

Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 1 (16)

Sisällysluettelo

■ Yleistä	1
■ Taustaa	1
■ Maksutulon kehitys	2
■ Markkinaosuudet	3
■ Asiakasryhmäkohtaiset tunnusluvut	4
■ Liikennevakuutuksen tulos	6
■ Tunnusluvut	13
■ Liitteet	14

Yleistä

Finanssivalvonta on tehnyt liikennevakuutuksen maksuista selvityksen, joka perustuu vuosien 2011 ja 2012 aikana kerättyihin tietoihin. Selvitystä varten vakuutusyhtiöiltä on kerätty aineistoa tilivuosilta 2002–2011. Aineistot perustuvat sekä tilinpäätöksen mukaisesti että vakuutusyhtiöiden sisäisen laskennan tuottamiin tietoihin, jotka ovat osittain tiilintarkastamattomia. Lisätietoja antavat johtava matemaatikko Pirkko Welin-Siikaluoma, puhelin 010 831 5533, ja matemaatikko Tuuli Wiio, puhelin 010 831 5534.

Taustaa

Liikennevakuutus on lakisääteinen vakuutus ja se on pakollinen kaikille liikenteessä käytettäville moottoriajoneuvoille (liikennevakuutuslaissa ja -asetuksessa mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta). Vakuuttamisvelvollisuus koskee ajoneuvon omistajaa tai sen pysyvää haltijaa. Liikennevakuutus on pakollinen myös siinä mielessä, että vakuutusyhtiö, jolla on oikeus myöntää liikennevakuutuksia, ei saa kieltäytyä antamasta ja voimassa pitämästä siltä haettua vakuutusta.

Liikennevakuutuksesta korvattavat vahingot ja niistä maksettavat korvaukset määritellään lainsäädännössä. Liikenne-

vakuutuksen nojalla vakuutusyhtiö korvaa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä vastapuolelle aiheutuneita henkilö-¹ ja omaisuusvahinkoja. Vahingonaiheuttajan omat vahingot, henkilövahinkoja lukuun ottamatta, eivät kuulu vakuutuksen piiriin. Vakuutusyhtiö on velvollinen maksamaan lain ja asetusten mukaisen korvauksen.

Vahinkoa kärsineen korvauksensaaminen on turvattu siinäkin tapauksessa, että vakuutuksen myöntänyt vakuutusyhtiö ajautuisi selvitystilaan. Jos vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin johdosta korvaus jäisi muuten turvaamatta, niin tällöin viime kädessä kaikki Suomessa lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt vastaavat siitä yhdessä.

Kaikista näistä seikoista johtuen on tärkeää, että liikennevakuutusmaksut lasketaan silmällä pitäen vakuutettujen etujen turvaavuutta kuitenkin siten, että vakuutusmaksut ovat

¹ Henkilövahinkoina korvataan sairaanhoitokustannukset, työansiomenuus ja ansiotulojen myöhentyminen sekä maksetaan korvauksia kivusta ja särystä tai muusta tilapäisestä haitasta, pysyvästä viasta tai haitasta ja pysyvästä kosmeettisesta haitasta. Liikennevakuutuksen perusteella maksetaan myös mm. hoitotukea, työkyvyttömyyseläkettä ja perhe-eläkettä sekä korvataan hautauskuluja.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 2 (16)

kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuviin kustannuksiin².

Sosiaali- ja terveysministeriön antaman asetuksen³ mukaan vakuutusyhtiön on Finanssivalvonnan pyynnöstä osoitettava sille vakuutusmaksujen riskivastaavuus. Yhtiön on tarvittaessa toimitettava valvojalle tiedot vakuutusmaksutuotoista ja korvauskuluista eriteltynä ainakin sillä tarkkuudella, että luvanvaraisen liikenteen vakuutuksia seurataan omana ryhmään ja muut vakuutukset eritellään yksityistalouksi- en sekä yritysten ja yhteisöjen vakuutuksiin (jatkossa näitä ryhmiä kutsutaan asiakasryhmiksi).

Finanssivalvonta on kerännyt liikennevakuutuslain mukaisia vakuutustoimintaa harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä tietoa asetuksessa esitetyllä tarkkuudella. Tämän lisäksi vakuutusyhtiöiltä on kerätty tietoja liikekuluista, vastuuvielasta, sijoituksista ja vakavaraisuudesta. Tässä selvityksessä esitetään kerättyyn aineistoon perustuvia tilastotietoja maksutulon kehityksestä ja markkinaosuuksista. Lisäksi tehdään laskelmia liikennevakuutuksen tuloksesta tarkastelujaksolla sekä annetaan tulosta kuvaavia tunnuslukuja. Selvityksessä esitetään tietoja vuosilta 2002–2011 koko markkinan tasolla, asiakasryhmittäin sekä yhtiöittäin.

Maksutulon kehitys

Vuonna 2011 liikennevakuutusta harjoitti Suomessa kymmenen suomalaista vakuutusyhtiötä sekä kaksi muussa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön sivuliikettä⁴. Näiden lisäksi kolmella ETA-vakuutusyhtiöllä on oikeus myöntää liikennevakuutuksia Suomessa palvelujen vapaan tarjonnan perusteella. Viimeksi mainitut yhtiöt eivät ole mukana tässä selvityksessä. Liitteessä 1 on annettu luettelo selvitykseen osallistuneista vakuutusyhtiöistä.

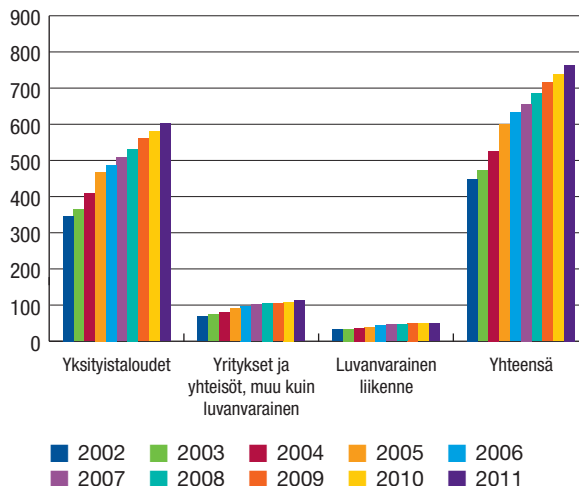
2 Liikennevakuutuslaki (279/1959) 18 §.

3 Sosiaali- ja terveysministeriön asetus liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä (512/2002) 7 §.

4 ETA-vakuutusyhtiö, joka harjoittaa vakuutusliikettä Suomessa sijoittautumisoikeuden perusteella.

Kuva 1. Liikennevakuutusmaksutulon kehitys

Miljoonaa euroa



Kuvassa 1 on esitetty suomalaisten yhtiöiden ja sivuliikkeiden liikennevakuutuksen maksutulon⁵ kehitys vuosina 2002–2011 asiakasryhmittäin ja yhteensä.

Vuoden 2011 vakuutusmaksutulo⁶ oli 763,3 (736,9 vuonna 2010) miljoonaa euroa. Kasvua edellisestä vuodesta oli 26,5 (22,4) miljoonaa euroa eli 3,6 (3,1) prosenttia.

Liikennevakuutusmaksuista suurin osa on peräisin yksityistalouksien vakuutuksista. Vuonna 2011 näiden osuus kaikista maksuista oli 78,9 prosenttia. Pienin asiakasryhmä maksutulolla mitaten oli luvanvarainen liikenne, joka vastasi 6,4 prosentin osuudesta. Muiden yritysten ja yhteisöjen maksutulo-osuus oli 14,7 (14,7) prosenttia.

Vuonna 2011 vakuutusmaksujen kasvu oli suurinta yksityistalouksien vakuutuksissa, missä maksut lisääntyivät noin 3,8 prosentilla, ja pienintä luvanvaraisen liikenteen vakuutuksissa (0,7 %). Yritysten ja yhteisöjen vakuutuksissa vakuutusmaksutulo kasvoi noin 3,6 prosenttia.

5 Maksutulolla tarkoitetaan tässä tuloslaskelman mukaista maksutuloa, josta on otettu pois jakojärjestelmäerä, ennen jälleenvakuuttajien osuuden vähentämistä. Tuloslaskelman mukainen maksutulo ei sisällä vakuutusmaksuveroa, luottotappioita, liikenneturvallisuusmaksua eikä sairaanhoitomaksua.

