin eru öðrum þræði fjármálastofnanir sem sækja stóran hluta tekna sinna í ávöxtun fjármagns með lánveitingum eða kaupum á fasteignum og verðbréfum. Á undanföllum árum hefur mun stærri hluti af hagnaði félaganna komið úr fjármálarekstri heldur en váttryggingarekstri. Á árinu 2002 þegar dregið hafði verulega úr tekjum félaganna af hlutabréfaeign snérist dæmið hins vegar við; hagnaður stóru félaganna af váttryggingarekstri nam 1,2 milljörðum en af fjármálarekstri 1,04 milljörðum kr.

Þrátt fyrir samdrátt í fjárfestingatekjum, varð samanlagður nettó hagnaður félaganna þriggja í hærra lagi, eða 1,7 milljarðar kr. árið 2002.³⁶ Að vísu ekki eins mikill og árið 2001 þegar hagnaðurinn nam 2,7 milljörðum kr. Árin á undan hafði hagnaður félaganna verið frá 1,3 til 1,6 milljarðar kr. Hagnaður félaganna af váttryggingarekstri hækkaði um helming, úr 600 í 1200 milljónir á milli árána 2001 og 2002.

Sé hagnaður félaganna skoðaður sem hlutfall af eigin iðgjöldum þeirra kemur í ljós að hann hefur verið nokkuð stöðugur á undanföllum árum, í námunda við 10%. Meðalhagnaður félaganna samkvæmt þessum mælikvarða hefur verið 9–12%. Nánar má sjá hlutfall hagnaðar og iðgjalda hjá einstökum félögum á töflunni fyrir neðan.

Hagnaður sem hlutfall af eigin iðgjöldum

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Sjóvá-Almennar	11,7%	13,7%	8,9%	8,8%	9,7%	7,8%

³⁶ Samkvæmt því sem Morgunblaðið bendir á hafa reikningsskil váttryggingafélaga breyst á milli 2001 og 2002 á tvennan hátt; hætt er að færa verðleiðréttingar vegna verðbólgu inn í reikninga félaganna, sem þýðir að á árinu 2002 sýnist hagnaður vera lægri en hann hefði annars sýnst með eldri reikningsskilaaðferð; einnig hefur verið breytt aðferðum, frá reiknivöxtum til raunverulegrar ávöxtunar, við að ákveða hversu stór hluti fjárfestingatekna er reiknaður váttryggingarekstri til tekna, sem hefur áhrif á skiptingu hagnaðar á milli váttryggingareksturs og fjármálareksturs en ekki á heildarhagnað félaganna – aðstæður voru þannig á síðasta ári að með eldri reiknireglum hefði afkoma í einstökum váttryggingagreinum verið verri en hún er sýnd í reikningum félaganna. Sjá Morgunblaðið 5. desember 2002.

Tryggingamiðstöðin	11,9%	15,8%	9,4%	4,9%	9,2%	8,5%
VÍS	8%	8,3%	9,1%	14,3%	12%	11,5%

Tengja má hagnað við efnahagsreikninga félaganna með útreikningi á arðsemi eigin fjár þeirra.³⁷ Taflan hér að neðan gefur því vísbandingu um hvernig hagnaður félaganna hefur verið í samanburði við eignir þeirra:

Arðsemi eigin fjár

	1998	1999	2000	2001	2002
Sjóvá-Almennar	24,6%	17,9%	17%	18,8%	10,2%
Tryggingamiðstöðin	15%	10,2%	5,1%	15,7%	10,3%
VÍS	16,3%	21,4%	25%	26%	18,5%

Eigið fé félaganna, í krónum talið, hefur vaxið jafnt og þétt á undanförunum árum:

Eigið fé íslenskra váttryggingafélaga í milljónum kr.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Sjóvá-Almennar	1.864	2.374	3.077	3.540	4.398	5.942
Tryggingamiðstöðin	1.324	2.988	3.637	3.904	4.502	4.774
VÍS	1.918	2.220	2.600	3.245	4.090	4.569
Samtals	5.105	7.582	9.314	10.688	12.990	15.285

Einn mælikvarði til viðbótar á hag íslensku félaganna þriggja er hlutfall eigin fjár af heildareignum félaganna, eða svonefnt eiginfjárlutfall. Það hefur hækkað samanlagt fyrir félögin þrjú úr 14,4% árið 1997 í 22,3% árið 2002 eða um tæp 8 prósentustig.

Tjónasjóðir

Allar þær tölur sem hér hafa verið tíundaðar um stöðu og afkomu váttryggingafélaganna eru byggðar á uppgjörstölum frá félögunum sjálfum. Eina uppgjörstærð í efnahag félaganna hafa utanaðkomandi aðilar sérstakan áhuga á að skoða en það er fjárhæðin sem ætluð er til að standa undir tjónum hvers árs. Stundum tekur langan tíma að meta umfang tjóna sem tilkynnt hafa verið og sum tjón eru ekki tilkynnt fyrir en mörgum mánuðum, jafnvel árum, eftir að tjónsatburðurinn á sér stað. Því þarf váttryggingafélag að leggja til hliðar fjármuni til að mæta óvissum og óþekktum tjónakröfum. En hversu mikla fjármuni?

Gagnrýnendum tryggingafélaga hefur jafnan orðið starsýnt á tjónasjóði félaganna. Þeir koma fram á efnahagsreiknum félaganna undir nöfnunum „tjónaskuld“ og „úttjónunarskuld“. Spurningin er hvort þessar skuldir félaganna eru áætlaðar með raunhæfum hætti eða hvort lagt er of lítið eða mikið í sjóðina. Sé of lítið sett til hliðar er hætta á að félagið eigi ekki fyrir skuldbindingum þegar upp er staðið. Sé hins vegar of mikið lagt til hliðar

³⁷ Arðsemi eigin fjár er reiknuð sem hlutfall hagnaðar af meðalstöðu bókfærðs eigin fjár í byrjun og lok árs eftir að frá eigin fé í lok árs hefur verið dreginn hagnaður ársins.

verður afkoma viðkomandi váttryggingagreinar á pappírnum verri og iðgjöldin ákveðin hærrí en ástæða er til. Umframfjármunir í tjónasjóðum gefa félögunum enn fremur tækifæri til að fresta réttmætum skattgreiðslum til hins opinbera; þau fá um leið frjálsari hendur en önnur atvinnufyrirtæki til að fjárfesta með ósköttuðum peningum í eignum sem þau og aðrir fjárfestar sækjast eftir. Síðast en ekki síst geta félögin með slíkum sjóðum komið sér upp stríðsvarasjóði sem beita má í samkeppni, t.d. til varnar gegn nýjum keppinautum eins og áður var nefnt.

Tjónasjóðir stóru váttryggingafélaganna þriggja hafa vaxið verulega á undanförunum árum. Hjá einstökum félögum hefur þróunin verið sú sem taflan sýnir:

Tjónasjóðir váttryggingafélaga í milljörðum kr.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Sjóvá-Almennar	8,8	8,8	8,8	10,6	12,6	13,6
Tryggingamiðstöðin	5,8	6,2	6,2	6,2	9,8	10,2
VÍS	10,3	10,3	11,4	11,4	14	14,5

Samtals hafa tjónasjóðir félaganna vaxið úr 24,9 milljörðum kr. í 38,3 milljarða eða um 53,8%, á fimm árum.

Erfitt er fyrir utanaðkomandi að leggja mat á tjónasjóði félaganna. Fjármálaeftirlitið er eini aðilinn sem getur aflað fullnægjandi gagna um tjónaskuld váttryggingafélaganna. Félagunum er reyndar gert skylt að gera eftirlitinu grein fyrir því hvernig váttryggingaskuldin er ákveðin og hvaða eignir eru tilgreindar til að mæta henni. Fjármálaeftirlitið getur sett almennar reglur um mat á váttryggingaskuldinni.³⁸ Í lögunum segir einnig að Fjármálaeftirlitið skuli gera þær kannanir sem það telur nauðsynlegar á þáttum í starfi félaganna, þ.á.m. tjónsuppgjöri, og hefur stofnunin opna heimild til slíkra kannana.³⁹ Getur Fjármálaeftirlitið krafist hvaða gagna sem er til að framkvæma slíkar kannanir.

Af opinberum gögnum verður ekki séð að Fjármálaeftirlitið efni oft til slíkra athugana á tjónaskuld félaganna. Það gerðist þó árið 1999, í kjölfar mikilla hækkana á iðgjöldum ökutækjatrýgginga. Endurmat stofnunin þá öll tjón úr lögboðnum ökutækjatrýggingum sem enn voru óuppgerð fyrir tryggingarárin 1991–1996. Komst stofnunin að þeirri niðurstöðu að verulegir fjármunir hefðu verið settir í sjóðina sem ekki væru líkur á að yrðu nokkru sinni greiddir út vegna ætlaðra tjóna. Eða eins og segir í greinargerð stofnunarinnar frá þessum tíma:

„...megi búast við því að rúmlega 2 milljarðar króna samanlagt muni losna úr tjónaskuld vegna árána 1991-1996, þegar öll kurl eru komin til grafar...“

Hafa ber stöðu Fjármálaeftirlitisins í huga í þessu sambandi. Því er beinlínis ætlað að fylgjast með gjald- og greiðsluþoli váttryggingafélaga, tryggja að félögin standi undir þeim áhættum sem þau taka að sér. Ætla má að stofnunin fari varlega í að meta „dulda

³⁸ Lög nr. 60/1994, 54. gr.

³⁹ Lög nr. 60/1994, 55. gr.

sjóði“ í tjónaskuld váttryggingafélaganna. Því má gera ráð fyrir að 2 milljarða mat Fjármálaeftirlitsins árið 1999 á þeim hluta tjónaskuldar félaganna sem ekki mun þurfa að nýta í tengslum við tjón sé varfærnislegt mat.

Fjármálaeftirlitið hefur lýst niðurstöðum könnunar sinnar á tjónaskuld félaganna á gætinn hátt. Það hefur hafnað þeirri túlkun Neytendasamtakanna að í niðurstöðunum felist sönnun á „ofáætlun“ tjóna; aðeins sé um að ræða „vísbendingar en ekki mat“.⁴⁰ Fjármálaeftirlitið hefur ekki birt aðrar kannanir á tjónaskuld félaganna, en lét þó ári eftir upphaflegu athugunina koma fram að reynslan „renni stoðum undir fyrri áætlun Fjármálaeftirlitsins.“⁴¹ Ef við leyfum okkur að reikna þessar niðurstöður m.t.t. vægis lögboðinna ökutækjatrýgginga í umsvifum tryggingafélaganna, má reikna með að samsvarandi „duldir sjóðir“ í starfseminni í heild hafi á þessum tíma numið 4–5 milljörðum kr.

Fram kom í fréttatilkynningu Fjármálaeftirlitisins í febrúar s.l. að yfir stæði athugun á váttryggingaskuld og iðgjaldagrundvelli í lögboðnum ökutækjatrýggingum og eignatrýggingum, þ.m.t. brunatrýggingum. Niðurstöður yrðu kynntar einstökum váttryggingafélögum á næstu vikum og mánuðum. Í þágu eðlilegrar þróunar tryggingamarkaðarins væri æskilegt að Fjármálaeftirlitið birti almenningi niðurstöður þessarar athugunar án mikilla tafa.

Áður hefur verið nefnt að með því að leggja óþarflega mikið í tjónasjóði sína eru váttryggingafélögin að fresta skattgreiðslum sínum og spara sér vaxtagreiðslur af væntanlegum sköttum. Miðað við þá athugun sem Fjármálaeftirlitið gerði, og hér hefur verið lagt út frá, má ætla að skattafrestun tryggingafélganna hlaupi á milljörðum. Til að skýra nánar hvað slík frestun þýðir má segja að liggi váttryggingafélögin með mikla fjármuni sem ekki er ástæða til að ætla að þurfi til greiðslu tjóna þá geta þau ávaxtað þessa fjármuni á hæstu mögulegu vöxtum í mörg ár áður en þau greiða af þeim skatta. Það sem ríkinu ber með réttu hefur því gengið til eigenda félaganna.⁴²

Í reglum frá Fjármálaeftirlitinu er kveðið á um hvernig váttryggingafélögum sé heimilt að ávaxta sjóði sína. Eru þessar reglur settar til að koma í veg fyrir að félögin taki of mikla áhættu við ávöxtun eigna sinna. Fordæmi eru fyrir slíku, t.d. hafa bresk tryggingafélög fengið stóra skelli vegna fjárfestinga í áhættusömum verðbréfum sem fallið hafa hratt í verði á undanförunum misserum. Slíkir skellir lenda gjarnan á váttryggingatökum í hækkuðum iðgjöldum eða að félögin geta ekki greitt tjónabætur. Það vekur athygli að íslensku félögin virðast ekki hafa farið í öllu eftir þessum reglum; dæmi eru um að þau hafi valið áhættusamari fjárfestingar en reglurnar gera ráð fyrir.⁴³

⁴⁰ Bréf til Neytendasamtakanna 4. október 1999.

⁴¹ Fjármálaeftirlitið: frétt nr. 5/2000-Vegna iðgjaldahækkana í ökutækjatrýggingum.

⁴² Hafi slíkir „duldir sjóðir“ verið í vörslu félaganna um síðustu áramót þegar tekjuskattshlutfall fyrirtækja lækkaði úr 30% í 18%, má segja að hlaupið hafi á snærið hjá eigendum fyrirtækjanna; þeir munu þá hafa sparað sér mörg hundruð milljónir króna í skattgreiðslur sem þeir koma ekki til með að þurfa að reiða af hendi.

⁴³ Af upplýsingum VÍS vegna skráningar félagsins á tilboðsmarkað Kauphallar Íslands má ráða að of lítið hefur verið geymt á sjóðum og bankainnistæðum, 7–8% í stað 10%, og í skuldabréfum og skuldabréfasjóðum, 41–43% í stað 50%, en á móti of mikið í áhættusamari fjárfestingum.

Samantekt

Af því sem hér hefur komið fram ætti að vera ljóst að gjörbreytingar hafa orðið á íslenska tryggingamarkaðnum á undangengnum rúmum áratug. Augljósasta breytingin er fækkun starfandi tryggingafélaga í landinu um tvo þriðju. Fækkunin hefur leitt af sér samþjöppun á markaðnum sem lýsir sér yfirburðastöðu þriggja félaga.

Íslensku tryggingafélögin voru með sameiningum m.a. að bregðast við breyttum aðstæðum. Aðild Íslands að EES-samningnum hafði mikil áhrif á lagareglur sem giltu um váttryggingastarfsemina í landinu. Aðildin þýddi einnig að evrópsk tryggingafélög áttu auðveldara en áður með að setja upp starfsstöð hér á landi. Nokkur þeirra hafa látið að sér kveða á markaðnum, enn sem komið er með takmörkuðum árangri.

Samkeppni frá erlendum félögum er ein ástæða fyrir óvenjulegum sveiflum á iðgjöldum váttryggingafélaga á undanförunum árum. Aðrar ástæður eru fyrir miklum almennum hækkunum tryggingaiðgjalda á undanfarið, s.s. tvöföldum á iðgjöldum ábyrgðartrygginga bifreiða. Ein ástæðan er endurskoðun á skaðabótaábyrgð. Því hefur einnig verið haldið fram að hækkanirnar hafi byggst á skorti á samkeppni á markaðnum. Íslenski tryggingamarkaðurinn ber ýmis einkenni fákeppni.