6 Maksutulolla tarkoitetaan tässä tuloslaskelman mukaista maksutuloa, ennen jälleenvakuuttajien osuuden vähentämistä.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 3 (16)

Markkinaosuudet

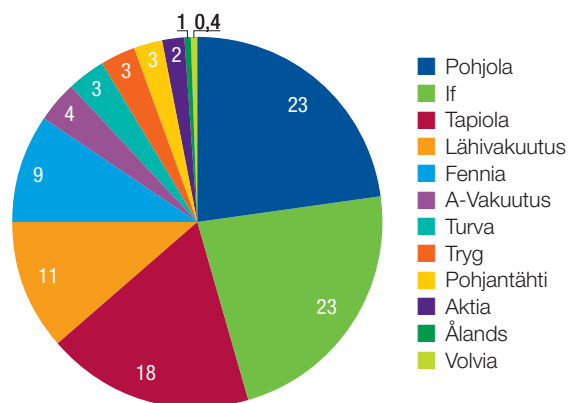
Taulukossa 1 esitetään suomalaisten yhtiöiden ja Suomessa toimivien ETA-sivuliikkeiden suhteelliset osuudet vakuutusmaksutulolla mitattuna.

Vuonna 2011 suurin, 23,0 prosentin markkinaosuus, oli Pohjolalla ja seuraavina tulivat If 22,6 prosentin ja Tapiola 18,2 prosentin osuudellaan. Noin kymmenen prosentin markkinaosuuteen ylsivät näiden lisäksi Lähivakuutus (11,4 %) ja Fennia (9,4 %). Nämä viisi suurinta yhtiötä pitivät hallussaan 84,6 prosenttia markkinoista.

Vuonna 2011 markkinaosuuttaan kasvattivat eniten Pohjola (1,1 prosenttiyksikköä), Lähivakuutus (0,2) ja If (0,2). ETA-sivuliikkeiden markkinaosuus pieneni vuonna 2011 0,3 prosenttiyksikköä. Suomalaisten yhtiöiden markkinaosuuksista pienenivät eniten Tapiolan osuus (1,0) sekä A-vakuutuksen ja Pohjantähden osuus (0,1).

Tarkasteltaessa liikennevakuutusmaksuja asiakasryhmittäin nähdään, että markkinat jakoutuivat tällöin toisiin. Yksityistalouksien vakuutuksissa Pohjola (25,4 %), If (23,1 %) ja Tapiola (18,0 %) olivat edelleen markkinaosuudeltaan suurimpia vakuuttajia. Näiden lisäksi yli kymmenen prosentin markki-

Kuva 2. Markkinaosuudet suuruusjärjestyksessä vuonna 2011



naosuuteen ylsi Lähivakuutus 12,6 prosentin osuudellaan. Luvanvaraisessa liikenteessä sen sijaan selkeä markkinajohtaja oli ammattiliikenteen vakuuttamiseen erikoistunut A-Vakuutus 39,9 prosentin osuudellaan, ja sen jälkeen tulivat If (12,8 %), Fennia (11,7 %) ja Tapiola (11,1 %). Muiden yritysten ja yhteisöjen vakuutuksissa suurin markkinaosuus,

Taulukko 1. Vakuutusyhtiöiden vakuutusmaksutulon mukaiset markkinaosuudet prosentteina

	Yksityistaloudet			Yritykset ja yhteisöt (ei luvanvaraiset)			Luvanvarainen liikenne			Yhteensä		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
A-Vakuutus	0,8	0,6	0,7	4,2	4,4	4,0	38,8	40,5	39,9	4,0	3,8	3,7
Aktia	1,7	1,7	1,6	2,7	2,5	2,4	4,8	5,2	5,5	2,0	2,0	2,0
Fennia	7,7	7,1	7,4	17,1	18,5	19,2	16,7	15,9	11,7	9,7	9,4	9,4
If	23,3	23,1	23,1	24,7	23,6	24,0	10,4	11,1	12,8	22,6	22,4	22,6
Lähivakuutus	12,0	12,6	12,6	6,0	6,3	6,5	4,6	5,1	8,2	10,6	11,2	11,4
Pohjantähti	2,7	2,6	2,5	2,3	2,7	2,8	2,7	3,3	3,2	2,6	2,7	2,6
Pohjola	23,2	24,1	25,4	15,7	17,1	17,4	8,2	5,6	6,2	21,1	21,8	23,0
Tapiola	19,8	19,0	18,0	26,1	23,6	22,6	12,6	12,1	11,1	20,2	19,2	18,2
Turva	4,0	3,9	3,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	3,3	3,3	3,2
Ålands	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Tryg	3,7	4,2	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	3,3	3,0
Volvia*	0,6	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4
Yhteensä milj. €	560,3	579,9	602,1	104,7	108,3	112,2	49,5	48,7	49,0	714,5	736,9	763,3

* If Suomen sivuliike



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 4 (16)

24,0 prosenttia, oli puolestaan Ifillä. Seuraaviksi sijoittuivat Tapiola (22,6 %), Fennia (19,2 %) ja Pohjola (17,4 %).

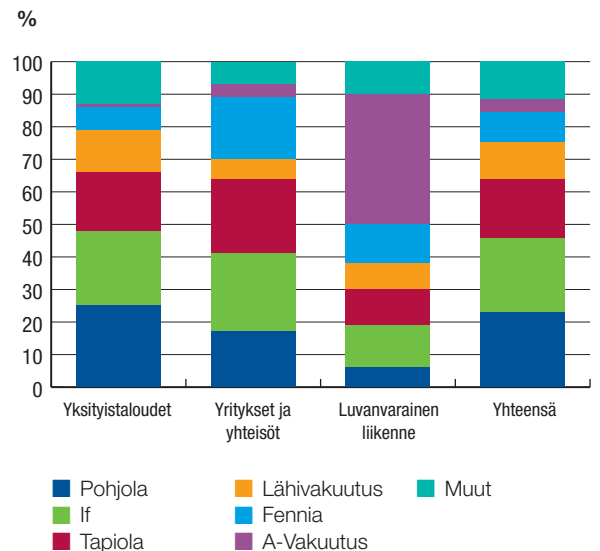
Kuvassa 3 esitetään kuuden suurimman vakuutusyhtiön markkinaosuudet vuonna 2011 asiakasryhmittäin.

Asiakasryhmäkohtaiset tunnusluvut

Taulukossa 2 esitetään vakuutusliikkeen tunnuslukuja vuosittain ja asiakasryhmittäin. Tarkastelussa ovat mukana kaikki liikennevakuutusta Suomessa harjoittavat suomalaiset vakuutusyhtiöt sekä ETA-sivuliikkeet. Tunnuslukuina esitetään liikekulusuhde, vahinkosuuhde ja yhdistetty kulusuhde ennen jälleenvakuuttajan osuuden vähentämistä. Sekä maksuista että korvauksista on nykyistä kirjauskäytäntöä noudattaen otettu pois jakojärjestelmän rahoitusosuudet⁷. Lisäksi, koska Liikennevakuutuksen suurvahinkopoolin⁸ tilitysten kohdistaminen asiakasryhmille olisi hankalaa, korvauksiin ei sisälly myöskään tilityksiä poolille tai poolilta.

Liikekulusuhteella tarkoitetaan liikekulujen suhdetta vakuutusmaksutuottoihin. Vahinkosuuhde saadaan jakamalla korvauskulut vakuutusmaksutuotoilla. Liikekulut muodostuvat vakuutuksiin liittyvistä liikekuluista ilman korvausten hoitokuluja, jotka puolestaan sisällytetään korvauskuluihin. Yhdistetyllä kulusuhteella tarkoitetaan näiden kahden suhdeluvun summaa. Silloin kun vakuutuksista aiheutuneet kustannukset ovat yhtä suuret kuin vakuutusmaksutuotot, on yhdistetyn kulusuhteen arvo prosentteina sata. Sataa prosenttia suurempi yhdistetty kulusuhde tarkoittaa sitä, että vakuutuksista aiheutuneet kustannukset ovat olleet suuremmat kuin näistä saadut vakuutusmaksutuotot. Tämä ei kuitenkaan välttämättä tarkoita sitä, että vakuutusliike olisi

Kuva 3. Markkinaosuudet asiakasryhmittäin vuonna 2011



ollut tappiollista, sillä myös sijoitustuotot vaikuttavat vakuutusliikkeen kannattavuuteen. Vastaavasti sataa prosenttia alhaisempi yhdistetty kulusuhde ei vielä takaa sitä, että yhtiön tulos olisi ollut voitollinen. Seuraavassa luvussa tarkastellaan liikennevakuutuksen tulosta siten, että myös sijoitustuotot otetaan siinä huomioon.

Liikennevakuutuksen liikekulusuhde oli tarkastelujaksolla noin 23 prosenttia. Tämä oli jonkin verran korkeampi kuin vakuutusyhtiöillä keskimäärin, sillä koko vahinkovakuutuksen liikekulusuhde oli vastaavana aikana noin 20 prosenttia. Asiakasryhmittäin tarkasteltuna liikekulusuhde on ollut korkein yksityistalouksien vakuutuksissa, kun taas luvanvaraisen liikenteen vakuutusten kustannukset ovat olleet pienimmät.

Toisin kuin liikekulut, joiden kehitys on ollut tasaista, vahinkosuhteessa on havaittavissa suurtakin vaihtelua vuodesta toiseen. Tähän vaikuttavat erityisesti kunakin vuonna sattuneet vahingot sekä aikaisempien vuosien vahinkojen korvausvastuisiin tehdyt muutokset. Vahinkosuhteen vuotuinen vaihtelu on ollut vähäisintä yksityistalouksien vakuutuksissa (70–91 %). Tämä johtuu pitkälti siitä, että tämä asiakasryhmä on selkeästi suurin, mikä puolestaan tasoittaa vahinkomenon heilahtelua. Pienimmässä tarkasteltavassa ryhmässä eli luvanvaraisessa liikenteessä vahinkosuhteen heilahtelu on

7 Kaikkia liikennevakuutuslain mukaisia korvauksia ei rahastoida etukäteen, vaan osa niistä rahoitetaan yhteisvastuullisesti niin sanotulla jakojärjestelmällä. Jakojärjestelmään kuuluvat korvaukset katetaan niiden vuotuista tarvetta vastaavalla jakojärjestelmämaksulla, jonka vakuutusyhtiöt voivat sisällyttää vakuutuksenottajilta perimäänsä vakuutusmaksuun. Jakojärjestelmällä rahoitettavia kustannuksia ovat esimerkiksi eläkemutoisten korvausten indeksikorotukset ja yli kymmenen vuotta vahingon sattumisen jälkeen maksettavat sairaanhoidon ja lääkinällisen kuntoutuksen kulukorvaukset. Vuoteen 2006 asti jakojärjestelmäerät sisältyivät vakuutusmaksuihin ja maksettuihin korvauksiin, mutta vuodesta 2007 lähtien nämä erät on siirtoeräluonteensa vuoksi jätetty pois tuloslaskelmasta. Tässä raportissa noudatetaan tätä uutta kirjaamiskäytäntöä.

8 Liikennevakuutuksen suurvahinkopoolin jäsenyhtiöt ja Liikennevakuutuskeskus ovat sopineet korvausten jakamisesta pooliyhtiöiden kesken. Poolivahinkona pidetään vahinkotapahtumaa, jonka johdosta maksettavaksi tulevat korvaukset ylittävät vahingosta vastuussa olevan pooliyhtiön valitseman poolirajan. Pooliyhtiöt osallistuvat poolivahinkoihin tämän poolirajan ylittävältä osalta.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 5 (16)

Taulukko 2. Lakisääteinen liikennevakuutus 2002–2011, tunnusluvut ennen jälleenvakuuttajan osuuden vähentämistä (ilman jakojärjestelmäeriä)

Vakuutusmaksutuotot					Vahinkosuhde				
M€	Yksityis- taloudet	Yritykset ja yhteisöt	Luvan- varainen liikenne	Yhteensä		Yksityis- taloudet	Yritykset ja yhteisöt	Luvan- varainen liikenne	Yhteensä
2002	337,0	72,5	34,1	443,5	2002	79 %	104 %	113 %	86 %
2003	345,7	75,1	35,2	456,0	2003	91 %	105 %	145 %	97 %
2004	380,6	82,6	37,6	500,7	2004	70 %	93 %	134 %	79 %
2005	445,8	92,8	42,7	581,3	2005	91 %	114 %	100 %	95 %
2006	475,1	98,1	44,7	617,9	2006	82 %	72 %	122 %	83 %
2007	521,1	105,3	45,9	672,3	2007	75 %	90 %	100 %	79 %
2008	526,7	106,5	46,1	679,4	2008	75 %	88 %	105 %	79 %
2009	550,0	105,5	48,7	704,2	2009	75 %	87 %	110 %	79 %
2010	569,4	107,6	48,9	726,0	2010	75 %	96 %	99 %	80 %
2011	582,4	110,6	47,6	740,6	2011	83 %	71 %	143 %	85 %
Keskiarvo	473,4	95,7	43,1	612,2	Keskiarvo	80 %	92 %	117 %	84 %
Liikekulusuhde					Yhdistetty kulusuhde				
	Yksityis- taloudet	Yritykset ja yhteisöt	Luvan- varainen liikenne	Yhteensä		Yksityis- taloudet	Yritykset ja yhteisöt	Luvan- varainen liikenne	Yhteensä
2002	26 %	27 %	22 %	26 %	2002	105 %	131 %	135 %	112 %
2003	25 %	26 %	21 %	25 %	2003	115 %	132 %	166 %	122 %
2004	22 %	21 %	19 %	22 %	2004	92 %	114 %	153 %	101 %
2005	23 %	19 %	19 %	22 %	2005	114 %	133 %	119 %	117 %
2006	23 %	19 %	19 %	22 %	2006	105 %	91 %	141 %	105 %
2007	23 %	18 %	18 %	22 %	2007	97 %	108 %	118 %	100 %
2008	24 %	19 %	18 %	22 %	2008	99 %	107 %	122 %	102 %
2009	23 %	18 %	18 %	22 %	2009	97 %	105 %	129 %	101 %
2010	22 %	19 %	18 %	22 %	2010	97 %	115 %	117 %	101 %
2011	23 %	19 %	21 %	22 %	2011	106 %	91 %	163 %	107 %
Keskiarvo	23 %	21 %	19 %	23 %	Keskiarvo	103 %	113 %	136 %	107 %

ollut odotetusti suurinta (99–145 %). Koko liikennevakuutuksessa vahinkosuhde vaihteli tarkastelujaksolla 79 prosentista 97 prosenttiin ja oli keskimäärin 84 prosenttia.

Vahinkosuhdetta kasvattivat mm. tarkastelujaksolle sijoittuneet suurvahingot. Vuonna 2004 Konginkankaalla tapahtuneessa raskaan ajoneuvoyhdistelmän ja linja-auton yhteen törmäyksessä kuoli 23 ja loukkaantui 14 henkilöä. Tämä

lisäsi nimenomaan luvanvaraisen liikenteen korvauskuluja. Vuonna 2005 tapahtui puolestaan Suomen tähän asti pahin ketjukolari, jossa oli osallisena satoja ajoneuvoja ja jossa kuoli kolme ja loukkaantui yli 60 henkilöä. Myös keväällä 2011 tapahtui laaja tieliikenneonnettomuus, jossa osallisena oli 67 ajoneuvoa. Onnettomuudessa loukkaantuneita henkilöitä oli 38, joista kolmen vammat olivat vakavia.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 6 (16)

Korvausvastuisiin ja niiden laskuperusteisiin on kohdistunut myös merkittäviä muutoksia tarkastelujaksolla. Esimerkiksi eliniän odotteen pitenemisestä johtuvat kuolevuusmallin päivitykset kasvattivat vahinkosuhdetta vuosina 2003, 2004, 2010 ja 2011. Vuonna 2004 tehty sairaanhoidon ja lääkinnällisen kuntoutuksen kustannuksia koskeva lakimuutos puolestaan alensi kyseisen vuoden vahinkosuhdetta (vaikutus vahinkosuhteeseen noin 10–20 prosenttiyksikköä).

Vahinkosuhteiden vaihtelusta huolimatta taulukosta on selkeästi nähtävissä, että yhdistetty kulusuhde on ollut yleensä alhaisin yksityishenkilöiden vakuutuksissa, kun taas kulusuhde on tyypillisesti ollut korkein luvanvaraisessa liikenteessä. Kymmenen vuoden tarkastelujaksolla näiden asiakasryhmien väliset erot yhdistetyissä kulusuhteissa ovat olleet merkittävät. Taulukosta 2 tehtävä johtopäätös onkin, että liikennevakuutusmaksut ovat olleet kustannuksiinsa nähden keskimäärin halvimmat luvanvaraisen liikenteen vakuutuksissa ja vastaavasti kalleimmat yksityishenkilöiden vakuutuksissa.

Liikennevakuutuksen tulos

Kuten edellä on todettu, liikkeen kannattavuutta - ja samalla maksujen kohtuullisuutta - arvioitaessa on maksujen, korvausten ja liikekulujen lisäksi otettava huomioon vakuutuksille kuuluva sijoitustuotto. Sijoitustuoton allokointi vakuutuksille voidaan kuitenkin tehdä usealla eri tavalla riippuen siitä, mitä laskelmalla halutaan mitata. Seuraavassa esitetäänkin liikennevakuutuksen tulos kolmella tavalla laskettuna. Näitä tuloksia kutsutaan tasoitetuksi vakuutusliikkeen tulokseksi, vakuutusliikkeen (tasoittamattomaksi) tulokseksi ja vakuutuslaitosten tulokseksi. Tulosluvut on laskettu ennen veroja.

Käytetyt kolme tuloksen arviointitapaa edustavat eri näkökulmia tuloksen muodostumiseen. Vakuutusliikkeen tasoitettu tulos pyrkii mittaamaan sitä, missä suhteessa vakuutusmaksut ovat vakuutuksista aiheutuviin odotusten mukaisiin kustannuksiin. Tässä lähestymistavassa tulosta arvioidaan vakuutuslaitosten näkökulmasta. Vakuutusliikkeen tasoittamaton tulos taas vastaa liikennevakuutusliikkeen toteutunutta tulosta, joten se mittaa vakuutusliikkeen kannattavuutta vakuutusyhtiön näkökulmasta. Vakuutuslaitosten tuloksen avulla saadaan puolestaan arvio vakuutuslaitosten toimintaan sitoutuneelle pääomalle saadusta tuotosta,

eli tämä edustaa omistajien näkökulmaa vakuutuslaitosten kannattavuuteen.