Miðað við aðstæður á markaðnum hafa afskipti þeirra tveggja opinberu eftirlitsstofnana sem hafa eftirlit með rekstri váttryggingafélaganna, Fjármálaeftirlitisins og Samkeppnisstofnunar, ekki verið mikil. Þrátt fyrir að Fjármálaeftirlitið hafi gagnrýnt félögin fyrir röksemdafærslu þeirra við hækkun iðgjalda og fundið vísbendingar um óþarflega digra tjónasjóði félaganna hefur stofnunin ekki haft bein afskipti af iðgjalda-ákvörðunum félaganna; hún hefur talið að þau ættu að hafa svigrúm til að ákveða iðgjöld í samkeppni á markaðnum.

Tryggingaskilmálar íslensku félaganna í algengustu tryggingum heimilanna eru í stórum dráttum sambærilegir. Nokkur munur getur verið á iðgjöldum eignatrygginga einstakra félaga samkvæmt einfaldri könnun sem hér er birt en minni munur á iðgjöldum ökutækjetrygginga. Vegna ólíkra tryggingaskilmála er munur erfiðara að bera saman tryggingar á milli landa. Mikill munur á iðgjöldum á Íslandi annars vegar og í Svíþjóð og Danmörku hins vegar endurspeglar að hluta þennan mismun á skilmálum. Þó virðist mega draga þá ályktun af samanburðinum að eignatryggingar séu tiltölulega ódýrar á Íslandi en ábyrgðartryggingar bifreiða dýrar í samanburði við hin Norðurlöndin.

Þessi verðsamanburður kemur heim og saman við upplýsingar íslensku félaganna um afkomu þeirra í einstökum váttryggingagreinum. Samkvæmt tölum félaganna varð talsvert tap á eignatryggingum en verulegur hagnaður af ökutækjetryggingum árið 2002.

Hagnaður íslensku félaganna sem hlutfall af eigin iðgjöldum hefur verið um 10% að meðaltali á undanförunum árum. Arðsemi eigin fjár hefur sveiflast nokkuð en oftast verið á bilinu 10–20%. Fjárhagsleg staða félaganna hefur styrkst. Eigið fé félaganna hefur þrefaldast á fimm árum. Eiginfjárlutfall þeirra hefur hækkað um 8 prósentustig á sama tíma.

Tjónasjóðir félaganna hafa vaxið um 13 milljarða eða 54% á síðustu fimm árum. Erfitt er að segja til um hvort tjónasjóðirnir byggi á raunhæfum áætlunum um kostnað við uppgjör tjóna. Til þess að slá nokkru föstu um það þyrfti mun ítarlegri úttektir Fjármálaeftirlitsins. Ef draga má ályktanir af vísbendingum Fjármálaeftirlitsins má þó ætla að í tjónasjóðunum liggi 4–5 milljarða „duldir sjóðir“. Tryggingafélögin hafa ýmsan hag af því að byggja upp tjónasjóði umfram það sem nauðsynlegt er til að mæta tjónum. Þau geta með því frestað skattgreiðslum og einnig varist nýjum keppinautum á váttryggingamarkaðnum.

Ábendingar

Niðurstöður þessarar úttektar gefa tilefni til að benda þeim sem móta umhverfi íslenskra tryggingafélaga á nokkur atriði:

- Ástæða er til að efla opinbert eftirlit með rekstri váttryggingafélaganna. Athuganir á váttryggingarekstrinum þurfa að fara fram með reglulegum og skjótum hætti. Opinberar eftirlitsstofnanir þurfa að vinna að því að gera váttryggingastarfsemina gagnsæri með birtingu ítarlegri upplýsinga en hingað til hafa verið aðgengilegar. Vegna eðlis váttrygginga og fákeppnisaðstæðna á markaðnum þurfa eftirlitsstofnanirnar að halda uppi einbeittu eftirliti og vera tilbúnar til afskipta þegar hagsmunum almennings er ógnað.
 - Leita þarf leiða til að draga úr kerfisbundinni tilhneigingu til óþarfrar sjóðasöfnunar váttryggingafélaganna. Ein leið sem kemur til greina er að vaxtareikna frestun skattgreiðslna.
 - Opinberir aðilar þurfa að hlutast til um skipulag váttryggingamarkaðarins og tryggja að ekkert samstarf verði um viðskipti á milli váttryggingafélaganna.
 - Reynt verði með ýmsum ráðum að tryggja að nýir samkeppnisaðilar eigi greiðan aðgang að váttryggingamarkaðnum.
-

Heimildaskrá:

Ársskýrslur Fjármálaeftirlitsins 1999-2002. Fjármálaeftirlitið, Reykjavík.

Ársskýrsla Tryggingaeftirlitsins 1990. Tryggingaeftirlitið, Reykjavík.

Ársskýrslur Sjóvá-AlmennraSjóvár-Almennra, Tryggingamiðstöðvarinnar og Vátryggingafélags Íslands 1997-2002.

Fjármálaeftirlitið. 2000. Svar til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis.

Ráðgivning og ökad transparens på försäkringsområdet. TemaNord 1997:536. Nordisk Ministerråd, Kaupmannahöfn.

Rekstrarbati vegna iðgjaldahækkana. Morgunblaðið 5. desember 2002.

Staða Íslands í Evrópusamstarfi. Skýrsla Halldórs Ásgrímssonar utanríkisráðherra til Alþingis. 2000. Utanríkisráðuneytið, Reykjavík.

Viðauki 1

Verðvísitölur trygginga 1997-1999. Grunnur mars 1997=100

	1997			1998			1999			2000
	apríl	ágúst	des	apríl	ágúst	Des	apríl	ágúst	Des	apríl
124 Tryggingar	100	104,3	103,1	104,5	106,5	106,3	107,4	118,2	118,4	118,7
1242 Húsnæðistr.	100	100,8	101,4	105,3	105,5	105,6	105,1	106,1	107,3	109
1244 Bílatryggingar	100	105,3	103,6	104,2	106,8	106,5	108,1	121,8	121,7	121,6
12441 Ábyrgðartr. bifr.	100	106,2	104,4	105,1	108,7	108,2	109,8	126,9	126,5	125,8
12442 Húftr. bifr.	100	101,9	100,9	101	100	100,5	101,9	103,3	104,2	106,3

Verðvísitölur trygginga 2000-2003. Grunnur mars 1997=100

	2000		2001		2002			2003		
	ágúst	des	apríl	ágúst	des	apríl	ágúst	des	apríl	ágúst
124 Tryggingar	141,1	143,6	152,3	159,9	163,1	161,1	162,9	163,4	169,1	169,1
1242 Húsnæðistr.	110,3	110,8	124	128,5	129,8	136,4	137,2	137,4	147,4	147,6
1244 Bílatryggingar	156,5	160,1	165,7	175,2	179,7	171,6	174,1	174,9	176,2	176,0
12441 Ábyrgðartr. bifr.	168,8	172,9	177,9	188,1	192,8	192,9	198,5	199	200,5	203,0
12442 Húftr. bifr.	121,8	124,7	130,3	137,7	141,5	127,1	127,7	128,5	129,4	128,0

Viðauki 2

Ályktun og bréf vegna hækkunar á ábyrgðartryggingum bifreiða og bréf til viðskiptaráðherra í júní – september 1999

Ályktun um hækkunir á bifreiðatryggingum

Frá stjórn Neytendasamtakanna í júní 1999

Neytendasamtökin fordæma vinnubrögð stærstu váttryggingafélaganna þegar þau ákveða einhliða án nokkurrar skoðunar utan félaganna gríðarlega hækkun tryggingargjalda bílatrygginga.

Meðaltalshækkunir bifreiðatrygginga stærstu váttryggingafélaganna nema að þeirra sögn um 40%. og váttryggingafélögin taka ákvörðun um verðhækkunirnar einhliða án þess að ráðfæra sig við og kynna málstað sinn fyrir Fjármálaeftirlitinu. Slík vinnubrögð eru óþolandi þegar um samstilltar aðgerðir þorra váttryggingafélaganna er að ræða um svo gríðarlegar hækkunir á forsendum, sem standast ekki skoðun.

Neytendasamtökin halda því fram, að þær skýringar sem váttryggingafélögin hafa gefið á hækkunum iðgjalda standist ekki. Váttryggingafélögin hafa gefið þær skýringar, að nauðsynlegt sé að hækka iðgjöld vegna hækkana tjónabóta vegna breytinga á skaðabótalögum. Bóðaðar hækkunir á iðgjöldum váttryggingafélaga eru þó langt umfram það sem leiðir af breytingum á skaðabótalögunum og skýringar váttryggingafélaganna á nauðsyn hækkunar tryggingariðgjalda því að verulegu leyti rangar.

Neytendasamtökin gera þá kröfu til nýstofnaðs Fjármálaeftirlits, að það taki þetta mál föstum tókum og birti opinberlega niðurstöður útreikninga sinna á hækkunarþörf bílatrygginga vegna breytinga á skaðabótalögum, þannig að staðreynt verði, að fullyrðingar váttryggingafélaganna um nauðsyn hækkana þessvegna stenst ekki.

Neytendasamtökin skora síðan á váttryggingafélögin að taka til baka hækkunir á iðgjöldum bifreiðatrygginga umfram þær hækkunir, sem nauðsynlegar eru vegna breytinga á skaðabótalögunum, en útilokað er að þörf hækkana iðgjalda geti verið umfram það, þar sem að váttryggingafélögin gátu lækkað iðgjöld fyrir nokkru síðan og engar aðrar forsendur hafa síðan breyst en breytingar á skaðabótalögunum. Breytingar iðgjalda umfram það er því ekki í samræmi við það sem eðlilegt getur talist.

Orðsending Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins vegna hækkunar á ábyrgðartryggingum bifreiða

Fjármálaeftirlitið
Suðurlandsbraut 32
108 Reykjavík

Reykjavík, 25. ágúst 1999

Efni: Hækkun á ábyrgðartryggingu bifreiða

Neytendasamtökin vilja vekja athygli á því að tæpir þrjú mánuðir eru liðnir síðan flest tryggingafélög hækkuðu ábyrgðartryggingu bifreiða. Enn hefur ekki borist nein álitserð frá Fjármálaeftirlitinu sem varðar þessar hækkunir. Þar sem um óeðlilega langan tíma er að ræða óska Neytendasamtökin eftir skýringu á því hverju sætir svo langur tími sem hér um ræðir. Neytendasamtökin minna jafnframt á að það skiptir miklu að Fjármálaeftirlitið bregðist hratt við í málum sem þessu. Neytendasamtökin beina því þess vegna til Fjármálaeftirlitsins að afgreiða þetta mál þegar í stað.

Virðingarfyllt

F.h. Neytendasamtakanna
Ágústa Ýr Þorbergsdóttir

Greinargerð vegna athugunar Fjármálaeftirlitsins á iðgjaldahækkunum í lögboðnum ökutækjatrýggingum

Reykjavík 31.08. 1999

1. Inngangur

Í maí síðastliðnum tilkynntu Sjóvá-Almennar tryggingar hf, Trygging hf., Tryggingamiðstöðin hf. og Vátryggingafélag Íslands hf. hækkunir á iðgjöldum í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Jafnframt hefur Vörður vátryggingafélag tilkynnt um hækkun iðgjalda í sömu vátryggingagreinum. Breytingarnar tóku í flestum tilvikum gildi 1. júní í nýtryggingum, en koma að öðru leyti til framkvæmda við endurnýjun gildandi samninga. Í ljósi þess að um verulegar hækkunir iðgjalda var að ræða og þess að þær tóku flestar gildi á sama tíma, ákvað Fjármálaeftirlitið að taka málið til sérstakrar athugunar. Athuginin beindist að hverju félagi fyrir sig þar sem félögin bera hvert fyrir sig ábyrgð á iðgjöldum sínum og starfa á samkeppnismarkaði.

Heildarhækkun iðgjalda stærstu félaganna í algengustu flokkum var á bilinu 25-39%, mismunandi eftir félögum. Fram er komið að 25-28% hækkun stafaði af mati félaganna á áhrifum nýlegra breytinga á skaðabótalögum á tjónakostnað. Það sem umfram er, þ.e. 3-13%, stafar af endurskoðun á iðgjaldagrundvelli fyrri ára og hafa í því sambandi verið nefnd áhrif breytinga á skaðabótalögum frá 1996 og lækkunir á iðgjöldum í tengslum við samkeppni frá erlendum aðila á markaðnum.

Rétt er að taka fram að hið erlenda vátryggingafélag, Ibex Motor Policies at Lloyd's sem býður ökutækjatrýggingar hér á landi í gegnum Alþjóðlega miðlun hf., er ekki undir eftirliti

Fjármálaeftirlitsins heldur eftirlitsaðila í Bretlandi. Fjármálaeftirlitið telur rétt að gera grein fyrir heildarniðurstöðum af framangreindum athugunum, með tilliti til þess að hér

er um lögboðnar váttryggingar að ræða og þeirrar umræðu sem orðið hefur um þessi mál að undanfögnu.

2. Lagagrundvöllur athugunarinnar

Athugun Fjármálaeftirlitsins er öðru fremur byggð á 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994 um váttryggingastarfsemi, en samkvæmt henni skal Fjármálaeftirlitið fylgjast með iðgjaldagrundvelli váttrygginga með það fyrir augum að iðgjöld, sem í boði eru hér á landi, séu sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan rekstrarkostnað váttryggingafélaga. Telji Fjármálaeftirlitið að svo sé ekki skal með rökstuddum hætti gerð athugasemd. Í ákvæðinu felst að stofnuninni er ætlað að grípa til aðgerða komi annað tveggja í ljós; annars vegar að váttryggingafélag eigi ekki fyrir þeim skuldbindingum sem þau hafa tekið á sig, hins vegar að tiltekin iðgjöld séu svo há að þau teljist ósanngjörn í garð váttryggingataka.²

Athugun Fjármálaeftirlitsins er einnig byggð á 12. gr. laga nr. 60/1994, sbr. 3. mgr. 55. gr. sömu laga, en í þessum ákvæðum er kveðið á um eftirlitsskyldur Fjármálaeftirlits með viðskiptaháttum váttryggingafélaga, þ.e. að hafa eftirlit með og meta hvort viðkomandi starfsemi eða tilteknar aðgerðir félaganna séu í samræmi við góða viðskiptahætti og venjur í váttryggingaviðskiptum. Einnig er höfð hliðsjón af öðrum ákvæðum fyrrgreindra laga, svo sem 34. og 54. gr. laganna um gjaldþol og mat á váttryggingaskuld. Um almenna starfsemi og starfsheimildir Fjármálaeftirlitsins gilda ennfremur ákvæði laga nr. 87/1998, sbr. einkum III. kafla þeirra laga.

3. Helstu niðurstöður athugunarinnar

Eins og fyrr segir beinist athugun Fjármálaeftirlitsins á iðgjöldum að hverju váttryggingafélagi um sig. Af því leiðir að niðurstöður athugunar af þessu tagi geta verið breytilegar frá einu félagi til annars.

Með hliðsjón af 2. mgr. 12. gr. laga um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi mun Fjármálaeftirlitið leitast við að draga saman helstu niðurstöður af þeirri athugun sem unnin hefur verið án þess að auðkenna einstaka eftirlitsskylda aðila.

3.1 Áhrif nýlegra breytinga á skaðabótalögum

Fjármálaeftirlitið tók til sérstakrar athugunar hvernig váttryggingafélögin mátu áhrif skaðabótalaganna á greiðslur tjónabóta hjá sér. Með lögum nr. 37/1999 um breytingu á skaðabótalögum nr. 50/1993, sbr. lög nr. 42/1996, voru gerðar breytingar á nokkrum meginforsendum skaðabótalaganna.

Meginmarkmið með breytingunum var að tryggja tjónþolum hæfilegar bætur vegna fjártjóns og miska. Helstu breytingar á forsendum tjónabóta og bótafjárhæða eru þessar:

1. Við útreikning bóta vegna varanlegrar örorku er notaður samfelldurmargfeldisstuðull til 75 ára aldurs. Áður var hann fastur en lækkaði frá 26 ára aldri.
2. Við ákvörðun bóta vegna varanlegrar örorku er í nýjum lögum miðað við fjárhagslegt örorkumat fyrir alla tjónþola en ekki einungis þá sem nýta vinnugetu

- sína til þess að afla tekna. Sérregla um börn og þá sem hafa engar vinnutekjur var felld niður og tekin upp lágmarkslaunaviðmiðun.
3. Ársvextir af bóttum skv. 16. gr. laganna hækka úr 2% í 4,5%.
 4. Felld er niður ákvæði um að bætur greiðist ekki fyrir lægra miskastig en 5 %.
 5. Ný lög heimila frekari frádrátt frá skaðabótakröfu vegna varanlegrar örorku.
 6. Árslaun til ákvörðunar bóta miðast við meðalatvinnutekjur síðustu þrjú almanaksár fyrir tjónsdag. Áður var miðað við síðustu 12 mánuði fyrir tjónsdag.
 7. Bótaréttur 70 ára og eldri vegna varanlegrar örorku er rýmkaður.
 8. Heimild til að ákveða álag á miskabætur er aukin og gildissvið miskabótareglunnar rýmkað.
 9. Breytt er orðalagi að því er varðar það tímamark þegar heilsufar er orðið stöðugt, sbr. 2.-5. gr. skaðabótaganna.
 10. Breyting er gerð á örorkunefnd og verklagi breytt.

Að mati Fjármálaeftirlitsins var eðlilegt og nauðsynlegt að hvert tryggingafélag gerði sér grein fyrir áhrifum breytinga á skaðabótalögum þegar þau höfðu verið samþykkt, þannig að hægt væri að meta stöðu viðkomandi félags þ. á m. iðgjaldþörf.

Gera verður þá kröfu að iðgjaldaákvörðanir séu vel undirbúnar og rökstuddar og að hvert félag leggi sjálfstætt mat á forsendubreytingar. Slíkt sjálfstætt mat lá ekki fyrir í öllum tilvikum og gerði Fjármálaeftirlitið athugasemdir þegar það átti við.

Mat félaganna á áhrifum skaðabótaganna var í flestum tilvikum unnið þannig að vel þekkt og skilgreind tjónasöfn voru könnuð og metið hver tjónakostnaður hefði verið ef tjón hefðu verið gerð upp samkvæmt nýjum skaðabótalögum. Við þetta mat var fyrst og fremst litið til stærri forsendubreytinga, þ.e. einkum 1.-3. töluliðar hér að framan. Ekki var hins vegar almennt gerð tilraun til að meta áhrif frádráttar vegna annarra bótaúrræða eða niðurfellingar lágmarks við mat á miskastigi og áhrif breytinga á uppgjörskostnaði, sbr. 4.-10. tölul. hér að framan.

Fjármálaeftirlitið gagnrýnir ekki þá aðferð til mats sem hér er lýst en leggur áherslu á að endurmeta þurfi áhrif svo fjölþættra forsendubreytinga reglulega með hliðsjón af fenginni reynslu.

Þegar hinar margvíslegu breytingar á ákvæðum skaðabótaganna og almenn lögmál váttryggingarekstrar eru virt saman má ljóst vera að mat af þessu tagi er háð mikilli óvissu og ræðst m.a. af fjölþættum aðstæðum í framtíðinni.

Með hliðsjón af framansögðu hefur Fjármálaeftirlitið ekki ástæðu til að véfengja það mat sem hvert váttryggingafélag lagði til grundvallar iðgjaldaákvörðun sinni vegna áhrifa skaðabótaga á fjárhæð tjónabóta, þó í einstökum tilvikum hafi verið gerð athugasemd við undirbúning breytinganna. Ljóst er þó að váttryggingafélögum ber að taka forsendur iðgjaldaákvörðunar sinnar til endurmats að fenginni reynslu.

3.2 Mat á váttryggingaskuld félaganna og almenn fjárhagsstaða

Fjármálaeftirlitið kannaði stöðu váttryggingafélaganna með tilliti til þess hvort hverju og einu þeirra hafi, miðað við aðstæður, verið þörf á þeirri hækkun sem ákveðin var, með tilliti til 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994 um váttryggingastarfsemi. Athugunin var tvíþætt. Annars vegar var horft til stöðu váttryggingagreinarinnar sem hér er til umfjöllunar og mats á tjónaskuld, hins vegar var litið til almennrar fjárhagslegrar stöðu félaganna. Þá verður að líta til þess að þær reglur sem gilda um uppgjör váttryggingagreina gefa ekki endilega hina einu réttu mynd af stöðu greinarinnar.

Lögboðnar ökutækjatrýggingar hafa almennt verið gerðar upp með tapi í reikningum váttryggingafélaganna undanfarin ár. Þótt það hljóti eðli málsins samkvæmt að vera markmið í rekstri váttryggingafélaga að einstakar váttryggingagreinar standi undir sér er ekki gerður áskilnaður um það í lögum og reglum sem um starfsemina gilda. Tímabundið getur verið ásættanlegt að iðgjöld í einstökum greinum séu ekki í samræmi við áhættu og eðlilegan rekstrarkostnað. Slíkum aðstæðum getur þurft að mæta með fjárfestingartekjum, hagnaði af öðrum greinum eða framlagi af eigin fé. Ennfremur þarf að horfa til hagnaðar frá fyrri tíma af sömu grein. Í samkeppnisumhverfi stenst þó ekki til lengdar að halda iðgjöldum í öðrum greinum háum til að greiða niður iðgjöld í tiltekinni váttryggingagrein.

Rekstur lögboðinna ökutækjatrýgginga, eins og hann kemur fram í reikningum félaganna, hefur almennt einkennst af stöðnun í iðgjaldatekjum og miklum sveiflum í tjónum undanfarin ár. Þetta endurspeglast í sveiflum í afkomu greinarinnar. Að mati Fjármálaeftirlitsins skortir nokkuð á að nægileg grein sé gerð fyrir stöðu greinarinnar. 4 og fyrrgreindum sveiflum í skýringum með ársreikningum váttryggingafélaganna og í upplýsingagjöf til eftirlitsins.

Þótt lögboðnar ökutækjatrýggingar hafi verið gerðar upp með tapi ár eftir ár, þá hefur losnað fé úr tjónaskuld vegna fyrri ára þegar séð er fram úr tjónagreiðslum vegna þeirra og hefur það áhrif á lokaniðurstöðu viðkomandi ára. Fjármálaeftirlitið lagði meðal annars gróft mat á tjónaskuld hvers félags fyrir sig til þess að meta hvort ætla mætti að þar lægi dulinn varasjóður. Notuð var reynsla árána frá 1992 af greiðslu-hraða og var niðurstaðan sú að miðað við þann greiðsluhraða megi búast við að rúmlega 2 milljarðar króna samanlagt muni losna úr tjónaskuld vegna tjóna árána frá 1991 til 1996, þegar öll kurl verða komin til grafar. Ekki er komin slík reynsla á greiðslur árána 1997 og 1998 að unnt sé að meta þau með sama hætti. Rétt er þó að hafa í huga að vísbendingar eru um að tjónakostnaður vegna árána 1997 - 1998 verði hærri en áður var.

Hafa ber í huga að mat á tjónaskuld er verulegri óvissu undirorpið vegna þess að varanlegar afleiðingar líkamstjóna verða ekki metnar fyrr en nokkrum árum eftir tjón, fyrningafrestir eru langir og ekki er kominn stöðugleiki á skaðabótalög og framkvæmd þeirra. Einnig er nauðsynlegt að tjónaskuldin sé metin af varfærni.

Fjármálaeftirlitið yfirför fjárhagslega stöðu váttryggingafélaganna og skoðaði ýmsar kennitölur. Greiningin náði aftur til ársins 1996. Almenn fjárhagsstaða félaganna er góð og hefur stöðugt farið batnandi.

Nánar er fjallað um stöðu váttryggingagreinarinnar, mat á tjónaskuld og almenna fjárhagslega stöðu félaganna í viðauka með greinargerð þessari.

Niðurstaða Fjármálaeftirlitsins er sú að ekki sé tilefni til að ætla annað en að hvert váttryggingafélag eigi fyrir skuldbindingum sínum. Jafnframt telur Fjármálaeftirlitið að með hliðsjón af fjárhagsstöðu váttryggingafélaganna og stöðu tjónaskuldar hafi hækkun iðgjalda, umfram það sem rekja má beint til breytinga á skaðabótalögum, ekki verið nauðsynleg nú í öllum tilvikum. Í ljósi óvissu um mat á tjónaskuld og þróun tjónakostnaðar telur Fjármálaeftirlitið brýnt að hvert váttryggingafélag taki forsendur iðgjaldaákvæðana sinna til endurskoðunar um leið og frekari reynsla er fengin.

Fjármálaeftirlitið telur ástæðu til að taka til skoðunar þær reglur sem gilda um reikningsskil váttryggingafélaga og mat á tjónaskuld, með það að markmiði að starfsreglur félaganna verði skýrari og gagnsæi reikningsskila og stöðu váttryggingagreina verði aukið. Fjármálaeftirlitið mun huga að tillögu um breytingu á reglugerð nr. 613/1996 um ársreikninga og samstæðureikninga váttryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga, m.a. því hvernig greint er á milli váttryggingarekstrar annars vegar og heildarstarfsemi félaga hins vegar. Þá mun Fjármálaeftirlitið huga að setningu almennra reglna um mat á váttryggingaskuld og upplýsingagjöf um það mat, sbr. 2. mgr. 54. gr. laga nr. 60/1994.

Fjármálaeftirlitið hefur ekki forsendur til að grípa til aðgerða á grundvelli þess að ið-gjöld séu ósanngjörn í garð váttryggingataka, sbr. 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að váttryggingafélögin starfa á samkeppnismarkaði og að félög sem keppa á váttryggingamarkaði eiga að hafa talsvert svigrúm til iðgjaldaákvæðana. Jafnframt verður að hafa í huga þá óvissu sem er um mat á tjónaskuld og áhrif skaðabótalaganna og vikið er að í greinargerð þessari.

3.3 Formleg framsetning breytinganna - viðskiptahættir og samkeppnisstaða

Fjármálaeftirlitið hefur hugað að almennum atriðum er varða framkvæmd og framsetningu iðgjaldabreytinganna og snerta mat á viðskiptaháttum váttryggingafélaganna. Í því efni hefur verið tekið til skoðunar hvernig breytingarnar tóku gildi gagnvart váttryggingatökum og hvernig þær voru kynntar.

Fjármálaeftirlitið gerir ekki athugasemdir við það hvernig félögin stóðu almennt að breytingum iðgjalda með tilliti til fyrirkomulags váttryggingaskilmála lögboðinna ökutækjatrýgginga og gildistöku þeirra gagnvart váttryggingatökum. Hækkunin hefur komið til framkvæmda gagnvart nýtryggingum en iðgjöld núverandi váttryggingasamninga haldast óbreytt fram að næstu endurnýjun þeirra.

Fjármálaeftirlitið telur það lið í góðum viðskiptaháttum að váttryggingafélög skýri váttryggingatökum nákvæmlega frá forsendum og ástæðum iðgjaldahækkana, einkum þegar þær eru verulegar. Þetta er ekki síst mikilvægt þegar horft er til þess að um er að ræða lögboðnar váttryggingar sem viðskiptavinurinn hefur ekki val um hvort hann kaupir, aðeins hvar hann kaupir þær. Í þessu sambandi telur Fjármálaeftirlitið að of mikil áhersla hafi í upphafi verið lögð á það að hækkun iðgjalda væri fyrst og fremst tilkomin vegna

breytinga á skaðabótalögum. Fjármálaeftirlitið staðhæfir þó ekki að váttryggingafélögin hafi viðhaft óeðlilega viðskiptahætti í skilningi 12. gr. laga um váttryggingastarfsemi í máli þessu.

Sem kunnugt er hækkuðu váttryggingafélögin iðgjöld í ökutækjatrýggingum með áþekktum hætti. Samkvæmt upplýsingum frá Samkeppnisstofnun hefur hún hafið athugun á því hvort ráðstafanir váttryggingafélaganna kunni að brjóta í bága við ákvæði samkeppnislaga nr. 8/1993. Með hliðsjón af því að Samkeppnisstofnun er með málið til athugunar mun Fjármálaeftirlitið ekki fjalla frekar um þennan þátt málsins á þessu stigi.

4. Samandregin niðurstaða

Það er niðurstaða athugunar Fjármálaeftirlitsins að stofnunin hafi ekki á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga ástæðu til að véfengja mat váttryggingafélaganna á áhrifum nýlegra breytinga á skaðabótalögum á fjárhæð tjónabóta og þá iðgjaldahækkun sem af því mati leiddi. Í einstökum tilvikum var þó gerð athugasemd við vinnubrögð félaganna.

Fjármálaeftirlitið telur með hliðsjón af fjárhagsstöðu váttryggingafélaganna og stöðu tjónaskuldar að hækkun iðgjalda, umfram það sem rekja má beint til breytinga á skaðabótalögum, hafi ekki verið nauðsynleg nú í öllum tilvikum.

Í ljósi óvissu um áhrif skaðabótalaga, mat á tjónaskuld og þróun tjónakostnaðar telur Fjármálaeftirlitið brýnt að hvert váttryggingafélag taki forsendur iðgjaldaákvörðana sinna til endurskoðunar um leið og frekari reynsla er fengin.

Fjármálaeftirlitið mun í kjölfar þessarar athugunar hlutast til um að váttryggingafélögin geri betur grein fyrir stöðu lögboðinna ökutækjatrýgginga í skýringum með ársreikningum sínum og upplýsingagjöf til eftirlitsins. Ástæða er til að gera starfsreglur váttryggingafélaganna skýrari og auka gagnsæi í reikningsskilum þ. á m. um stöðu váttryggingagreina. Fjármálaeftirlitið mun huga að tillögum um breytingu á reglugerð nr. 613/1996 um ársreikninga og samstæðureikninga váttryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga og setningu almennra reglna um mat á váttryggingaskuld og upplýsingagjöf um það mat, sbr. heimildir Fjármálaeftirlitsins þar um.

Fjármálaeftirlitið mun ekki grípa til aðgerða á grundvelli þess að iðgjöld séu ósanngjörn í garð váttryggingataka sbr. 2. mgr. 55. gr. laga um váttryggingastarfsemi nr. 60/1994. Hafa verður í huga að váttryggingafélögin starfa á samkeppnismarkaði og að félög sem keppa á váttryggingamarkaði eiga að hafa talsvert svigrúm til iðgjaldaákvörðana. Jafnframt verður að hafa í huga þá óvissu sem er um mat á tjónaskuld og áhrif skaðabótalaganna.