Tulokset lasketaan suomalaisten vakuutusyhtiöiden yhteenlasketuista tiedoista (mukana ei siis ole ETA-sivuliikkeitä) vuosilta 2002–2011. Laskelma on nettoperusteinen, eli siinä esiintyvistä eristä on vähennetty vastaava jälleenvakuuttajan osuus. Myös Liikennevakuutuksen suurvahinkopoolin tilitykset otetaan laskelmassa huomioon. Vakuutusmaksut ja korvaukset ovat tuloslaskelman mukaisia sillä erotuksella, että niistä on eliminoitu jakojärjestelmäerät vuosina 2002–2011. Tiedot esitetään kultakin tarkastelujaksolta sekä tarkastelujaksolla aritmeettisinä keskiarvoina. Lasketuista suhdeluista annetaan lisäksi keskihajonta.

Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos

Kuten edellisessä luvussa havaittiin, poikkeukselliset erät voivat vaikuttaa tulokseen huomattavassa määrin. Esimerkiksi vastuuvetäjä tehty laskuperustemuutos, kuten kuolevuusennustemallin vaihtaminen, aiheuttaa epäjatkuvuuskohdan sen vuoden kohdalla, jolloin muutos tehtiin. Tällaiset kertaluonteiset poikkeuserät vaikeuttavat vuosien ja yhtiöiden välistä vertailua. Lisäksi niiden johdosta tulostiedoista voi olla vaikea tai jopa mahdotonta päätellä, millainen maksutaso oli tai millainen vahinkovuosi oli kyseessä.

Tasoitetusta vakuutusliikkeen tuloksesta eliminoidaan tulokseen vaikuttavia poikkeuksellisia tai kertaluonteisia eriä, kuten vastuuvetäjän laskuperusteisiin tehtyjen muutosten vaikutukset. Lisäksi tasoitetussa tuloksessa vakuutuslaitosten kohdistetaan sijoituslaitosten tuottoja nettovastuuvetäjälle lasketun riskittömän tuoton verran, toteutuneiden tuottojen asemasta. Tasoitetussa tuloksessa on täten eliminoitu tekijöitä, jotka aiheuttavat tulokseen vuotuista heilahtelua ja siten heikentävät tulosten vertailtavuutta. Tasoitettu tulos kuvastaa kuitenkin kyseistä vakuutusvuotta, sillä vuoden aikana sattuneet vahingot vaikuttavat siihen.

Pitkällä ajanjaksolla tasoitettu laskelma antaa informaatiota vakuutusmaksuista hinnoittelunäkökulmasta. Koska vakuutusmaksujen määrätymisperiaatteiden tulee olla tiedossa jo vakuutuslaitosten tehtäessä ennen vakuutuskauden alkamista, vakuutusmaksujen taso kiinnittyy ennen kuin näistä vakuutuksista aiheutuvat kustannukset realisoituvat. Liikennevakuutukselle on tyypillistä, että vakuutuksista aiheutuvat lopulliset kustannukset selviävät hyvin hitaasti,



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 7 (16)

Taulukko 3. Liikennevakuutusliikkeen tasoitettu nettotulos ilman jakojärjestelmäeriä Vakuutusyhtiöt yhteensä (ilman ETA-sivuliikkeitä)

Miljoonaa euroa	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Keski-arvo	Hajonta
Vakuutusmaksutuotto ilman laskuperustemuutoksia	436,7	443,1	483,3	551,0	593,4	637,4	642,6	666,2	683,3	709,7	584,7	
Nettovastuuvelan riskitön tuotto	86,3	76,3	80,8	70,4	85,2	101,3	105,8	95,8	79,2	82,1	86,3	
Korvauskulu ilman laskuperustemuutoksia ja muita kertaluonteisia poikkeuksellisia eriä	-357,8	-369,2	-393,1	-491,9	-512,6	-515,2	-518,0	-514,7	-576,6	-627,7	-487,7	
Liikekulut	-110,2	-108,6	-105,1	-119,7	-129,1	-138,0	-145,0	-140,5	-152,3	-156,3	-130,5	
Yhteistakuuerän muutos	-2,0	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8			-1,8	
Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos	53,1	39,9	64,2	7,9	35,0	83,8	83,6	105,0	33,6	7,8	51,4	
Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos/ bruttomaksutulo	11,9 %	8,5 %	12,4 %	1,3 %	5,7 %	13,1 %	12,6 %	15,2 %	4,7 %	1,1 %	8,6 %	5,1 %
Bruttomaksutulo	445,2	467,8	519,1	588,7	619,0	640,3	663,6	690,6	709,5	737,1	608,1	
Nettovastuuvelka ilman tasoitusmäärää	1 771,7	1 922,6	2 008,9	2 194,0	2 315,4	2 408,0	2 511,0	2 612,2	2 666,3	2 807,1	2321,7	

usein vasta kymmenien vuosien kuluttua. Näin ollen hinnoittelu perustuu yhtiön näkemykseen todennäköisistä tulevista kustannuksista sekä varovaiseen arvioon vakuutusliikkeen sitoutuneiden varojen pidemmän aikavälin tulevista sijoitustuotoista. Laskelma, jossa korvauksista on eliminoitu kertaluonteiset laskuperustemuutokset ja jossa sijoitustuotot on laskettu riskittömän tuoton mukaisina, pyrkii antamaan käsityksen vakuutusten odotusten mukaisesta tuottotasosta. Vahinkoihin liittyvän vuotuisen vaihtelun tasaantuminen edellyttää kuitenkin tasoitettun tuloksen osalta tarpeeksi pitkää tarkastelujaksoa.

Taulukossa 3 on esitetty tasoitettu liikennevakuutuksen vakuutusliikkeen tulos vuosilta 2002–2011⁹.

Tasoitettuun vakuutusliikkeen tulokseen allokoidaan tarkastelussa nettovastuuvelkaa kattaville varoille laskettu riskitön sijoitustuotto. Taulukossa 3 riskittömän tuottotason approksimaationa on käytetty Suomen valtion 10 vuoden kuluttua erääntyvien obligaatioiden keskimääräistä korkoa kyseisenä vuonna. Vuosina 2010 ja 2011 tämä korko oli 3,0 prosenttia ja koko tarkastelujaksolla keskimäärin 3,9 prosenttia. Nettovastuuvelan riskitön tuotto lasketaan soveltamalla kyseisen

vuoden keskiporkkoa vuoden alun ja vuoden lopun nettovastuuvelkojen keskiarvoon. Laskelmassa nettovastuuvelkaan ei sisällytetä tasoitusmäärää. Vakuutusyhtiössä vastuuvelan sijoitustuotolla rahoitetaan mm. edellisen vuoden korvausvastuun diskonttauksen purkautumisesta aiheutuvaa korvauskulun kasvua.

Tasoitettu tulos on ollut kaikkina vuosina 2002–2011 ylijäämäinen. Vuonna 2011 tasoitettu vakuutusliikkeen tulos oli 7,8 (vuonna 2010 33,6) miljoonaa euroa, kun koko tarkastelujakson keskiarvo oli 51,4 miljoonaa euroa. Suhteutettuna bruttomaksutuloon¹⁰ tulos oli vuonna 2011 1,1 (4,7) prosenttia ja tarkastelujaksolla keskimäärin 8,6 prosenttia. Tulokselle laskettu keskihajonta oli 5,1 prosenttiyksikköä.

Vakuutusliikkeen kannattavuuteen vaikuttavat paitsi odotetut kustannukset, myös kustannuksiin liittyvä epävarmuus. Tämän johdosta hinnoittelussa otetaan yleensä huomioon niin sanottu varmuuslisä, jonka avulla pyritään varautumaan paitsi kustannusten heilahteluun, myös kustannuksissa tapahtuviin tason muutoksiin. Tarvittava varmuuslisä on sitä suurempi, mitä volatiilimmasta liikkeestä on kyse. Varmuus-

9 Yhteistakuuerästä luovuttiin 31.12.2010 voimaan tulleella lakimuutoksella.

10 Bruttomaksutulolla tarkoitetaan tässä tuloslaskelman mukaista vakuutusmaksutuloa ennen jälleenvakuutuksen osuuden vähentämistä, vähennettynä jakojärjestelmän rahoitusosuudella.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 8 (16)

Taulukko 4. Liikennevakuutusliikkeen (tasoittamaton) nettotulos ilman jakojärjestelmäeriä Vakuutusyhtiöt yhteensä (ilman ETA-sivuliikkeitä)

Miljoonaa euroa	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Keski-arvo	Hajonta
Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos	53,1	39,9	64,2	7,9	35,0	83,8	83,6	105,0	33,6	7,8	51,4	
Vastuuvelan laskuperustemuutosten tulosvaikutuksen palautus	-19,7	-66,3	10,4	-21,8	15,3	8,8	0,0	-8,4	-25,3	-56,9	-16,4	
Nettovastuuvelan tuotto yli riskittömän tuoton	-5,4	19,8	54,8	38,9	-30,6	-8,5	-160,6	119,3	49,2	-36,7	4,0	
Vakuutusliikkeen tulos	28,0	-6,6	129,4	25,0	19,7	84,0	-77,0	215,9	57,6	-85,8	39,0	
Vakuutusliikkeen tulos/ bruttomaksutulo	6,3 %	-1,4 %	24,9 %	4,3 %	3,2 %	13,1 %	-11,6 %	31,3 %	8,1 %	-11,6 %	6,6 %	13,9 %

lisää voidaan rahoittaa sekä vakuutusmaksuilla että sijoitus-tuotoilla. Taulukosta 3 nähdään, että koska tasoitettu tulos on vuotta 2009 lukuun ottamatta ollut pienempi kuin vastuuvellalle laskettu riskiton tuotto, niin ilman sijoitustuottoja tulos olisi tuolloin ollut negatiivinen.