Fyrir liggur að Samkeppnisstofnun mun taka til skoðunar hvort ákvæði samkeppnislaga hafi verið brotin. Mun Fjármálaeftirlitið því ekki fjalla frekar um þann þátt málsins á þessu stigi.

Fylgiskjal með greinargerð vegna athugunar Fjármálaeftirlitsins á iðgjaldahækkunum í lög boðnum ökutækjatrýggingum.

Lögboðnar ökutækjatrýggingar og almenn fjárhagsstaða váttryggingafélaga.

Inngangur.

Eftirfarandi umfjöllun er liður í athugun Fjármálaeftirlitsins á iðgjaldahækkunum lögboðinna ökutækjatrýgginga.

Fjármálaeftirlitið kannaði stöðu bifreiðatryggingafélaganna með tilliti til þess hvort hverju þeirra um sig hafi verið nauðsynlegt að hækka iðgjöld eins og ákveðið var. Hér á eftir verður gerð grein fyrir nokkrum þáttum í rekstri lögboðinna ökutækjatrýgginga, mati Fjármálaeftirlitsins á tjónaskuld og fjárhagslegri stöðu váttryggingafélaganna.

Almennt um rekstur lögboðinna ökutækjatrýgginga

Rekstur lögboðinna ökutækjatrýgginga eins og hann kemur fram í reikningum félaganna, hefur undanfarin ár almennt einkennst af stöðnun í iðgjaldatekjum samhliða miklum sveiflum í tjónum ársins. Efnahagsyfirlit greinarinnar einkennist af því að tjónaskuld að viðbætti útjöfnunarskuld hefur farið vaxandi ár frá ári. Að mati Fjármálaeftirlitsins vantar almennt nokkuð upp á að nægileg grein sé gerð fyrir stöðu greinarinnar og fyrrgreindum sveiflum í skýringum með ársreikningum og í upplýsingagjöf til Fjármálaeftirlitsins.

Eftirfarandi tafla sýnir ágríp af rekstraryfirliti og efnahagsliðum lögboðinna ökutækjatrýgginga hjá íslenskum váttryggingafélögum síðustu 5 reikningsár.

Tafla¹

Milljónir króna á verðlagi hvers árs	Reikningsár				
	1994	1995	1996	1997	1998
Iðgjöld ársins	4.005	4.157	4.205	3.694	3.687
Tjón ársins	4.504	4.583	5.003	4.127	4.331
Bókfærð tjón	2.986	3.154	3.672	3.249	3.527
Breyting á tjónaskuld	1.518	1.429	1.330	878	804
Hagnaður af rekstri greinarinnar			-479	-164	-622
Tjónaskuld við árslok (bótasj. '94 og '95)	11.397	12.825	13.961	14.839	15.643
Útjöfnunarskuld við árslok			900	1.010	1.165
Tjóna- og útjöfnunarskuld við árslok	11.397	12.825	14.861	15.849	16.808

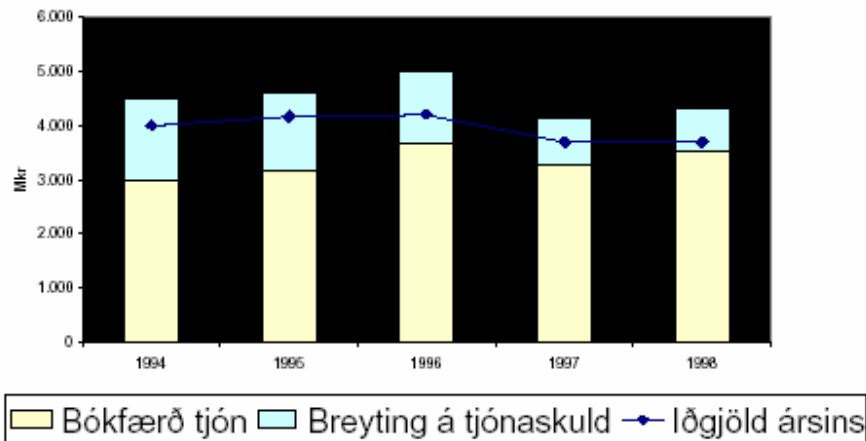
44

Ekki eru fyrirliggjandi upplýsingar um starfsemi Ibox Motor Policies at Lloyd's sem býður ökutækjatrýggingar hér á landi í gegnum Alþjóðlega miðlun hf., og sýnir taflan því ekki heildariðgjöld lögboðinna ökutækjatrýgginga hér á landi.

⁴⁴ Iðgjöld ársins eru þau iðgjöld sem tilheyra viðkomandi almanaksári. Sé iðgjald greitt fyrir tímabil sem gengur inn á tvö almanaksár er því skipt hlutfallslega. Tjón ársins eru samtala bókfærðra tjóna, þ.e. þeirrar fjárhæðar sem greidd var á reikningsárinu, óháð því hvenær tjónin urðu, og breytingar á tjónaskuld, sem er metin stærð. Breyting á tjónaskuld er þríþætt. Í fyrsta lagi bætast við tjónaskuldina ógreidd tjón sem urðu á reikningsárinu. Í öðru lagi lækkar hún um það sem greitt var á reikningsárinu vegna tjóna sem urðu á fyrri árum. Í þriðja lagi gætir matsbreytinga eldri tjóna í breytingu á tjónaskuld, hvort sem heildarmat þeirra er hækkað eða lækkað. Útjöfnunarskuld er sá hluti váttryggingaskuldar sem svarar til skuldbindinga félags vegna sveiflna í tjónareynslu frá ári til árs og óvissu í mati tjónaskuldar.

Iðgjöld og tjón sem tilgreind eru í töflunni eru einnig sýnd á eftirfarandi mynd:

Mynd 1²



45

Iðgjaldatekjur eru nokkuð stöðugar með einni undantekningu, þær lækkuðu um 12% milli árana 1996 og 1997 og hélst sú lækkun árið 1998. Þann vetur hóf erlent bifreiðatryggingafélag að bjóða þjónustu á Íslandi fyrir lægra iðgjald en íslensku félögin buðu, og lækkuðu þau sín iðgjöld til að mæta samkeppninni. Aðrir þættir sem hafa áhrif á iðgjaldatekjur eru stækkandi bílafloki og nokkur hækkun verðlags, sem hækkar iðgjaldatekjurnar, en ýmis afsláttarkerfi hafa áhrif til lækkunar.

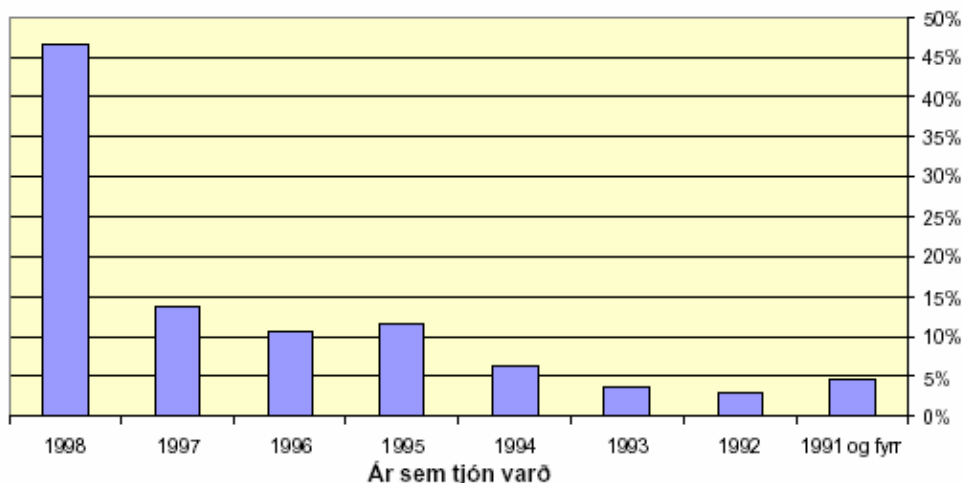
Bókfærð tjón hafa vaxið jafnt og þétt allt tímabilið nema hvað árið 1996 var meira greitt en hin árin, og ná bókfærð tjón ekki enn sömu fjárhæð á árinu 1998 og greidd var 1996.

Gróf aðferð til þess að meta afkomu greinarinnar er að bera saman tjón ársins og iðgjöld. Í þeim samanburði felst þá einnig að í grófum dráttum skuli fjárfestingartekjur sem greininni eru reiknaðar standa undir rekstrarkostnaði. Mynd 1 undirstrikar það sem einnig sést í töflu 1, að tjón ársins (þ.e. bókfærð tjón að viðbætti breytingu á tjónaskuld) hafa verið meiri en iðgjöld ár eftir ár.

Eftirfarandi mynd (mynd 2) sýnir aldursdreifingu þeirra tjóna sem bifreiðatryggingafélögin bættu á árinu 1998, þ.e. hvernig fjárhæðin 3.527 m.kr. í bókfærð tjón skiptist eftir því hvenær tjónin áttu sér stað. Greiðsluhraði ræðst af eðli tjónanna. Munatjón er unnt að greiða fljótt og er megnið af greiðslum fyrsta uppgjörsárs vegna munatjóna. Óvissa í mati á munatjónum er sáralítill. Líkamstjón getur tekið mörg ár að gera upp.

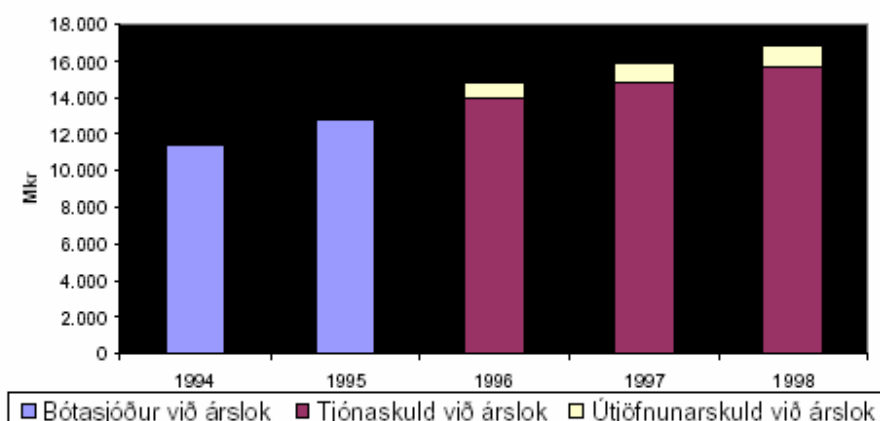
⁴⁵ Súluhæðin sýnir tjón ársins, sem skipt er í bókfærð tjón og breytingu á tjónaskuld, en línan sýnir iðgjöld ársins.

Mynd 2 Tjónagreiðslur á árinu 1998 greindar eftir því hvenær tjón varð



Eftirfarandi mynd (mynd 3) sýnir tjónaskuld og ú tjöfnunarskuld við lok hvers reikningsárs, en tjónaskuld og ú tjöfnunarskuld voru fram til 1995 sýndar saman í einum lið sem nefndist bótasjóður. Tjónaskuld og ú tjöfnunarskuld hafa hækkað ár frá ári þau fimm ár sem hér eru sýnd. Hækkunin stafar einkum af því að ný tjón eru ávallt talin verða meiri en tjón sem urðu næsta ár á undan. Á því eru tvær skýringar, einstök tjón verða dýrari vegna rýmri bótaréttar og nýrri bílaflota, auk þess sem tjónum fjölga samfara aukinni umferð.

Mynd 3



Fjármálaeftirlitið ætlast til þess að tjónaskuld sé almennt metin af varfærni. Hafi verið um ofáætlun að ræða losnar úr tjónaskuldinni fé og endanleg afkoma viðkomandi árs batnar

frá því sem talið var í fyrstu. Sú þróun sem hefur verið í lögboðnum ökutækjatrýggingum, þar sem ný tjón eru talin sífellt vaxandi, verður til þess að fé sem losnar úr tjónaskuld fyrri ára hverfur inn í nýmyndaða tjónaskuld og þær afkomutölur sem birtar eru ráðast af mati tjóna við lok fyrsta árs, án þess að endurmat komi nokkurn tímann greinilega fram opinberlega. Við athugun kemur hins vegar fram að afkoma ýmissa þeirra ára sem nú eru alllangt komin í uppgjöri virðist oft betri en á horfðist um tíma. Eðlilegt er því að spurt sé hvort svo verði ekki einnig um þau ár sem í töflu 1 eru sýnd með verulegan rekstrarhalla. Rétt er þó að hafa í huga að vísbendingar eru um að tjónakostnaður vegna árána 1997 og 1998 verði hærri en áður var.

Í skýringum með ársreikningum er ekki sýnd niðurstaða fyrri ára þegar uppgjöri er nánast lokið og lítil óvissa eftir um ógreidd tjón. Til álita kemur hvort ekki sé tilefni til að breyta því.

Mat á tjónaskuld vátryggingafélaga.

Fjármálaeftirlitið lagði gróft mat á tjónaskuld hvers félags um sig til þess að meta hvort ætla mætti að þar lægi dulinn varasjóður. Einföld leið til þess að spá framtíðargreiðslum er að nota reynslu fyrri ára um hvernig greiðslur þróast milli uppgjörsára. Þá reynslu má nota á ýmsan hátt og var hér byggt á hve mikið hefur verið greitt á hverju uppgjörsári í hlutfalli við áður greiddar fjárhæðir vegna hvers tjónaárs um sig. Búin var til spá sem kalla má varfærna með því að taka mestu hækkun á greiðslum á viðkomandi uppgjörsári vegna tjónaáranna frá og með 1989. Eingöngu var miðað við greiðsluþróun frá og með reikningsárinu 1992, en greiðslur frá og með 9. ári uns tjón eru að fullu uppgerð voru byggð á eldri gögnum og áætlunum félaganna.

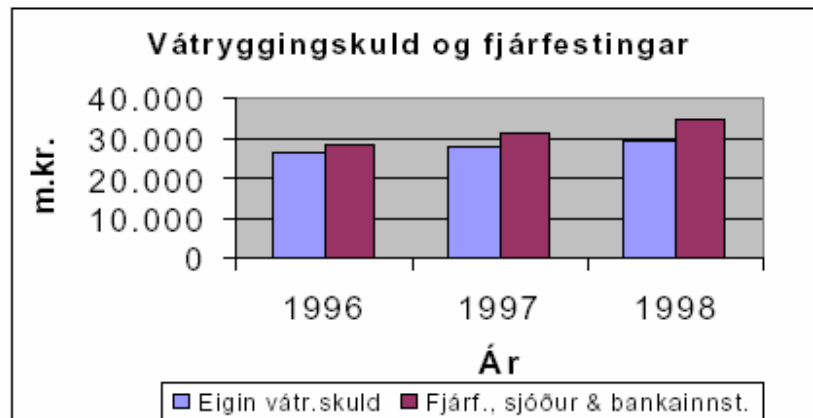
Þessi aðferð er ekki nothæf vegna nýjustu tjóna, þar sem greiðslur vegna þeirra eru fyrst og fremst vegna munatjóna, greiðslur síðari ára verða vegna líkamstjóna.

Var niðurstaðan að búast megi við að rúmlega 2 milljarðar króna samanlagt muni losna úr tjónaskuld vegna tjóna frá 1996 og eldri þegar öll kurl verða komin til grafar. Áréttá ber að hér er notuð einföld spáaðferð sem gefur þó vísbendingar sem kalla á ítarlega vinnu félaganna og Fjármálaeftirlitsins, en felur ekki í sér mat þess á eftirstöðvum umræddra tjóna. Í ljósi þess hve tjón og tjónaáætlanir hafa verið sveiflukennnd undanfarnin ár er fullt tilefni til þess að rökstyðja vel mat á eftirstöðvum tjóna.