Vakuutusliikkeen tasoittamaton tulos

Vakuutusliikkeen tasoittamaton tulos saadaan palauttamalla tulokseen tasoitetussa tuloksessa oikaistut vastuuvelan laskentaperiaatteiden muutosten vaikutukset sekä ottamalla huomioon nettovastuuvelan katteelle laskettu käypäarvoinen sijoitustuotto. Käypäarvoinen tuotto voi olosuhteista riippuen olla myös edellä mainittua riskitöntä tuottoa pienempi. Näin saatu tulos mittaa vakuutusliikkeen toteutunutta tulosta.

Nettovastuuvelan katteen käypäarvoisen sijoitustuoton arvioiminen ei ole kuitenkaan täysin ongelmaton. Vakuutusyhtiön taseen varoja ei ole siinä mielessä korvamerkitty, että voitaisiin suoraan osoittaa, mitkä omaisuuserät ovat juuri liikennevakuutuksen nettovastuuvelan katteena. Tämän johdosta vastuuvelan katteelle saatu käypäarvoinen sijoitustuotto perustuu aina arvionvaraiseen laskelmaan.

Vakuutusyhtiölain mukaan yhtiön on vastuuvellkaa katettaessa otettava huomioon, millaista vakuutusliikettä yhtiö harjoittaa, ja tämän mukaisesti huolehdittava katteeseen kuuluvien varojen varmuudesta, tuotosta ja rahaksi muutettavuudesta sekä niiden asianmukaisesta monipuolisuudesta ja hajauttamisesta. Vastuuvelan katetta koskeekin yksityiskohtainen katesäännöstö, jolla pyritään erityisesti rajoittamaan kat-

teeseen liittyvää keskittymäriskiä ja vastapuoliriskiä. Koska liikennevakuutuksen vastuuvellasta yli puolet muodostuu eläkevastuista, kattavien varojen varmuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tämän johdosta yhtiöt käyttävät olennaisessa määrin rahoitusmarkkinainstrumentteja vastuuvelan kattamiseen.

Laskelmassa vuosien 2007–2011 sijoitustuotto perustuu yhtiöiltä kerättyihin tietoihin vastuuvellkaa kattavasta omaisuudesta. Vuotta 2007 aikaisempien vuosien osalta tällaista tietoa ei ole käytettävissä, joten sijoitustuotot kohdistetaan liikennevakuutuksen vastuuvelan katteelle keskimääräistä jakosääntöä käyttäen. Jakosääntö perustuu oletukseen, että yhtiö pitää sijoitussalkussaan joukkovelkakirjalainoja ensisijaisesti vastuuvelan ja erityisesti eläkevastuiden kattamiseksi¹¹.

Taulukosta nähdään, että vastuuvelan laskentaperiaatteisiin tehdyillä muutoksilla on ollut yhtiön tuloksen kannalta huo-

¹¹ Laskelmassa oletetaan, että yhtiö kattaa eläkevastuunsa ensisijaisesti joukkovelkakirjalainojen avulla. Jos yhtiöllä on joukkovelkakirjalainoja enemmän kuin katettava eläkevastuu edellyttää, niin katsotaan, että yhtiö käyttää näitä ensisijaisesti muun vastuuvelan kattamiseen. Näin ollen eläkevastuille laskettu sijoitustuotto perustuisi yleensä lähes kokonaan joukkovelkakirjalainoille saatuaan tuottotasoon ja muulle vastuuvellalle laskettu tuotto yleensä tämän ja muiden sijoitusten tuottotasojen painotettuun keskiarvoon.

Koska Finanssivalvonnalla on vuosilta 2002–2004 käytettävissään yhtiöiden käypäarvoiset sijoitustuotot vain koko sijoitussalkun osalta, mutta ei sijoitusinstrumenttikohtaisesti, niin näiden vuosien osalta on vaihtoehtoisista tulosta laskettaessa edelleen jouduttu arvioimaan rahoitusmarkkinavälineille saadut keskimääräiset sijoitustuotot. Rahoitusmarkkinavälineiden keskimääräisenä tuotto-olettamana on käytetty 2002 8,93 %, 2003 4,69 % ja 2004 6,89 % (lähteet: Effas Bond Index Govt, MSCI Euro Credit Corp. Index ja Leonia Rahamarkkinaindeksi).



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 9 (16)

mattava merkitys useana vuotena.¹² Koko tarkastelujaksolla muutokset ovat keskimäärin olleet tulosta heikentäviä.

Myös vuonna 2011 laskuperustemuutokset kasvattivat vakuutusmaksuvastuuta ja korvausvastuuta ja täten heikensivät tulosta yhteensä 56,9 miljoonalla eurolla. Muutoksista merkittävin liittyi Tapaturmavakuutuslaitosten Liitossa ja Liikennevakuutuskeskuksessa kehitetyn referenssi kuolevuusmallin käyttöönottoon. Kuolevuusmallin päivityksellä yhtiöt varautuivat elinikien pitenemisestä johtuvaan jatkuvien korvausten kasvuun. Toinen merkittävä vastuuvulkaa kasvattava muutos oli joidenkin yhtiöiden toteuttama vastuuvulan laskennassa käytettävän diskonttokoron alentaminen sijoitusmarkkinoilla vallitsevan alhaisen korkotason johdosta.

Nettovastuuvulan tuotto yli riskittömän tuoton on tarkastelujaksolla ollut negatiivinen viitenä vuotena kymmenestä. Näinä vuosina siis vastuuvulkaan kattaville varoille laskettu käypäarvoinen sijoitustuotto on alittanut riskittömän koron mukaisen tuottotason. Vuonna 2011 tämä erä oli tarkastelujakson toiseksi matalin, -36,7 miljoonaa euroa. Tämä oli seurausta sijoitusmarkkinoilla vallinneesta epävarmuudesta. Erityisesti osakesijoitukset tuottivat tarkasteltaville yhtiöille keskimäärin tappiota.

Näin ollen vakuutusyhtiöiden tasoittamaton tulos liikennevakuutusliikkeessä on tarkastelujaksolla ollut keskimäärin 6,6 prosenttia suhteessa bruttovakuutusmaksutuloon. Tulos on vaihdellut vuosittain paljon, siten että vuonna 2009 saatiin tarkastelujakson paras tulos 31,3 prosenttia, ja vuonna 2011 alin tulos -11,6 prosenttia. Hajontaluvuksi tarkastelujaksolla saatiin 13,9 prosenttiyksikköä. Kuten odotettua, tasoittamattoman tuloksen vaihtelu oli huomattavasti suurempaa kuin tasoitetulla tuloksella, missä hajonta oli vain 5,1 prosenttiyksikön suuruinen. Tasoittamattoman tuloksen hajonta kuvastaa vakuutus- ja sijoitustoimintaan liittyvää riskiä.

Kun verrataan näitä tuloksia sivulla 6 esitettyihin yhdistettyihin kulusuhteisiin, havaitaan vakuutusliikkeen tuottaneen

12 Vakuutusyhtiöt ottivat vuosien 2003 ja 2004 aikana käyttöön uuden kuolevuusennustemallin, joka perustui ns. kohorttilaskentaan. Kuolevuusmallia päivitettiin edelleen vuosina 2010 ja 2011. Korkotasossa tapahtuneen laskevan kehityksen johdosta eläkevastuiden diskonttaamisessa käytettyä diskonttokorkoa on alennettu tarkastelujaksolla useaan otteeseen. Nämä laskuperustemuutokset kasvattivat korvauskulua. Korvauskulua puolestaan alensi vuonna 2004 tehty lakimuutos, jonka mukaan kymmenen vuoden kuluttua vahingon sattumisesta syntyviä sairaanhoidon ja lääkinnällisen kuntoutuksen kustannuksia ei enää rahastoida, vaan ne kustannetaan jakojärjestelmän avulla.

vuosia 2003, 2008 ja 2011 lukuun ottamatta vakuutusyhtiöille voittoa siitä huolimatta, että yhdistetty kulusuhde on kaikkina vuosina ylittänyt 100 prosenttia.