Fjárhagsstaða vátryggingafélaga.

Fjármálaeftirlitið fór yfir fjárhagsstöðu þeirra vátryggingafélaga sem bjóða lögboðnar ökutækjatrýggingar og skoðaði ýmsar kennitölur. Greiningin náði aftur til ársins 1996. Fjárhagsstaða flestra félaganna er góð og hefur stöðugt farið batnandi. Eignaleg staða þeirra hefur almennt styrkst sem m.a. sést af því að liðurinn fjárfestingar, sjóður og bankainnistæður hefur vaxið hraðar en eigin vátryggingaskuld eins og mynd 4 ber með sér.

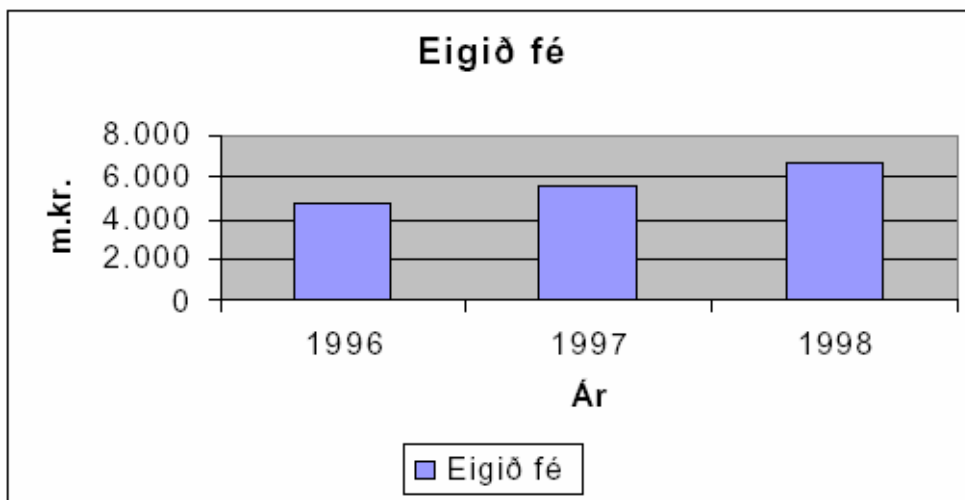
Mynd 4³



46

Eigin vátryggingaskuld nam 26.471 m.kr. árið 1996 og fjárfestingar, sjóður og bankainnstæður það ár námu 28.901 m.kr. Mismunur þessara liða var því 2.430 m.kr. Árið 1997 nam eigin vátryggingaskuld 27.932 m.kr. og fjárfestingar, sjóður og bankainnstæður það ár námu 31.446 m.kr. Mismunur þessara liða var því 3.514 m.kr. Árið 1998 nam eigin vátryggingaskuld 29.564 mkr. en fjárfestingar, sjóður og bankainnstæður námu 35.162 m.kr. Mismunur þessara liða var því 5.598 m.kr.

Mynd 5⁴



Á mynd 5 sést að eigið fé var 4.711 m.kr. árið 1996. Árið 1997 var eigið fé vátryggingafélaganna 5.550 m.kr. og hafði þá hækkað um 18% frá fyrra ári. Árið 1998 var eigið fé 6.672 m.kr. en það er aukning um 20% frá fyrra ári. Yfir tímabilið 1996-1998 jókst eigið fé þeirra vátryggingafélaga sem bjóða lögboðnar ökutækjatrýggingar um 42%. Í raun hafa félögin aukið eigið fé sitt meira en fram kemur í bókum félaganna þegar litið er til þess að hlutabréf og skuldabréf félaganna eru í flestum tilvikum færð til eignar á framreiknuðu kaupverði en ekki markaðsvirði. Öll þau ár sem hér eru til skoðunar hefur

⁴⁶ 3 Árið 1998 keypti Tryggingamiðstöðin hf. hlutabréf í Tryggingu hf. og er sá hluti ekki tekinn með í fjárfestingum þeim sem hér eru sýndar fyrir árið 1998.

verið hagnaður af heildarstarfsemi félaganna þó lögboðnar ökutækjatrýggingar hafi verið gerðar upp með tapi. Þá hefur gjaldþolshlutfall félaganna almennt aukist.

Niðurstaða.

Niðurstaða greiningarinnar er sú að þótt lögboðnar ökutækjatrýggingar séu gerðar upp með tapi ár eftir ár, þá losnar fé úr tjónaskuld vegna fyrri ára þegar séð er fram úr tjónagreiðslum vegna þeirra. Lokaniðurstaða viðkomandi ára getur orðið viðunandi þótt þess gæti ekki í rekstraryfirlitum, þar sem aukning í nýjum tjónum og óstöðugleiki í umhverfi greinarinnar yfirgnæfa lokafærslur löngu liðinna ára. Þegar einnig er horft til þess að fjárfestingartekjur sem ekki eru færðar á váttryggingarekstur hafa verið miklar og eigið fé félaganna hefur hækkað er ekki ástæða til að telja að hækkun iðgjalda, umfram það sem rekja má beint til breytinga á skaðabótalögum, hafi verið nauðsynleg nú öllum tilvikum. Þá telur Fjármálaeftirlitið nauðsynlegt að hvert váttryggingafélag taki forsendur iðgjaldaákvæðana sinna til endurskoðunar um leið og frekari reynsla er fengin.

Eins og fram kemur í greinargerð Fjármálaeftirlitsins mun stofnunin taka til skoðunar þær reglur sem gilda um reikningsskil váttryggingafélaga og mat á tjónaskuld, þannig að starfsreglur félaganna verði skýrari og gagnsæi reikningsskila og stöðu váttryggingagreina verði aukið. Í því sambandi verður hugað að að tillögu um breytingu á reglugerð nr. 613/1996 um ársreikninga og samstæðureikninga váttryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga og að setja almennar reglur um mat á váttryggingaskuld og upplýsingagjöf um það mat, sbr. 2. mgr. 54. gr. laga nr. 60/1994.

Fjármálaeftirlitið telur að váttryggingafélögum beri að taka forsendur iðgjaldagrundvallar lögboðinna ökutækjatrýgginga til endurskoðunar um leið og frekari reynsla er fengin.

Athugasemdir Neytendasamtakanna við greinargerð Fjármálaeftirlitsins á iðgjaldahækkunum í lögboðnum ökutækjatrýggingum

Fjármálaeftirlitið,
Suðurlandsbraut 32
108 Reykjavík

Reykjavík 16. september 1999

Efni: Athugasemdir Neytendasamtakanna (NS) við greinargerð vegna athugunar Fjármálaeftirlitsins á iðgjaldahækkunum í lögboðnum ökutækjatrýggingum.

NS hafa farið yfir greinargerð og fylgiskjal Fjármálaeftirlitsins vegna athugunar þess á iðgjaldahækkunum í lögboðnum ökutækjatrýggingum og gera eftirfarandi athugasemdir:

NS taka undir með Fjármálaeftirlitinu um nauðsyn þess að iðgjaldaákvæðanir séu vel undirbúnar og rökstuddar og að hvert félag leggi sjálfstætt mat á forsendubreytingar. Fjármálaeftirlitið gerir í greinargerð sinni grein fyrir því að slíkt sjálfstætt mat hafi ekki legið fyrir í öllum tilvikum. Æskilegt væri, að það

kæmi fram hjá Fjármálaeftirlitinu í hvaða tilvikum og hjá hverjum slíkt sjálfstætt mat lá ekki fyrir.

NS telja, að þar sem að slíkt sjálfstætt mat lá ekki fyrir í öllum tilvikum, þá sé það ótvíræð vísbending um ólögmaett verðsamráð váttryggingafélaga. Eðlilegt er að Samkeppnisstofnun fjalli um slík brot á samkeppnislögum.

NS telja það jafnframt vera hlutverk Fjármálaeftirlitsins að fylgjast með þessu og sjá um að aðilar sem heyra sérstaklega undir Fjármálaeftirlitið, þ.e. fjármálastofnanir og váttryggingafélög, hlíti þeim lögum að öllu leyti, sem sett eru til verndar samkeppni og neytendum.

Í greinargerð Fjármálaeftirlitsins (5. málsgr. bls. 4) segir orðrétt: "Jafnframt telur Fjármálaeftirlitið að með hliðsjón af fjárhagsstöðu váttryggingafélaga og stöðu tjónaskuldar hafi hækkun iðgjalda umfram það sem rekja má beint til breytinga á skaðabótalögum, ekki verið nauðsynlega nú í öllum tilvikum."

Það kemur því mjög á óvart að Fjármálaeftirlitið skuli ekki sjá ástæðu til að véfengja mat einstakra tryggingarfélaganna á grundvelli iðgjaldaákvörðunar. **NS** geta ekki fallist á þetta og telja að það sé eftirlitsaðilans, Fjármálaeftirlitsins, að gera athugasemdir miðað við það ástand sem um er að ræða þegar umrædd iðgjaldaákvörðun tryggingafélags er tekin.

Í 3. málsgr. á bls. 3 í greinargerðinni stendur orðrétt: "Þegar hinar margvíslegu breytingar á ákvæðum skaðabótalaganna og almenn lögmaál váttryggingareksturs eru virt saman má ljóst vera að mat af þessu tagi er háð mikilli óvissu og ræðst m.a. af fjölþættum aðstæðum í framtíðinni."

Í 4. málsgr. á sömu blaðsíðu segir ennfremur: "Með hliðsjón af framansögðu hefur Fjármálaeftirlitið ekki ástæðu til að véfengja það mat sem hvert váttryggingafélag lagði til grundvallar ástæðu sinni vegna áhrifa skaðabótalaga á fjárhæð tjónabóta, þó í einstökum tilvikum hafi verið gerð athugasemd við undirbúning breytinganna."

NS telja að ætli eftirlitsstofnun að hafa slíkar viðmiðanir að leiðarljósi, sem fram koma í áður nefndum tveimur málsgreinum, að ástæða sé til að efast um að Fjármálaeftirlitið hafi nokkru sinni forsendur til að véfengja grundvöll iðgjaldaákvæðanna váttryggingafélaganna, þar sem að þær aðstæður sem lýst er í þessum málsgreinum munu ávallt vera fyrir hendi.

NS geta ekki fallist á að eftirlitsstofnun setji sér slíkar skorður, sem koma í veg fyrir virkt aðhald að þeim fyrirtækjum sem eftirlitsstofnunin á að hafa eftirlit með.

Í greinargerð Fjármálaeftirlitsins á bls. 3 undir liðnum 3.2. segir að lögboðnar ökutækjatrýggingar hafi almennt verið gerðar upp með tapi undanfarin ár. Það er rétt miðað við þær uppgjorsreglur sem tíðkast hjá váttryggingafélagunum.

NS telja það löngu tímabært að taka til skoðunar reglur sem gilda um reikningsskil váttryggingafélaga og fagna því að Fjármálaeftirlitið ætli sér að skoða þá hluti sérstaklega og gera athugasemdir við uppgjorsreglurnar. Neytendasamtökin hvetja til þess að þeirri skoðun verði hraðað.

Neytendur ætlast til þess af Fjármálaeftirlitinu, að það komi á eðlilegum viðmiðunum varðandi uppgjör og reikningsskil vegna lögbundinna ökutækjatrýgginga og sem komi í veg fyrir að váttryggingafélög geti haldið áfram að leggja allt of há iðgjöld á neytendur með vísan til rangra viðmiðana.

Það er óviðunandi, að neytendum á Íslandi sé gert að greiða of há iðgjöld vegna lögboðinna ökutækjatrýgginga vegna rangrar viðmiðunar í reikningsskilum og uppgjörum váttryggingafélaganna.

Miðað við gildandi uppgjorsreglur er tap á lögboðnum ökutækjatrýggingum. Í raun er þessu öfugt farið. Ökutækjatrýggingar á Íslandi eru ekki og hafa ekki verið reknar með tapi á undanförunum árum. Nægir í því sambandi að vísa til töflu í fylgiskjali með greinargerð Fjármálaeftirlitsins (þar á bls. 7) og sem birt er hér á eftir. Þar kemur fram að á fimm ára tímabili eru bókfærð tjón verulega miklu lægri en iðgjöld viðkomandi árs. Taflan sýnir greiðslu tjóna og iðgjöld í fimm ár samfleytt og gefur því greinargóða mynd af ástandi í greininni.

Þá liggur fyrir mat Fjármálaeftirlitsins að fyrir árin 1991-1996 sé hægt að ráðstafa um tveimur milljörðum króna vegna ofátlaðra tjóna sem lögboðnar ökutækjatrýggingar bæta. Ljóst er því, þegar litið er til tíu ára tímabils og tekið tillit til kostnaðar váttryggingafélaga við rekstur þessara trygginga auk tjónagreiðslna, að þessi grein váttryggingastarfsemi hefur verið rekin með hagnaði allan tímann.

Fullyrðingar um annað styðjast eingöngu við rangar uppgjorsreglur og reikningsskil váttryggingafélaganna. Þannig er mismunur á áætluðu tjóni og bókfærðu tjóni á árunum 1994-1998, eða á fimm ára tímabili um 6 milljarðar króna.

Þrátt fyrir það, að stærstu váttryggingafélögin hafi tekið þá ákvörðun, að svara samkeppni erlendis frá með því að lækka sameiginlega verð á lögboðnum ökutækjatrýggingum, þá skila þessar tryggingar samt verulegum hagnaði til váttryggingafélaganna.

NS benda á að sú ákvörðun að lækka iðgjöld lögboðinna ökutækjatrýgginga, sem greinilega var tekin af stærstu váttryggingafélögunum á sama tíma þegar þau þurftu að mæta samkeppni erlendis frá, gefur einnig ótvíræða vísbendingu um ólögmaett verðsamráð og samráð til verjast samkeppni.

Tafla 1 úr greinargerð Fjármálaeftirlitsins

Reikningsár 1994-98

Milljónir króna á verðlagi hvers árs	1994	1995	1996	1997	1998
Iðgjöld ársins (1)	4.005	4.157	4.205	3.694	3.687
Tjón ársins (2)	4.504	4.583	5.003	4.127	4.331
Bókfærð tjón	2986	3.154	3.672	3.249	3.527
Breyting á tjónaskuld	1.518	1.429	1.330	878	804
Hagnaður af rekstri greinarinnar	.	.	-479	-164	-622
Tjónaskuld við árslok (bótsj. '94 og '95)	11.397	12.825	13.961	14.839	15.643
Útjöfnunarskuld við árslok (3)	.	.	900	1.010	1.165
Tjóna- og útjöfnunarskuld við árslok	11.397	12.825	14.861	15.849	16.808

Skýringar:

- (1) Iðgjöld ársins eru þau iðgjöld sem tilheyra viðkomandi almanaksári. Sé iðgjald greitt fyrir tímabil sem gengur inn á tvö almanaksár er því skipt hlutfallslega.
- (2) Tjón ársins eru samtala bókfærðra tjóna, þ.e. þeirrar fjárhæðar sem greidd var á reikningsárinu, óháð því hvenær tjónin urðu, og breytingar á tjónaskuld, sem er metin stærð. Breyting á tjónaskuld er þríþætt. Í fyrsta lagi bætast við tjónaskuldina ógreidd tjón sem urðu á reikningsárinu. Í öðru lagi lækkar hún um það sem greitt var á reikningsárinu vegna tjóna sem urðu á fyrri árum. Í þriðja lagi gætir matsbreytinga eldri tjóna í breytingu á tjónaskuld, hvort sem heildarmat þeirra er hækkað eða lækkað.
- (3) Útjöfnunarskuld er sá hluti váttryggingaskuldar sem svarar til skuldbindinga félags vegna sveiflna í tjónareynslu frá ári til árs og óvissu í mati tjónaskuldar.