Vakuutustoiminnan tulos

Edellisissä kohdissa keskityttiin vakuutusliikkeen tuloksen muodostumiseen. Tällöin ei otettu huomioon sitä seikkaa, että vakuutusliikkeen harjoittaminen sitoo aina pääomia. Seuraavassa arvioidaan vakuutustoiminnan tulosta ottaen huomioon myös toimintaan sitoutunut pääoma sekä sille saatu sijoitustuotto.

Tässä tarkastelussa toimintaan sitoutuneena pääomana käytetään liikennevakuutukselle kohdistettua osaa vakuutusyhtiölaissa määritellystä vakavaraisuuspääomavaatimuksesta (oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiteraja).¹³ Laissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa¹⁴ pääomavaatimus määritellään koko yhtiön tasolla, toisin sanoen sitä ei ole määritelty vakuutuslajeittain. Jotta liikennevakuutustoiminnan tulos saataisiin laskettua, osa tästä pääomavaatimuksesta tulee kohdistaa liikennevakuutukselle. Liikennevakuutuksen osuus pääomavaatimuksesta lasketaan käyttäen jakoperusteena omalla vastuulla olevia maksutuottoja ja vastuuvulkaa.¹⁵

Laskelmassa otetaan huomioon liikennevakuutukseen sitoutuneille varoille saatu käypäarvoinen sijoitustuotto. Samoin kuin vastuuvulkaa kattavien varojen kohdalla, tämäkin sijoitustuotto perustuu arvioon. Vakavaraisuuspääomavaatimusta kattavien varojen tuottotaso arvioidaan sen sijoitusomaisuuden perusteella, jonka ei vakuutusliikkeen tulosta laskettaessa katsottu lukeutuneen vastuuvulan katteeseen. Tuotto lasketaan soveltamalla näin saatua tuottotasoa vakavaraisuuspääoman tavoiterajan vuoden alun ja vuoden lopun keskiarvoon.

13 Vakuutusyhtiölaki (521/2008) 12 luku 13 §.

14 Sosiaali- ja terveysministeriön asetus vahinkovakuutusyhtiön oikaistun vakavaraisuuspääoman rajojen, tasoitusmäärän ja sen rajojen laskennasta sekä laskennan laskuperusteista (622/2008).

15 Liikennevakuutuksen osuus y oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiterajasta lasketaan käyttäen jakosuhdetta,

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

missä B = nettomaksutuotto, VT_{min} = vakuutusteknisistä riskeistä johtuva pääomavaatimus ja S = sijoitusriskistä johtuva pääomavaatimus.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 10 (16)

Taulukko 5. Liikennevakuutustoiminnan nettotulos Vakuutusyhtiöt yhteensä (Ilman ETA-sivuliikkeitä)

Miljoonaa euroa	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Keski-arvo	Hajonta
Vakuutusliikkeen tulos	28,0	-6,6	129,4	25,0	19,7	84,0	-77,0	215,9	33,6	7,8	46,0	
Vakavaraisuuspääoman tavoiterajan tuotto	-46,6	13,4	6,4	45,5	46,9	22,8	-25,4	40,3	31,5	8,4	14,3	
Vakuutustoiminnan tulos	-18,6	6,7	135,8	70,6	66,6	106,8	-102,4	256,2	65,2	16,2	60,3	
Vakuutustoiminnan tulos / keskimääräinen oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiteraja	-4,5 %	1,7 %	34,0 %	16,6 %	14,6 %	22,4 %	-20,9 %	47,9 %	11,0 %	2,6 %	12,5 %	19,6 %
Keskimääräinen oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiteraja	411,2	386,4	399,9	424,7	456,5	476,6	489,0	535,4	592,9	631,5	480,4	

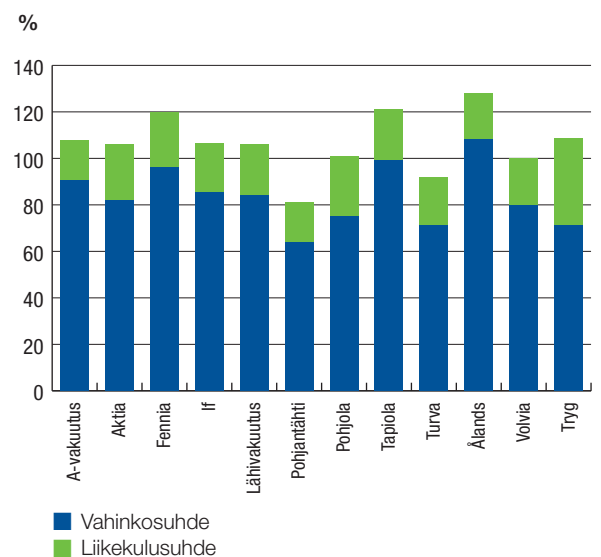
Taulukossa 5 esitetään laskelma liikennevakuutustoiminnan tuloksesta vuosilta 2002–2011. Taulukosta nähdään, että vakavaraisuuspääoman tavoiterajan katteelle kohdistetut käypäarvoiset sijoitustuotot ovat olleet positiivisia vuosia 2002¹⁶ ja 2008¹⁷ lukuun ottamatta. Vakuutustoiminnan tulos vaihteli tarkastelujaksolla vuoden 2008 -102,4 miljoonasta eurosta 256,2 miljoonaa euroon vuonna 2009. Keskimäärin tuotto oli 60,3 miljoonaa euroa. Kun tulos suhteutetaan keskimääräiseen vakavaraisuusvaatimukseen¹⁸, saadaan arvio sitoutuneen pääoman tuotosta. Vuonna 2011 tuotto-prosentti oli 2,6, kun koko tarkastelujakson keskimääräinen tuotto-prosentti oli 12,5. Vastaava hajonta oli tarkastelujaksolla 19,6 prosenttiyksikköä. Laskelmassa ei oteta huomioon veroja.

Yhtiökohtaiset tunnusluvut ja tulokset

Tarkasteltaessa tunnuslukuja yhtiöittäin havaitaan, että ne poikkeavat toisistaan huomattavasti. Seuraavassa kuvajassa esitetään yhtiökohtaisesti laskettujen kulusuhteiden keskiarvot. Keskiarvot on laskettu vuosilta 2002–2011 lukuun ottamatta Trygiä, jonka osalta keskiarvot perustuvat

vuosien 2005–2011 aineistoon¹⁹. Kulusuhteet on laskettu jälleenvakuuttajan osuuden vähentämisen jälkeen ja ilman jakojärjestelmäeriä.

Kuva 4. Yhdistetty kulusuhde, aritmeettinen keskiarvo



16 Vuonna 2002 epävarmuus Irakin tilanteesta heijastui yrityksiin ja sijoittajiin siten, että sekä korot että osakekurssit laskivat tuolloin maailmanlaajuisesti.

17 Yhdysvaltojen asuntoluottomarkkinoilta vuonna 2007 alkaneen finanssi-kriisin seurauksena luottamus koko talouden tulevaisuuteen romahti ja sitä kautta sekä osakkeiden että joukkovelkakirjojen markkina-arvot putosivat jyrkästi.

18 Liikennevakuutukselle kohdistetun vakavaraisuuspääoman tavoiterajan vuoden alun ja vuoden lopun arvojen keskiarvo.

19 Trygin osalta keskiarvot ja hajonnat lasketaan muista yhtiöistä poiketen vuosilta 2005–2011. Tryg (ent. Nordea Vahinkovakuutus) on aloittanut liikennevakuutusten myöntämisen Suomessa vuonna 2002. Ensimmäisiltä toimintavuosilta saadut tulokset eivät kuvaa vakuutusliikkeen todellista kannattavuutta johtuen siitä, että liikekulujen osuus suhteessa maksuihin on aloittavassa toiminnassa huomattavan korkea. Myös korvauksiin liittyvä satunnaisvaihtelu korostuu pienessä vakuutuskannassa. Aritmeettista keskiarvoa käytettäessä nämä poikkeavat tulokset saisivat erityisesti prosenttilukuja tarkasteltaessa kohtuuttoman suuren painoarvon, ja sen vuoksi ne on jätetty laskelmista pois.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 11 (16)

Taulukoissa 6–8 esitetään liikennevakuutuksen vakuutusliikkeen ja vakuutustoiminnan tuloslaskelmat vakuutusyhtiökohtaisesti suomalaisten vakuutusyhtiöiden osalta. Lisäksi ETA-sivuliikkeistä esitetään vakuutusliikettä koskevat taulukot. Vakuutustoiminnan tuloksen laskeminen ETA-sivuliikkeiden osalta ei sen sijaan ole mielekästä, koska sivuliikkeet omistavat ulkomaiset vakuutusyhtiöt eivät noudata suomalaista vakavaraisuussääntelyä. Täten oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiterajan käyttäminen toimintaan sitoutuneen pääoman mittarina ei ole perusteltua.

Edelleen, koska Finanssivalvonnalla ei ole käytettävissään riittäviä tietoja ulkomaisen yhtiön vastuovelkaa kattavista varoista tai niille saaduista tuotoista, ei ole mahdollista laskea taulukossa 7 tarvittavaa liikennevakuutuksen vastuuelan katteelle kohdistettua käypäarvoista tuottoa yhtiön omia tietoja käyttäen. Jotta kaikkien Suomessa toimivien liikennevakuuttajien tuloksia voitaisiin kuitenkin vertailla, taulukon 7 laskelmassa ETA-sivuliikkeille sovelletaan suomalaisista yhtiöistä laskettuja keskimääräisiä sijoitustuottoja. Sivuliikkeiden käypäarvoinen sijoitustuotto nettovastuuelan katteelle lasketaan olettamalla, että tuotto on kunakin vuonna samanlainen kuin selvityksen suomalaisilla yhtiöillä keskimäärin.

Kuten aiemmin on todettu, liikennevakuutuksen tulokset vaihtelevat vuosittain lukuisista syistä johtuen. Näin ollen yhden vuoden tuloksen perusteella ei voida tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä hinnoittelun onnistumisesta. Tämä pätee erityisesti tarkasteltaessa yksittäistä vakuutusyhtiötä. Tämän vuoksi yhtiökohtaiset tulostaulukot annetaan tarkastelujakson 2002–2011 keskiarvoina, ja lisäksi tulosprosenttien aritmeettisten keskiarvojen vieressä esitetään vastaavat keskihajonnat antamaan informaatiota tuloksiin liittyneestä vuotuisesta vaihtelusta. Trygiä koskevat keskiarvot on tässäkin laskettu vuosilta 2005–2011.

Vakuutusyhtiöiden tulokset poikkesivat suuresti toisistaan sekä keskiarvojen että hajontojen suhteen. Tasoitettu

vakuutusliikkeen tulos suhteessa bruttomaksuihin vaihteli suomalaisilla vakuutusyhtiöillä -2,0 prosentista (Fennia) 24,7 prosenttiin (Pohjantähti). Sivuliikkeillä tulos vaihteli -6,5 prosentista (Tryg) 3,9 prosenttiin (Volvia). Tasoitetun tuloksen vaihtelu oli suurinta kaikkein pienimmillä toimijoilla siten, että suomalaisilla yhtiöillä suurin havaittu hajonta oli 21,8 prosenttiyksikköä (Ålands). Sivuliikkeillä vastaava luku oli 26,4 prosenttiyksikköä (Volvia).

Tasoitetun tuloksen vaihtelu selittyy pitkälti korvauskuluissa tapahtuvalla heilahtelulla. Pienellä yhtiöllä jopa yksittäisestä vahingosta vakuutusyhtiölle aiheutuva kustannus voi olla huomattava suhteessa maksutuloon. Koska vakuutusyhtiö ei voi kieltäytyä myöntämästä liikennevakuutusta, koska vahingosta maksettavat korvaukset määräytyvät lain ja asetusten mukaan ja koska henkilövahingosta maksettavalla korvauksella ei lain mukaan ole ylärajaa, vakuutusyhtiön mahdollisuudet rajoittaa sille vahingosta aiheutuvia kustannuksia ovat rajalliset. Vakuutusyhtiö voi rajoittaa korvauskuljensa määrää lähinnä jälleenvakuutuksen ja poolijärjestelyn avulla, mikä saattaa kuitenkin tasoittaa tulosta vain osittain.

Vakuutusliikkeen (tasoittamattomassa) tuloksessa vuosien ja yhtiöiden välinen vaihtelu oli vielä suurempaa kuin tasoitetussa tuloksessa. Vakuutusyhtiöiden toteutuneissa tuloksissa oli huomattavia eroja paitsi vakuutusliikkeen, myös sijoitustoiminnan kannattavuudessa. Vakuutusliikkeen tuloksen keskiarvo tarkastelujaksolla vaihteli suomalaisilla vakuutusyhtiöillä -3,0 prosentista (Tapiola) 20,6 prosenttiin (Pohjantähti). Arvio sivuliikkeiden toteutuneesta tuloksesta vaihteli -3,8 (Tryg) prosentista 5,0 prosenttiin (Volvia).

Suomalaisten vakuutusyhtiöiden osalta laskettu keskimääräinen vakuutustoiminnan tulos suhteessa sitoutuneeseen pääomaan sai arvoja väliltä 3,0 (Tapiola) prosenttia ja 61,8 prosenttia (Pohjantähti).



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 12 (16)

Taulukko 6. Liikennevakuutusliikkeen tasoitettu nettotulos ilman jakojärjestelmäeriä, vuosien 2002–2011 aritmeettiset keskiarvot ja keskihajonnat (prosenttiyksikköä)

Miljoonaa euroa	A-Va- kuutus	Aktia	Fennia	If	Lähiva- kuutus	Pohjan- tähti	Poh- jola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Vakuutusmaksutuotto ilman perustemuutoksia	25,2	12,7	59,6	151,7	64,1	15,5	118,0	125,6	9,5	2,9	2,7	15,9
Nettovastuuvelan riskitön tuotto	4,2	1,1	9,6	24,9	7,8	1,1	16,7	18,9	1,4	0,6	0,2	0,7
Korvauskulu ilman laskuperustemuutoksia ja muita kertaluonteisia poikkeuksellisia eriä	-23,6	-10,3	-56,5	-125,2	-51,5	-9,9	-88,1	-113,7	-6,2	-2,7	-2,3	-11,8
Liikekulut	-4,5	-2,9	-14,2	-32,1	-13,5	-2,5	-30,5	-27,8	-2,1	-0,6	-0,6	-5,5
Yhteistakuuerän muutos	-0,1	-0,1	-0,2	-0,5	-0,1	0,0	-0,3	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos	1,3	0,5	-1,7	18,8	6,8	4,3	15,8	2,8	2,6	0,2	0,1	-0,8
Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos/ bruttomaksutulo	4,8 %	4,0 %	-2,0 %	12,4 %	9,7 %	24,7 %	12,9 %	2,7 %	14,5 %	5,9 %	3,9 %	-6,5 %
Suhdeluvun keskihajonta	11,4 %	14,5 %	10,9 %	6,6 %	8,0 %	16,6 %	5,6 %	16,3 %	10,1 %	21,8 %	26,4 %	10,1 %
Bruttomaksutulo	25,6	13,4	61,2	153,7	66,0	16,8	122,3	127,1	18,4	3,5	2,8	12,3
Nettovastuuvelka ilman tasoitusmäärää	111,0	30,4	255,9	660,0	216,1	31,0	440,7	521,9	38,9	15,5	5,9	22,4

Taulukko 7. Liikennevakuutusliikkeen (tasoittamaton) nettotulos ilman jakojärjestelmäeriä, vuosien 2002–2011 aritmeettiset keskiarvot ja keskihajonnat (prosenttiyksikköä)

Miljoonaa euroa	A-Va- kuutus	Aktia	Fennia	If	Lähiva- kuutus	Pohjan- tähti	Poh- jola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Tasoitettu vakuutusliikkeen tulos	1,3	0,5	-1,7	18,8	6,8	4,3	15,8	2,8	2,6	0,2	0,1	-0,8
Vastuuvelan laskuperustemuutosten tulosvaikutuksen palautus	1,1	-0,1	-1,0	-3,8	-2,4	-0,1	0,4	-9,8	-0,5	-0,3	0,0	0,5
Nettovastuuvelan tuotto yli riskittömän tuoton	-0,8	0,3	2,2	1,0	-0,7	-0,6	0,0	2,6	0,1	0,1	0,0	0,0
Vakuutusliikkeen tulos	1,6	0,7	-0,5	15,9	3,7	3,6	16,2	-4,3	2,2	-0,1	0,1	-0,3
Vakuutusliikkeen tulos/ bruttomaksutulo	6,0 %	4,4 %	1,3 %	10,1 %	5,4 %	20,6 %	14,8 %	-3,0 %	12,2 %	-1,5 %	5,0 %	-3,8 %
Suhdeluvun keskihajonta	32,4 %	15,2 %	26,7 %	16,8 %	19,9 %	16,9 %	20,6 %	16,2 %	10,6 %	45,1 %	23,3 %	12,5 %



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 13 (16)

Taulukko 8. Liikennevakuutustoiminnan nettotulos, vuosien 2002–2011 aritmeettiset keskiarvot ja keskihajonnat (prosenttiyksikköä)