Þá benda NS á að svo virðist sem ekki sé tekið tillit til vaxtamunar vegna áætl- aðra tjóna miðað við almennan vaxtamun á fjármunum sem hægt er að ávaxta á markaðnum og þeim lágu vöxtum sem tjónþolar fá af skaðabótakröfum sínum samanber vaxtalög.

Þegar það er virt og vegið saman, liggur fyrir að hagnaður váttryggingafélaganna er til muna meiri af lögboðnum ökutækjatrýggingum, en taflan sem birtist hér að ofan og fylgdi greinargerð Fjármálaeftirlitsins gefur til kynna.

Hefðu lögboðnar ökutækjatrýgginga verið reknar með tapi um árabíl hefðu váttryggingafélögin velt kostnaði vegna ökutækjatrýggingja yfir á aðrar váttryggingagreinar, en það er óheimilt.

NS hljóta því að spyrja Fjármálaeftirlitið að því, miðað við gefnar forsendur Fjármálaeftirlitsins um tap af lögboðnum ökutækjatrýggingum, hvernig staða váttryggingafélaga hafi samt farið batnandi á undanförunum árum. NS sjá ekki, að eðlilegar skýringar geti verið á slíkri niðurstöðu þegar þetta tvennt er vegið saman.

NS ætlast til þess að Fjármálaeftirlitið komi á eðlilegum viðmiðunum varðandi uppgjör og reikningskil lögbundinna ökutækjatrýgginga, þannig að eðlilegar viðmiðanir verði hafðar til hliðsjónar þegar metið verður hvað séu eðlileg iðgjöld af lögboðnum skyldutryggingum.

NS geta ekki sætt sig við að neytendum sé gert að greiða allt of há iðgjöld ár eftir ár vegna rangra viðmiðana váttryggingafélaga og þeirra opinberu aðila sem eiga að fylgjast með þessari starfsemi sem eftirlitsaðilar.

Ítrekað kemur fram í greinargerð og fylgiskjali Fjármálaeftirlitsins, að þau gögn sem eftirlitið hafi fengið frá váttryggingafélögunum hafi verið ófullnægjandi. Neytendasamtökin hljóta að spyrja í þessu sambandi:

Hvernig á því stóð að Fjármálaeftirlitið aflaði sér ekki fullnægjandi gagna frá váttryggingafélögunum á þeim þremur mánuðum sem skoðun Fjármálaeftirlitsins stóð yfir? Sá langi tími hefði átt að duga til að afla fullnægjandi gagna þar sem að Fjármálaeftirlitið hefur allar heimildir til að kalla eftir öllum gögnum í þessu sambandi frá váttryggingafélögunum.

NS hljóta að inna Fjármálaeftirlitið eftir því hvað veldur svona vinnubrögðum, sem geta ekki talist fullnægjandi eftirlit af hálfu eftirlitsaðilans með þeim aðilum sem eftirlitsaðilinn, Fjármálaeftirlitið, á að hafa eftirlit með. Það getur ekki verið ásættanlegt fyrir eftirlitsaðila að setta sig við það að fá ekki gögn frá þeim aðilum sem eiga lögum samkvæmt að skila öllum þeim gögnum sem eftirlitsaðili telur nauðsynleg. Það að byggja síðan greinargerð á ófullnægjandi gögnum eru ekki ásættanleg vinnubrögð eftirlitsaðila eins og Fjármálaeftirlits.

NS telja greinargerð Fjármálaeftirlitsins og niðurstöður ekki sæmandi Fjármálaeftirlitinu. NS krefjast þess að Fjármálaeftirlitið taki verðhækkanir váttryggingafélaga til skoðunar á nýjan leik. Þetta verði gert á grundvelli fullnægjandi upplýsinga frá váttryggingafélögunum og sem ekki lágu fyrir þegar Fjármálaeftirlitið gekk frá greinargerð sinni.

NS gera þær lágmarkskröfur að nú þegar verði váttryggingafélögunum gert að afturkalla 3-13% af iðgjaldahækkunum á lögboðnum ökutækjatrýggingum. Bent er sérstaklega á að hér er um skyldutryggingar að ræða og því er skylda hins opinbera eftirlitsaðila enn ríkari en ella.

Virðingarfyllst,
f.h. Neytendasamtakanna, Jóhannes Gunnarsson, formaður

Afrit sent til:
Hr. Finns Ingólfssonar viðskiptaráðherra,
váttryggingafélaga og fjölmiðla.

Bréf Fjármálaeftirlitsins til Neytendasamtakanna

Neytendasamtökin
Skúlagötu 26
101 Reykjavík

4. október 1999

Efni. Varðandi athugasemdir Neytendasamtakanna við athugun Fjármálaeftirlitsins á iðgjaldahækkunum lögboðinna ökutækjatrýgginga.

Vísað er til bréfa Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins dags. 16. september síðastliðinn. Þá er og vísað til fundar Fjármálaeftirlitsins og Neytendasamtakanna sem haldinn var þann 27. september sl. þar sem eftirlitið lét getið afstöðu sinnar til gagnrýni Neytendasamtakanna.

Fjármálaeftirlitið gerir, sem kunnugt er, athugasemdir við málatilbúnað Neytendasamtakanna. Að áliti eftirlitsins er miður að samtökin skuli ekki hafa leitað skýringa hjá Fjármálaeftirlitinu áður en samtökin gagnrýndu vinnubrögð Fjármálaeftirlitsins opinberlega. Umfjöllun samtakanna ber þess merki, að áliti Fjármálaeftirlitsins, að þau hafi farið hratt yfir sögu í athugun sinni á greinargerð Fjármálaeftirlitsins því talsvert er um rangfærslur í umfjöllun samtakanna. Sem kunnugt er, kemur t.d. ekki fram í greinargerð eftirlitsins, hvað þá ítrekað, að niðurstaða þess um iðgjaldahækkunar sé byggð á ófullnægjandi gögnum.

Fjármálaeftirlitið telur engar forsendur hafa komið fram hjá Neytendasamtökunum sem réttlæti að eftirlitið taki að nýju til skoðunar þær iðgjaldahækkunar sem fjallað er um í máli þessu.

Með hliðsjón af framanrituðu skal eftirfarandi getið:

1. Neytendasamtökin láta þess getið að þau “sætta sig ekki við þau vinnubrögð Fjármálaeftirlitsins að hafna því að senda niðurstöður athugunar sinnar um leið og þær voru sendar váttryggingafélögunum.” Þau telja “óásættanlegt að senda Neytendasamtökunum niðurstöðurnar fyrst þegar fjölmiðlum hefur verið gerð grein fyrir þeim. Í nútíma stjórnsýslu beri eftirlitsaðilanum að gera öllum sem hlut eiga að máli grein fyrir niðurstöðum sínum á sama tíma.”

Fjármálaeftirlitinu er kunnugt um “nútíma stjórnsýslu”. Fjármálaeftirlitið hefur “nútíma stjórnsýslu” að leiðarljósi við afgreiðslu verkefna þ.á.m. ákvæði stjórnsýslulaga nr. 37/1993 og upplýsingalaga nr. 50/1996. Váttryggingafélög eru aðilar þess máls sem hér er til umræðu. Það voru sjálfsögð vinnubrögð að senda þeim niðurstöður athugunarinnar

með bréfi að morgni dags ásamt greinargerð sem ætluð er til opinberrar birtingar og senda síðan fjölmiðlum og fleiri aðilum greinargerðina eftir hádegi þann sama dag. Þetta er eðlileg sjórnsýsla. Fjármálaeftirlitið vísar umræddri umfjöllun Neytendasamtakanna alfarið á bug. Minnt er á að starfsmaður Neytendasamtakanna hafði samband við eftirlitið eftir hádegi umdræddan dag og fékk greinargerðina afhenta þegar í stað.

Þess má geta að Jón Magnússon varaformaður Neytendasamtakanna setti sig í samband við Fjármálaeftirlitið umræddan dag, áður en fjölmiðlar fengu greinargerðina, þar sem hann óskaði eftir eintaki greinargerðarinnar en ákvörðun var tekin þess efnis að senda honum ekki greinargerðina fyrr en hún hafði verið send fjölmiðlum.

2. Vegna umfjöllunar um samkeppni og samkeppnislög er ástæða til að vekja athygli á því að verkaskipting Fjármálaeftirlitsins og Samkeppnisstofnunar ræðst af þeim lögum sem um stofnanirnar gilda. Stofnanirnar hafa átt ágætt samstarf vegna þess máls sem hér er til umræðu. Samkeppnisstofnun vinnur við athugun á vinnubrögðum váttryggingafélaganna með hliðsjón af ákvæðum samkeppnislaga og Fjármálaeftirlitið hefur og mun framfylgja skyldum sínum í þessu efni.

3. Í greinargerð Fjármálaeftirlitsins er sem kunnugt er fjallað um áhrif nýlegra breytinga á skaðabótalögum og þá óvissu sem ríkt hefur um áhrif skaðabótalaga á tjónakostnað. Í athugasemdum Neytendasamtakanna er birt tilvitnun í umfjöllun Fjármálaeftirlitsins um þá óvissu sem skapast hefur þegar viðamiklar breytingar verða á lögnum.

Neytendasamtökin láta í ljós þá skoðun sína af umfjöllun eftirlitsins að þær aðstæður sem lýst er muni ávallt vera fyrir hendi. Fjármálaeftirlitið er ósammála túlkun samtakanna, það vonar að stöðugleiki muni komast á skaðabótalög og framkvæmd þeirra. Ef stöðugleiki kemst á varðandi gildandi skaðabótarétt verður unnt að spá tjónakostnaði með mun meiri nákvæmni en verið hefur um nokkurt skeið.

4. Fullyrðing Neytendasamtakanna um að ökutækjategyggingar hafi ekki verið reknar með tapi á undanförunum árum á sér ekki stoð í greinargerð Fjármálaeftirlitsins. Fjármálaeftirlitið lætur þess getið að afkoma ýmissa þeirra ára sem nú eru alllangt komin í uppgjöri virðist oft betri en á horfðist um tíma og spurt er hvort svo verði ekki einnig um afkomu árunna 1996-1998. Öyggjandi svar við þeirri spurningu fæst ekki fyrr en að nokkrum árum liðnum.

5. Rétt er að vekja athygli á því að sú aðferð að meta afkomu með því að bera saman iðgjöld og bókfærð tjón er ekki nothæf í váttryggingagreinum þar sem uppgjörstími er langur eins og reyndin er í lögboðnum ökutækjategyggingum. Einnig verður að taka tillit til ógreiddra bóta vegna tjóna sem þegar hafa orðið. Vegna þessa gætir einföldunar í umfjöllun Neytendasamtakanna um þetta atriði.

6. Ranghermt er að fyrir liggi mat Fjármálaeftirlitsins að fyrir árin 1991-1996 sé hægt að ráðstafa tveimur milljörðum króna vegna ofáætlaðra tjóna í lögboðnum ökutækjategyggingum. Í greinargerðinni segir, á bls. 10, að vísbendingar séu um að rúmlega 2 milljarðar króna samanlagt muni losna úr tjónaskuld vegna þessara ára þegar öll kurl verða komin til grafar. Hér er einungis um að ræða vísbendingar en ekki mat. Fjárhæðin

sem rætt er um væri í öllu falli ekki til ráðstöfunar núna, heldur þegar uppgjör tjóna eru lengra komin.

7. Athygli er vakin á því að í árlegu rekstraruppgjöri lögboðinna ökutækjatrýgginga sem sýnt er í skýringum með ársreikningum bifreiðatrýggingafélaga eru greininni reiknaðar fjármagnstekjur þar sem vaxtaviðmiðun er sótt í ávöxtunarkröfu tiltekinna ríkisbréfa á verðbréfaþingi. Vextir til tjónþola hafa ekki áhrif á útreikning á fjárfestingartekjum.

8. Fullyrt er í athugasemdunum að óheimilt sé að velta kostnaði vegna einnar váttryggingagreinar yfir á aðra. Rétt er að vekja athygli á því að í greinargerð eftirlitsins er hins vegar bent á (sbr. bls. 3) að ekki er gerður áskilnaður um þetta í löggjöf, enda getur þessi aðstaða komið upp tímabundið. Einnig er þar bent á að það sé hlutverk samkeppninnar að sjá til þess að iðgjöld einstakra greina séu eðlileg þegar til lengri tíma er litið.

9. Það kemur ekki fram í greinargerð Fjármálaeftirlitsins, hvað þá ítrekað, að niðurstaða eftirlitsins um iðgjaldahækkunirnar sé byggð á ófullnægjandi gögnum.

10. Neytendasamtökin krefjast þess að Fjármálaeftirlitið taki umræddar verðhækkunir til skoðunar á nýjan leik á grundvelli fullnægjandi upplýsinga frá váttryggingafélagunum. Fjármálaeftirlitið hafnar þessari beiðni samtakanna. Fyrirliggjandi gögn gefa ekki ástæðu til athugasemda á grundvelli 2. mgr. 55 gr. laga um váttrygginastarfsemi nr. 60/1994, líkt og skýrt kemur fram í greinargerð eftirlitsins. Fjármálaeftirlitið hefur ekki tilefni til þess að afla frekari gagna að svo stöddu. Nægir í þessu efni að vísa til umfjöllunar í greinargerð eftirlitsins.

11. Neytendasamtökin gera kröfu um að váttryggingafélagunum verði gert að afturkalla 3-13% af iðgjaldahækkunum í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Þessi krafa mun vísa til iðgjaldahækkana umfram það sem rekja má beint til breytinga á skaðabótalögum. Eins og fram kemur í greinargerð eftirlitsins, sem var tilefni athugasemda Neytendasamtakanna, telur Fjármálaeftirlitið að umrædd hækkun rúmist innan þess ramma sem eðlileg samkeppni setur starfsemi váttryggingafélaga og að ekki séu forsendur til að grípa til aðgerða á grundvelli þess að iðgjöldin séu ósanngjörn í garð váttryggingataka. Því er hvorki tilefni né lagaheimild til þeirra ráðstafana sem Neytendasamtökin krefjast.

Fjármálaeftirlitið er sem fyrr reiðubúið til viðræðna við samtökin, ef óskað er.

Fjármálaeftirlitið ítrekar þá afstöðu sína að það vonast eftir farsælu samstarfi við Neytendasamtökin.

Virðingarfyllt,
Fjármálaeftirlitið
Páll Gunnar Pálsson
Rúnar Guðmundsson

Viðauki 3

Neytendasamtökin mótmæla hækkunaráformum váttryggingafélaga á lögboðnum ökutækjatrýggingum í apríl 2000

FRÉTTATILKYNNING

Reykjavík, 5. apríl 2000

- Boðuð hækkun váttryggingafélaga á iðgjöldum lögboðinna ökutækjatrýgginga er órökstudd.
- Neytendasamtökin skora á Fjármálaeftirlitið að standa að þessu sinni dyggilegan vörð um hagsmuni neytenda gegn þarflausum og órökstuddum hækkunum váttryggingafélaganna.