Miljoonaa euroa	A-Va- kuutus	Aktia	Fennia	If	Lähiva- kuutus	Pohjan- tähti	Poh- jola	Tapiola	Turva	Ålands	Volvia	Tryg
Vakuutusliikkeen tulos	1,6	0,7	-0,5	15,9	3,7	3,6	16,2	-4,3	2,2	-0,1		
Oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiterajan tuotto	0,3	0,5	2,1	-0,9	1,7	0,0	5,2	5,1	0,2	0,2		
Vakuutustoiminnan tulos	1,9	1,2	1,6	15,0	5,3	3,6	21,4	0,8	2,4	0,1		
Vakuutustoiminnan tulos / keskimääräinen oikaistun vakavaraisuuspääoman tavoiteraja	8,3 %	11,6 %	4,1 %	11,6 %	8,6 %	61,8 %	23,6 %	3,0 %	51,8 %	3,7 %		
Suhdeluvun keskihajonta	44,5 %	28,3 %	0,0 %	25,5 %	29,6 %	52,1 %	32,5 %	21,4 %	43,0 %	44,2 %		
Vakavaraisuuspääoman tavoiteraja	21,4	9,8	63,7	125,5	61,5	5,5	93,2	101,2	4,9	4,1		
Tunnusluvut												
Vahinkosuuhde	90,4 %	81,8 %	95,6 %	85,3 %	83,8 %	64,2 %	74,9 %	98,5 %	70,9 %	108,4 %	79,9 %	71,2 %
Liikekulusuhde	17,6 %	23,7 %	23,5 %	21,3 %	21,8 %	16,8 %	26,0 %	22,2 %	20,7 %	19,8 %	20,2 %	37,3 %
Yhdistetty kulusuhde	108,0 %	105,6 %	119,1 %	106,5 %	105,6 %	81,0 %	100,9 %	120,7 %	91,6 %	128,2 %	100,1 %	101,3 %

Tunnusluvut

yhdistetty kulusuhde = vahinkosuuhde + liikekulusuhde

vahinkosuuhde = korvauskulut / maksutuotot

liikekulusuhde = liikekulut / maksutuotot

Vakuutusliikkeen tasoitettu tulos

Vakuutusliikkeen tasoitettu tulos saadaan vähentämällä maksutuotosta korvauskulu, liikekulut ja vuoteen 2009 asti yhteistakuuerän muutos. Tuloksesta eliminoidaan siihen vaikuttavat poikkeukselliset tai kertaluonteiset erät kuten vastuuvelan laskentaperiaatteisiin tehtyjen muutosten vaikutukset. Lisäksi tasoitetussa tuloksessa vakuutustoimintaan kohdistetaan sijoitustoiminnan tuottoja nettovastuuvälille lasketun riskittömän tuoton verran, toteutuneiden tuottojen asemasta. Laskelma tehdään jälleenvakuuttajan osuuden vähentämisen jälkeen.

Vakuutusliikkeen tasoittamaton tulos

Vakuutusliikkeen tasoittamaton tulos saadaan palauttamalla tulokseen tasoitetussa tuloksessa oikaistut vastuuvelan laskentaperiaatteiden muutosten vaikutukset sekä ottamalla huomioon nettovastuuvelan katteelle laskettu käypäarvoinen sijoitustuotto.

Vakuutustoiminnan tulos

Vakuutustoiminnan tulos saadaan lisäämällä vakuutusliikkeen tasoittamattomaan tulokseen liikennevakuutukselle kohdistetun vakavaraisuuspääoman tavoiterajan katteelle kohdistetut käypäarvoiset sijoitustuotot.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 14 (16)

LIITE 1

Tilastolähteet

Selvityksessä olivat mukana liikennevakuutusta harjoittavat suomalaiset vakuutusyhtiöt:

- Aktia Vahinkovakuutus Oy (Aktia)
- A-Vakuutus Oy (A-Vakuutus)
- Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (Fennia)
- If Vahinkovakuutusyhtiö Oy (If)
- Lähivakuutus Keskinäinen Yhtiö (Lähivakuutus)
- Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö (Pohjantähti)
- Vahinkovakuutusyhtiö Pohjola (Pohjola)
- Vakuutusyhtiö Tapiola (Tapiola)
- Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva (Turva)
- Ålands Ömsesidiga Försäkringsbolag (Ålands)

sekä ETA-sivuliikkeit:

- Tryg, Tryg Forsikring A/S Suomen sivuliike (Tryg)
- Volvia, If Suomen sivuliike (Volvia)



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

Sivu 15 (16)

LIITE 2

Taulukko 9. Sovellettu laskuperustekorko

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Korkein	4,00 %	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,5 %	3,5 %	3,5 %
Mediaani	4,00 %	3,70 %	3,50 %	3,40 %	3,30 %	3,50 %	3,50 %	3,5 %	3,5 %	3,1 %
Keskiarvo	3,90 %	3,70 %	3,40 %	3,40 %	3,30 %	3,40 %	3,40 %	3,4 %	3,3 %	3,2 %
Alin	3,50 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %
Korkein sallittu laskuperustekorko	4,00 %	4,00 %	4,00 %	3,90 %	3,80 %	3,70 %	3,60 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Suomen valtion 10 vuoden obligaatioiden korko	4,29 %	4,29 %	3,70 %	3,23 %	3,97 %	4,40 %	3,69 %	3,57 %	3,16 %	2,31 %

Laskuperustekorko

Taulukossa 9 esitetään yhteenveto suomalaisten yhtiöiden liikennevakuutuksen vastuuvelan diskonttaukseen soveltamista laskuperustekoroista vuosittain. Vakuutusyhtiö voi valita soveltamansa laskuperustekoron laissa²⁰ annettuja periaatteita noudattaen. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa²¹ säädetään koron enimmäismäärästä, jota diskonttokorko ei saa ylittää.

Taulukossa esitetään laskuperustekorkoerittelyn lisäksi diskonttokoron enimmäismäärä vuosittain sekä vertailun vuoksi Suomen valtion 10 vuoden obligaatioiden korkotaso kunkin vuoden lopussa.

²⁰ Vakuutusyhtiölaki (521/2008) 9 luku 10 §.

²¹ Sosiaali- ja terveysministeriön asetus henki- ja vahinkovakuutusyhtiön vastuuvelan laskennassa käytettävästä enimmäiskorosta (610/2008) 2 §.



Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2002–2011

25.1.2013

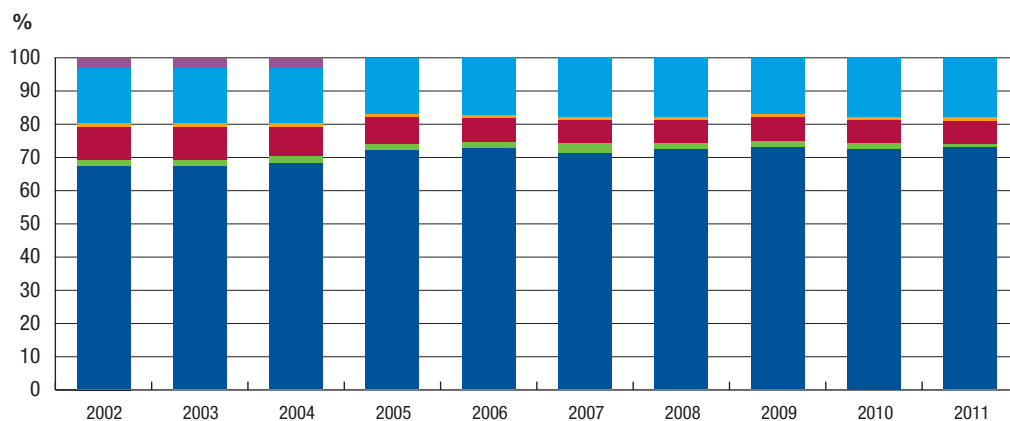
Sivu 16 (16)

LIITE 3

Taulukko 10. Vakuutusmaksun erittely (mukaan lukien ETA-yhtöt)

Miljoonaa euroa	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vakuutusmaksutulo	448,0	472,2	525,8	598,5	632,0	656,1	684,7	714,5	736,9	763,3
Luottotappiot	10,7	10,8	12,7	14,3	17,6	26,4	18,0	15,0	15,2	10,6
Jakojärjestelmä	63,0	68,0	69,4	65,3	64,6	61,5	65,3	66,6	68,8	77,0
Liikenneturvallisuusmaksu	5,4	5,9	6,3	6,0	6,8	6,3	7,0	7,0	7,2	7,3
Vakuutusmaksuvero	111,0	117,0	126,9	141,4	152,3	160,3	167,1	169,7	181,3	188,1
Sairaanhoitomaksu	20,8	22,7	21,9	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	658,9	696,6	762,9	825,9	873,7	910,6	942,2	972,8	1 009,4	1 046,3

Kuva 5. Vakuutusmaksun jakauma



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sairaanhoitomaksu	3 %	3 %	3 %							
Vakuutusmaksuvero	17 %	17 %	17 %	17 %	17 %	18 %	18 %	17 %	18 %	18 %
Liikenneturvallisuusmaksu	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Jakojärjestelmä	10 %	10 %	9 %	8 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %
Luottotappiot	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	1 %
Vakuutusmaksutulo	68 %	68 %	69 %	72 %	72 %	72 %	73 %	73 %	73 %	73 %