Váttryggingafélögin hafa lengi haldið því fram, að lögboðnar ökutækjatrýggingar væru gerðar upp með tapi. Þrátt fyrir það er váttryggingastarfsemi arðbær og váttryggingafélög sýna skv. ársreikningum verulegan hagnað árlega. Ef sú fullyrðing váttryggingafélaganna er sönn, að lögboðnar ökutækjatrýggingar séu gerðar upp með verulegu tapi ár eftir ár hljóta þau að taka allt of hátt gjald fyrir aðra váttryggingastarfsemi. Spurning er þá hvaða váttryggingar bera uppi kostnað af meintu tapi á lögboðnum ökutækjatrýggingum?

Neytendasamtökin halda því fram að váttryggingafélögin hafi hagnast á lögboðnum ökutækjatrýggingum á undanförunum árum. Meint tap á lögboðnum ökutækjatrýggingum er bókhaldslegt, en ekki raunverulegt.

Í athugasemdum Fjármálaeftirlitsins 16.9.1999 bentu Neytendasamtökin á, að á s.l. 5 árum hefðu iðgjöld verið mun hærri en bókfærð tjón. Auk þess liggur fyrir sú afstaða Fjármálaeftirlitsins, að hægt sé að ráðstafa 2 milljörðum króna vegna ofátælaðra tjóna lögboðinna ökutækjatrýgginga vegna árána 1991-1996. Neytendasamtökin benda því á, að sl. 10 ár hafa lögboðnar ökutækjatrýggingar verið reknar með góðum hagnaði váttryggingafélaganna skv. upplýsingum þeirra sjálfra og þeirra athugasemda sem Fjármálaeftirlitið setti fram í kjölfar hækkana váttryggingafélaganna á lögboðnum ökutækjatrýggingum árið 1999.

Mismunur á bókfærðu tjóni og áætluðu tjóni á fimm ára tímabili 1994-1998 alls 6 milljarðar króna. Þó að eftir sé að greiða einhver tjón vegna þessara ára, geta váttryggingafélögin hávaxtað þá fjármuni sem eru í bótasjóði, en þeir sem eiga inni tjónagreiðslur fá mjög lága vexti vegna þessara tjóna. Ávöxtun fjármuna sem lagðir eru til hliðar í bótasjóð eru hluti tryggingastarfsemi og á að taka með við uppgjör á lögboðnum ökutækjatrýggingum.

- Neytendasamtökin töldu hækkun iðgjalda lögboðinna ökutækjatrýgginga árið 1999 vera allt of mikla.

- Engin rök réttlæta hækkun nú.
- Nauðsynlegt er að eftirlitsstjórnvaldið, Fjármálaeftirlitið beiti sér fyrir heildarúttekt á kostnaði við lögboðnar ökutækjategyggingar m.a. með samanburði á verði þeirra hér og á Evrópska Efnahagssvæðinu.
- Þar sem ríkisvaldið skyldar neytendur til að taka þessar lögboðnu ökutækjategyggingar telja Neytendasamtökin að á stjórnvöldum hvíli sérstök skylda til að standa vörð um eðlilega verðlagningu.

Viðauki 4

Fréttatilkynning Neytendasamtakanna vegna hækkunar á iðgjöldum brunatrygginga, bréfaskipti samtakanna við viðskiptaráðherra og fréttatilkynning Fjármálaeftirlitsins desember 2002 – febrúar 2003

Fréttatilkynning Neytendasamtakanna þar sem krafist er að tryggingafélögin hætti við hækkun á brunatryggingum

Neytendasamtökin hafa á undanförunum árum ítrekað gagnrýnt íslensku váttryggingafélögin fyrir miklar hækkunir. Sem dæmi má minna á mikla hækkun á bifreiðatryggingum fyrir fáum árum. Jafnframt hafa samtökin bent á að þessi atvinnugrein starfar á fákeppnismarkaði sem gefur henni enn meira svigrúm en ella til að verðleggja þjónustu sína.

Nú hafa tvö stór tryggingafélög boðað stórhækkun iðgjöld brunatrygginga og þriðja félagið íhugar umtalsverðar hækkunir. Gera félögin þetta með vísan til afkomu í váttryggingarekstri á árinu 2002.

Hagnaður tryggingafélaganna

Þegar betur er að gáð skila stóru váttryggingafélögin þrjú ekki ýkja minni hagnaði á fyrstu níu mánuðum ársins heldur en á sömu mánuðum í fyrra, eða tæpum milljarði nú miðað við rúman milljarð í fyrra og munar þar aðeins 16%.

Þessi hagnaðarminnkun er þar að auki ekki raunveruleg heldur skýrist að fullu með breyttum reikningsskilareglum tryggingafélaga.

Samkvæmt úttekt Morgunblaðsins (5. des. 2002) hefði hagnaður ekki minnkað heldur aukist um 45% ef sömu reikningsskilareglur hefðu gilt nú og á fyrra ári.

Stækkun bótasjóðanna

Staða félaganna hefur greinilega styrkst á fyrstu níu mánuðum ársins 2002. Það sést, auk hagnaðarins, á stækkun bótasjóða félaganna. Þessir sjóðir nema nú um 50 milljörðum króna og jukust um 5 milljarða, eða 11%, á fyrstu níu mánuðum ársins.

Fjármálaeftirlitið hefur áður sýnt fram á dæmi þess (varðandi bifreiðatryggingar) að íslensku tryggingafélögin hafi lagt mun meira í bótasjóði sína en þau koma til með að þurfa greiða fyrir váttryggingatjón.

Því má reikna með að staða félaganna sé talsvert betri en hún sýnist vera og hluti bótasjóðanna sé dulinn hagnaður, sem ekki hefur komið í ljós og ekki verið greiddur tekjuskattur af.

Hvers vegna hækkun?

Við þessar aðstæður er ekki ástæða fyrir félögin að hækka iðgjöld sín. Félögin tilgreina tap á eignatryggingum sem ástæðu hækkanna. Afkoma í þessari tryggingagrein er hins vegar mjög mismunandi á milli félaganna. Afkoman gefur því varla tilefni til almennrar hækkunar eignatryggingaiðgjalda.

Einstök stór sjó- og brunatjón sem orðið hafa á yfirstandandi ári geta naumast gefið sterka vísbendingu um almenna þróun tjónakostnaðar í greininni.

Ef slæm afkoma í eignatryggingum um þessar mundir gefur tilefni til svo stórfelldra hækkana iðgjalda sem boðaðar hafa verið, má með sömu röksemdum spyrja hvort góð afkoma í öðrum tryggingum, t.d. í bifreiðatryggingum, gefi ekki tilefni til stórlækkana á iðgjöldum í þeim greinum? Á þessu ári er útlit fyrir mörg hundruð milljón króna hagnað af rekstri bifreiðatrygginga samkvæmt upplýsingum félaganna sjálfra.

Forsendurnar á borðið

Vátryggingafélögin þurfa að gera mun nákvæmari grein fyrir forsendum iðgjaldahækkana eignatrygginga en þau hafa þegar gert. Þau þurfa til dæmis að gera grein fyrir því hvaða stóru brunatjón það eru sem gefa svo ótvírætt tilefni til hækkana allra brunatryggingaiðgjalda.

Eru það fyrst og fremst brunatjón á atvinnuhúsnæði? Er ætlunin að eigendur íbúðarhúsnæðis verði fyrir stórhækkun iðgjalda vegna tjóna á atvinnuhúsnæði?

Fjármálaeftirlitið verður að kanna gaumgæfilega forsendur þeirra hækkana sem boðaðar hafa verið. Til þess hefur stofnunin einstaka stöðu.

Hún þarf að gefa sérstakan gaum að bótasjóðum vátryggingafélaganna, til þess að ganga úr skugga um hvort þar leynist duldir sjóðir sem skekkja uppgefna mynd af afkomu í rekstri íslensku vátryggingafélaganna. Sú mynd er ekki döpur:

Ekki verður annað séð en að félögin skili verulegum hagnaði á þessu ári og hafi styrkt fjárhagslega stöðu sína til muna frá árinu áður. Slík heildarstaða stóru íslensku vátryggingafélaganna gefur ekkert tilefni til þess að þau láti neytendur bera aukin útgjöld af vátryggingaiðgjöldum á nýju ári.

Á grundvelli þessa krefjast Neytendasamtökin til þess að tryggingafélögin endurskoði fyrri ákvörðun sína um hækkun á brunatryggingum.

Bréf Neytendasamtakanna til viðskiptaráðherra

Iðnaðar- og viðskiptaráðherra
Valgerður Sverrisdóttir
Viðskiptaráðneytinu
150 Reykjavík

Reykjavík, 27. janúar 2003

Varðar: Hækkunir á tryggingaiðgjöldum

Stjórn Neytendasamtakanna fjallaði um þetta mál á fundi sínum 25. janúar sl. og var samþykkt að senda eftirfarandi bréf til viðskiptaráðherra:

Neytendasamtökin hafa á undanförunum árum og misserum gagnrýnt váttryggingafélögin harkalega fyrir ítrekaðar hækkunir á iðgjöldum. Tilfni þessarar gagnrýni hafa verið ærin. Félagin hafa hækkað iðgjöld af bifreiðatryggingum hröðum skrefum á undanförunum árum. Nú er komið að brunatryggingum. Iðgjöld af þeim hækkuðu um tugi prósentu um áramótin.

Þegar váttryggingafélögin verja þessar ótrúlegu hækkunir vísa þau gjarna í afkomutölur. Margt bendir þó til þess að afkoma félaganna sé mun betri en þau vilja vera láta. Neytendasamtökin telja til dæmis að greiðslur félaganna í bótasjóði séu mun hærri en eðlilegt getur talist og að þar sé um að ræða dulinn hagnað sem ekki er tekið tillit til þegar afkoma félaganna er kynnt.

Fjármálaeftirlitið hefur sem eðlilegt er fylgst með þessari þróun. Neytendasamtökin telja að Fjármálaeftirlitið hafi ekki sinnt eftirlitsskyldu sinni af nægilegum krafti. Því sjá Neytendasamtökin ekki aðra kosti en að snúa sér beint til ráðherra og fara fram á að hann grípi inn í þá óheillaþróun sem orðið hefur á þessu sviði. Við minnum á að váttryggingafélögin starfa á fákeppnismarkaði og margar vísbendingar eru um að þau hafi samráð sín á milli um hækkun iðgjalda til almennings.

Ég leyfi mér fyrir hönd samtakanna að fara fram á að ráðherra láti gera ítarlega rannsókn á þeim hækkunum sem váttryggingafélögin hafa látið neytendur í landinu sæta á undanförunum misserum og grípi til þeirra ráðstafana sem unnt er til að hamla þessari hrinu verðhækkana. Sérstaklega verði könnuð hækkun sem varð á hækkun brunatrygginga um áramótin og ráðuneytið fari fram á gögn af hálfu tryggingafélaganna, sem sýni forsendur hækkana. Neytendasamtökin eru að sjálfsögðu fús til þess að koma á fund ráðherra og skýra mál sitt nánar, meðal annars með framvísan gagna.

Virðingarfyllt
f.h. Neytendasamtakanna

Jóhannes Gunnarsson formaður

Svar viðskiptaráðherra

Neytendasamtökin
Síðumúla 13
108 Reykjavík

3. febrúar 2003

Varðar: Erindi Neytendasamtakanna um hækkunir váttryggingariðgjalda, dags. 27. janúar s.l.

Vísað er til ofangreinds bréfs Neytendasamtakanna, þar sem farið er fram á, að ráðherra láti gera ítarlega rannsókn á nýlegum hækkunum iðgjalda váttryggingafélaga og grípi til ráðstafana til að hamla gegn þeim. Sérstaklega er farið fram á, að könnuð verði hækkun á iðgjöldum brunatrygginga um síðustu áramót.

Fyrirmæli um opinbert eftirlit með iðgjaldaákvörðunum váttryggingafélaga eru í V. kafla laga nr. 60/1994, um váttryggingastarfsemi. Samkvæmt 2. mgr. 55. gr. þeirra laga skal Fjármálaeftirlitið fylgjast með iðgjaldagrundvelli váttrygginga með það fyrir augum að iðgjöld, sem í boði eru hér á landi, séu sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan rekstrarkostnað. Til að framfylgja þessu eru Fjármálaeftirlitinu tæk þau úrræði sem um getur í lögum um váttryggingastarfsemi og lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi. Er hér m.a. um að ræða aðgang að bókhaldi, fundargerðum, skjölum og öðrum gögnum í vörslu váttryggingafélaga.

Enda þótt yfirstjórn þeirra málefna sem um er fjallað í lögum um váttryggingastarfsemi heyrir undir viðskiptaráðherra, hefur löggjafinn með framangreindum ákvæðum mælt fyrir um tiltekna tilhögun eftirlits með iðgjaldagrunni váttryggingafélaga. Eftirlitsheimildir eru faldar sérstakri ríkisstofnun, Fjármálaeftirlitinu, sem lýtur sérstakri stjórn. Ákvörðunum þess verður ekki skotið til ráðherra, heldur til sérstakrar kærunefndar, sbr. 18. gr. laga um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi. Ráðuneytið hefur á hinn bóginn engar heimildir til að framkvæma rannsóknir á iðgjaldaforsendum váttryggingafélaga á eigin spýtur.

Fjármálaeftirlitið hefur gert ráðuneytinu grein fyrir afstöðu sinni til erindis Neytendasamtakanna, sbr. hjálaga bréf ásamt fréttatilkynningu stofnunarinnar dags. 29. janúar s.l. Eins og kemur fram hefur Fjármálaeftirlitið til athugunar mat váttryggingafélaga á váttryggingaskuld og iðgjaldagrundvelli í ýmsum váttryggingagreinum, þ. á. m. í brunatryggingum. Jafnframt er boðað að niðurstöður þeirra athugana verði kynntar félögunum á næstu vikum og mánuðum. Með hliðsjón af þessu telur ráðuneytið ekki efni til að ætla annað en að Fjármálaeftirlitið sinni lögbundnu hlutverki sínu í tengslum við iðgjaldaákvæðanir váttryggingafélaganna.

Með vísan til þess sem að framan er rakið telur ráðuneytið ekki efni til aðgerða af þess hálfu í tilefni af erindi Neytendasamtakanna.

Fréttatilkynning frá Fjármálaeftirlitinu 29. janúar 2003

Neytendasamtökin og formaður þeirra, Jóhannes Gunnarsson, hafa gagnrýnt Fjármálaeftirlitið í fjölmiðlum að undanfögnu, fyrir að hafa ekki sinnt eftirlitsskyldu sinni með váttryggingafélögum. Er í því sambandi vísað til iðgjaldahækkana váttryggingafélaganna í bifreiðatryggingum og brunatryggingum.

Fjármálaeftirlitið vísar þessari órökstuddu gagnrýni á bug. Eftirliti Fjármálaeftirlitsins hefur verið hagað í samræmi við 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994 um váttryggingastarfsemi, en þar segir að Fjármálaeftirlitið skuli fylgjast með iðgjaldagrundvelli váttrygginga með það fyrir augum að iðgjöld, sem í boði eru hér á landi, séu sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan rekstrarkostnað. Telji Fjármálaeftirlitið að svo sé ekki skal með rökstuddum hætti gerð athugasemd.

Fjármálaeftirlitið sinnir þessu eftirliti með reglulegu eftirliti og upplýsingaöflun, auk þess sem sérstakar athuganir hafa verið gerðar á forsendum iðgjalda og mati á váttryggingaskuld í tilefni af verulegum hækkunum í tilteknum greinaflokki. Hefur Fjármálaeftirlitið í einstökum tilvikum birt samandregnar upplýsingar um niðurstöður sínar í þessum efnum. Það var m.a. gert í kjölfar athugana á iðgjaldahækkunum í lögboðnum ökutækjatrýggingum á árinu 1999 og 2000. Ennfremur hefur Fjármálaeftirlitið gert grein fyrir þróun váttryggingaskuldar og afstöðu sinni til þessa í ársskýrslum sínum og öðrum útgáfum.

Rétt er að taka skýrt fram að iðgjaldaákvörðanir í váttryggingum eru á ábyrgð viðkomandi váttryggingafélaga. Á þeim hvílir skylda til að taka forsendur iðgjaldaákvörðana sinna reglulega til endurskoðunar, til lækkunar eða hækkunar, í ljósi fenginnar reynslu. Jafnframt gerir Fjármálaeftirlitið kröfu til þess að hvert váttryggingafélag rökstyðji verulegar iðgjaldahækkunarir fyrir viðskiptamönnum eða almenningi, með vísan til fyrri reynslu af iðgjöldum og tjónakostnaði, auk almennrar fjárhagsstöðu félaganna.

Hingað til hefur Fjármálaeftirlitið ekki haft forsendur til að grípa til aðgerða á grundvelli þess að iðgjöld væru ósanngjörn í skilningi 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994. Fjármálaeftirlitið hefur hins vegar á liðnum árum gert ýmsar athugasemdir við rökstuðning og vinnulag váttryggingafélaga við ákvörðun iðgjalda.

Fjármálaeftirlitið hefur reglulega til skoðunar mat á váttryggingaskuld í veigamiklum váttryggingagreinum. Þannig standa nú yfir athuganir á váttryggingaskuld og iðgjaldagrundvelli í lögboðnum ökutækjatrýggingum og eignatryggingum, þ.m.t. brunatryggingum. Niðurstöður þessara athugana verða kynntar fyrir einstökum váttryggingafélögum á næstu vikum og mánuðum.

Með vísan til framangreinds harmar Fjármálaeftirlitið vinnubrögð Neytendasamtakanna í opinberri umfjöllun um starfsemi Fjármálaeftirlitsins.

Viðauki 5

Bréfaskipti Neytendasamtakanna við Fjármálaeftirlitið og viðskiptaráðherra í maí 2003 vegna hárra iðgjalda á ábyrgðartryggingum ökutækja og um hátt verð á ábyrgðar- og slysatryggingum bifhjóltrygginga

Bréf Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins vegna iðgjalda á ábyrgðartryggingum ökutækja:

Fjármálaeftirlitið
B/t Páls Gunnars Pálssonar forstjóra
Suðurlandsbraut 32
108 Reykjavík

Reykjavík 12. maí 2003

Efni: Ósk um íhlutun Fjármálaeftirlitsins til að knýja fram lækkun á iðgjöldum ábyrgðartrygginga ökutækja.

Með bréfi þessu fara Neytendasamtökin þess á leit við Fjármálaeftirlitið að það beiti sér fyrir því að tryggingafélögin lækki iðgjald sitt á lögbundnum ábyrgðartryggingum ökutækja. Eins og fram kemur í frétt á heimasíðu Neytendasamtakanna 1. apríl sl. var hagnaður félaganna af þessari tryggingargrein samtals 1.2 milljarður á síðasta ári.

Frétt Neytendasamtakanna var svohljóðandi:

"Í ljósi fréttu af gífurlegum hagnaði tryggingafélaganna af ábyrgðartryggingum bifreiða krefjast Neytendasamtökin þess að iðgjöld af slíkum tryggingum verði lækkuð tafarlaust. Verði tryggingafélögin ekki við kröfu um verðlækkun ber stjórnvöldum að knýja þau til að lækka þessi gjöld í ljósi þess að tryggingafélögin starfa á fákeppnismarkaði og eru greinilega að misnota sér þá stöðu til að hámarka hagnað sinn á kostnað viðskiptavina. Í þessu sambandi er nauðsynlegt að hafa í huga að um er að ræða skyldutryggingu sem öllum bifreiðaeigendum er gert að kaupa.

Í síðustu viku greindi Morgunblaðið frá því að samanlagður hagnaður tryggingafélaganna af ábyrgðartryggingum bifreiða nam 1,2 milljörðum króna á síðasta ári. Neytendur eru minnugir þess að þegar FÍB-trygging kom hér á markað fyrir nokkrum árum, og bauð upp á mun lægri tryggingaiðgjöld, gátu tryggingafélögin lækkað iðgjöld sín til samræmis við þau iðgjöld sem FÍB-trygging bauð. Þannig tókst íslensku tryggingafélögunum að bola FÍB-tryggingu af markaði.

Í framhaldi af því urðu miklar hækkanir á iðgjöldum af ábyrgðartryggingum bifreiða. Á undanförunum sex árum hafa þær tvöfaldast í verði. Tryggingafélögin hafa haldið því fram að meginskýringu þessara hækkana mætti rekja til breytinga á skaðabótalögum og aukins bótaréttar sem þær höfðu í för með sér.

Deildarstjóri vísitöludeildar Hagstofu Íslands hefur hins vegar bent á að þessi skýring tryggingafélaganna stenst ekki. Bendir hann á að tryggingafélögin hafi haldið áfram að hækka iðgjöldin eftir að þau höfðu tekið tillit til nýrra skaðabótalaga. Þannig hafi iðgjöld verið hækkuð þrívægis árið 2000, samtals um 32,9%, ári eftir að ný skaðabótalög tóku gildi. Skýringar tryggingafélagana verða því að teljast léttvægar."

Nú einum og hálfum mánuði eftir að Neytendasamtökin kröfðust lækkunar hafa engin viðbrögð borist frá tryggingafélagunum og telja Neytendasamtökin það óþolandi ástand, ekki síst í ljósi þess að hagnaður tryggingafélaganna var mjög mikill á síðasta ári (ekki aðeins af lögboðnum ábyrgðartryggingum ökutækja) og einnig í ljósi þess að hér er um fátæppismarkað að ræða.

Vegna þessa fara Neytendasamtökin þess á leit við Fjármálaeftirlitið að það grípi til allra mögulegra aðgerða til að knýja fram lækkun á þessum tryggingum og þar með að rétta hag neytenda. Óskað er að Vátryggingaeftirlitið hraði aðgerðum sínum.

Virðingarfyllt
F.h. Neytendasamtakanna
Jóhannes Gunnarsson formaður

Svar Fjármálaeftirlitsins:

Neytendasamtökin
B/t Jóhannesar Gunnarssonar
Síðumúla 13
108 Reykjavík

Reykjavík 21. maí 2003

Efni: Bréf Neytendasamtakanna, dags. 12. maí 2003, varðandi iðgjöld ábyrgðartrygginga ökutækja.

Vísað er til bréfs Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins, dags. 12. maí sl., þar sem farið er á leit við Fjármálaeftirlitið að það grípi til allra mögulegra aðgerða til að knýja fram lækkun á iðgjöldum ábyrgðartrygginga ökutækja.

Fjármálaeftirlitið hefur eftirlit með vátryggingafélögum, sbr. 3. tl. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 87/1998 um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi, auk þess sem 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994 um vátryggingastarfsemi kveður á um að Fjármálaeftirlitið skuli fylgjast með iðgjaldagrundvelli vátrygginga með það fyrir

augum að iðgjöld, sem í boði eru hér á landi, séu sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan rekstarkostnað.

Fjármálaeftirlitið sinnir framangreindri eftirlitsskyldu sinni með reglulegu eftirliti og upplýsingaöflun auk sérstakra athugana á forsendum iðgjalda og mati á váttryggingaskuld í tilefni verulegra hækkana tiltekinna greinaflokka. Einnig gerir Fjármálaeftirlitið þá kröfu að váttryggingafélög rökstyðji verulegar iðgjaldahækkanir fyrir viðskiptamönnum eða almenningi, með vísan til fyrri reynslu af iðgjöldum og tjónakostnaði, auk almennrar fjárhagsstöðu félaganna.

Að lokum skal vísað til fréttatilkynningar frá Fjármálaeftirlitinu þann 29. janúar sl. þar sem m.a. kom fram að nú stæðu yfir athuganir á váttryggingaskuld og iðgjaldagrundvelli í lögboðnum ökutækjatrýggingum og að niðurstöður þeirra athugana verði kynntar fyrir einstökum váttryggingafélögum á næstu vikum og mánuðum.

Virðingarfyllst,
Fjármálaeftirlitið
Páll Gunnar Pálsson
Rut Gunnarsdóttir

Bréf Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins um hátt verð á tryggingum bifhjóla:

Fjármálaeftirlitið
B/t Páls Gunnars Pálssonar forstjóra
Suðurlandsbraut 32
108 Reykjavík

Reykjavík 12. maí 2003

Efni: Hátt verð á tryggingum bifhjóla.

Neytendasamtökunum hefur borist ábending frá bifhjólalæiganda um hátt verð á ábyrgðar- og slysatryggingum bifhjólalæiginga hér á landi í samanburði við það sem gerist í nágrannalöndum okkar. Bréfið var svohljóðandi:

“Ástæða þess að ég sendi ykkur þennan seðil frá Váttryggingafélagi Íslands er taxtinn sem tryggingafélögin hafa sameinast um að leggja á okkur bifhjólalæigendur.

Seðillinn er svohljóðandi:

Ábyrgðartrygging	205.868 kr.
------------------	-------------

Bónus afsláttur 154.401 kr.	51.467 kr.
Slysatrygging ökumanns og eiganda	394.706 kr.
Samtals	446.173 kr.

Síðan er það í hendi hvers og eins að semja um sína tryggingu, og er það ekki létt verk. Þeir virðast verðleggja eftir eigin geðþótta hjá hverjum og einum og fer það eftir aldri og hvað fólk er með mikið í tryggingu, og hvað menn eru harðir að semja. Starfsmenn tryggingafélaga hafa sérstakan vinnufélagaafslátt hjá sínum kollegum, en þessir sérsamningar koma hvergi fram í tölvum, þeim er haldið privat.

Bífhjólasamtök Lýðveldisins, Sniglarnir hafa barist í mörg ár að fá þetta óréttlæti leiðrétt, en án árangurs.

Ennfremur vil ég benda ykkur á að á hinum Norðurlöndunum kostar trygging á stóru bífhjólum um það bil 12.000 íslenskar krónur á ári. Hvað er að?”

Í framhaldi af þessu óska Neytendasamtökin eftir því við Fjármálaeftirlitið að það athugi hvort upphæð þessarar tryggingar er eðlileg. Óskað er eftir að Fjármálaeftirlitið hraði aðgerðum sínum.

Virðingarfyllt

F.h. Neytendasamtakanna
Jóhannes Gunnarsson formaður

Svar Fjármálaeftirlitsins:

Neytendasamtökin
B/t Jóhannesar Gunnarssonar
Síðumúla 13
108 Reykjavík

Reykjavík 23. maí 2003

Efni: Bréf Neytendasamtakanna, dags. 12. maí 2003, varðandi iðgjöld trygginga bífhjóla.

Vísað er til bréfs Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins, dags. 12. maí sl., þar sem farið er á leit við Fjármálaeftirlitið að það athugi hvort iðgjöld trygginga bífhjóla séu eðlileg.

Fjármálaeftirlitið hefur eftirlit með váttryggingafélögum, sbr. 3. tl. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 87/1998 um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi, auk þess sem 2. mgr.

55. gr. laga nr. 60/1994 um váttryggingastarfsemi kveður á um að Fjármálaeftirlitið skuli fylgjast með iðgjaldagrundvelli váttrygginga með það fyrir augum að iðgjöld, sem í boði eru hér á landi, séu sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan rekstarkostnað.

Fjármálaeftirlitið sinnir framangreindri eftirlitsskyldu sinni með reglulegu eftirliti og upplýsingaöflun auk sérstakra athugana á forsendum iðgjalda og mati á váttryggingaskuld í tilefni verulegra hækkana tiltekinna greinaflokka. Einnig gerir Fjármálaeftirlitið þá kröfu að váttryggingafélög rökstyðji verulegar iðgjaldahækkanir fyrir viðskiptamönnum eða almenningi, með vísan til fyrri reynslu af iðgjöldum og tjónakostnaði, auk almennrar fjárhagsstöðu félaganna.

Í samræmi við áður nefnda 55. gr. laga nr. 60/1994 athugar Fjármálaeftirlitið nú iðgjaldagrundvöll í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Tryggingar bifhjóla eru sérstakur áhættuflokkur innan ökutækjatrýgginga og mun Fjármálaeftirlitið athuga eftir því sem ástæða þykir iðgjaldagrundvöll einstakra áhættuflokka. Að öðru leyti þakkar Fjármálaeftirlitið Neytendasamtökunum fyrir ábendinguna um tryggingar bifhjóla.

Virðingarfyllst,
Fjármálaeftirlitið
Páll Gunnar Pálsson
Sigurður Freyr Jónatansson

Ítrekunarréf Neytendasamtakanna til Fjármálaeftirlitsins vegna hárra iðgjalda á ábyrgðartryggingum ökutækja og um hátt verð á ábyrgðar- og slysatryggingum bifhjólattrýgginga:

Fjármálaeftirlitið
B/t Páls Gunnars Pálssonar
Suðurlandsbraut 12
108 Reykjavík

Reykjavík 23. júní 2003

Efni: Athugun Fjármálaeftirlitsins á váttryggingaskuld og iðgjaldagrundvelli í lögboðnum ökutækjatrýggingum og iðgjöld trygginga bifhjóla.

Neytendasamtökin vísa í svör Fjármálaeftirlitsins, dags. 21. maí sl. varðandi iðgjöld ábyrgðartrygginga ökutækja og 23. maí sl. varðandi iðgjöld trygginga bifhjóla.

Bréf þessi eru send í framhaldi af tveimur bréfum Neytendasamtakanna, dags. 12. maí sl., til Fjármálaeftirlitsins. (Bréf vegna bifreiðatrýgginga - Bréf vegna bifhjólattrýgginga)

Stjórn Neytendasamtakanna hefur fjallað um þessi bréf og þar kom fram að samtökin telja eðlilegt að þeim verði gerð grein fyrir niðurstöðum athugunar Fjármálaeftirlitsins á váttryggingaskuld og iðgjaldagrundvelli í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Það er að mati Neytendasamtakanna eðlilegt, enda eru samtökin hagsmunasamtök neytenda, þ.e. viðskiptavina váttryggingafélaganna. Það er óeðlilegt ef váttryggingafélagunum einum verður gerð grein fyrir þessum niðurstöðum, eins og fram kemur í bréfi Fjármálaeftirlitsins.

Ennfremur vilja Neytendasamtökin ítreka að þau telja fulla ástæðu til að iðgjaldagrundvöllur fyrir iðgjöld trygginga bifhjóla verði nú þegar kannaður. Eins og fram kom í fyrra bréfi Neytendasamtakanna eru iðgjöld trygginga bifhjóla mjög há hér á landi.

Virðingarfyllt,
f.h. Neytendasamtakanna
Jóhannes Gunnarsson, formaður