

## Skýrsla

viðskiptaráðherra um iðgjaldahækkanir tryggingafélaganna, samkvæmt beiðni.

(Lögð fyrir Alþingi á 126. löggjafarþingi 2000–2001.)

Hinn 31. október 2000 var samþykkt á Alþingi beiðni á þskj. 155, 155. mál 126. löggjafarþings, um skýrslu frá viðskiptaráðherra um iðgjaldahækkanir tryggingafélaganna.

Er í beiðninni óskað að viðskiptaráðherra flytji Alþingi skýrslu um iðgjaldahækkanir tryggingafélaganna árin 1999 og 2000, helstu ástæður þeirra og áhrif á efnahagsumhverfi og neytendur. Jafnframt var óskað svara við 26 spurningum sundurliðað eftir tryggingafélögum.

Í greinargerð með skýrslubeiðninni segir m.a.: „Á undanförunum tveimur árum hafa orðið gífurlegar hækkanir á bifreiðatryggingum eða um 70–80%. Ekki eru nein augljós rök fyrir þessum miklu hækkunum sem eru úr samhengi við allar aðrar verðlagshækkanir í þjóðfélaginu og hafa haft í för með sér verulega útgjaldaaukningu fyrir bifreiðaeigendur.

Tryggingafélögin hafa m.a. teft fram sem rökum áhrifum breytinga á skaðabótalögum og auknum tjónum og slysatíðni. Mikilvægt er að málið komi til kasta Alþingis, enda er hér um gífurlega hækkun á lögboðinni skyldutryggingu bifreiða að ræða og jafnframt beita tryggingafélögin fyrir sig lögum sem Alþingi hefur sett sem rökum fyrir mikilli þörf á iðgjaldahækkunum.

Þegar Alþingi fjallaði um skaðabótalögin á sínum tíma fengust engar haldbærar upplýsingar frá tryggingafélögunum um hvaða áhrif breytingar á skaðabótalögum gætu haft á iðgjöld bifreiðatrygginga. Með sama hætti reynist nú erfiðleikum bundið fyrir alþingismenn að fá nauðsynlegar upplýsingar frá tryggingafélögunum til að geta skoðað ítarlega áhrif gífurlegra iðgjaldahækkana síðastliðin tvö ár og meta réttmæti þeirra.

Í ljósi framangreinds og þess að hér er verið að fjalla um hækkanir á lögboðnum skyldutryggingum er óskað eftir að viðskiptaráðherra flytji Alþingi skýrslu um málið og afli nauðsynlegra upplýsinga hjá hverju tryggingafélagi um iðgjaldahækkanirnar í samræmi við efni skýrslubeiðinnar til að Alþingi geti fjallað eðlilega um málið.“

### Eftirlit með starfsemi váttryggingafélaga.

Eftirlit með váttryggingafélögum er í höndum Fjármálaeftirlitsins, sbr. 3. tölul. 2. gr. laga nr. 87/1998. Fjármálaeftirlitið fylgist með að starfsemi eftirlitsskyldra aðila sé í samræmi við lög, reglugerðir, reglur eða samþykktir sem um starfsemina gilda og að starfsemin sé að öðru leyti í samræmi við heilbrigða og eðlilega viðskiptahætti. Taki Fjármálaeftirlitið rekstur eftirlitsskylds aðila til skoðunar hefur eftirlitið aðgang að öllu bókhaldi, fundargerðum, skjölum og öðrum gögnum í vörslu viðkomandi eftirlitsskylds aðila. Fjármálaeftirlitið getur enn fremur gert vettvangskannanir og óskað upplýsinga á annan hátt svo oft sem það telur þörf á. Í 2. mgr. 55. gr. laga um váttryggingastarfsemi, nr. 60/1994, er enn fremur að finna ákvæði sem felur Fjármálaeftirlitinu að fylgjast með váttryggingarskilmálum sem í boði eru hérlandis og gæta þess að þeir séu í samræmi við lög og góða viðskiptaháttu. Í ákvæðinu felst að eftirlitinu er ætlað að grípa til aðgerða komi annað tveggja í ljós: að váttryggingafélög eigi ekki fyrir

þeim skuldbindingum sem þau hafa tekið á sig eða að tiltekin iðgjöld séu svo há að þau teljist ósanngjörn í garð váttryggingartaka.

Fjármálaeftirlitið hefur tvívegis tekið til sérstakrar skoðunar hækkanir váttryggingafélaga á iðgjöldum ökutækjatrýgginga. 31. október 1999 birti Fjármálaeftirlitið greinargerð vegna athugunar á iðgjaldahækkunum á lögboðnum ökutækjatrýggingum í maí sama ár. Váttryggingafélögin rökstuddu hækkun með vísan til mats félaganna á áhrifum nýlegra breytinga á skaðabótalögum á tjónskostnað og vegna endurskoðunar á iðgjaldagrundvelli fyrri ára, vegna áhrifa breytinga á skaðabótalögum frá 1996 og lækkana á iðgjöldum í tengslum við samkeppni frá erlendum aðila á markaði. Niðurstaða athugunar Fjármálaeftirlitsins var m.a. sú að eftirlitið taldi fyrirbyggjandi upplýsingar ekki gefa ástæðu til að vefengja mat váttryggingafélaganna á áhrifum breytinga á skaðabótalögum á fjárhæð tjónabóta og á iðgjaldahækkun sem af því mati leiddi. Í einstökum tilvikum var þó gerð athugasemd við vinnubrögð félaganna. Fjármálaeftirlitið taldi þó að hækkanir umfram það sem rekja mætti til breytinga á skaðabótalögum hefðu ekki verið nauðsynlegar í öllum tilvikum þegar horft væri til fjárhagsstöðu félaganna og stöðu tjónaskuldar. Í ljósi óvissu um áhrif skaðabótalaga, mat á tjónaskuld og þróun tjónakostnaðar taldi Fjármálaeftirlitið brýnt að hvert váttryggingafélag tæki forsendur iðgjaldaákvæðana sinna til endurskoðunar um leið og frekari reynsla væri fengin. Ekki var talin ástæða til að grípa til aðgerða gagnvart félögunum á þeim grundvelli að um ósanngjörn iðgjöld væri að ræða gagnvart váttryggingartökum, sbr. 55. gr. laga um váttryggingastarfsemi. Bent var á að hafa yrði í huga að váttryggingafélögin störfuðu á samkeppnismarkaði og að félögin sem kepptu á váttryggingamarkaði ættu að hafa talsvert svigrúm til iðgjaldaákvæðana. Því var lýst yfir að Fjármálaeftirlitið mundi í kjölfar athugunarinnar hlutast til um að váttryggingafélögin gerðu betur grein fyrir stöðu lögboðinna ökutækjatrýgginga í skýringum með ársreikningum sínum og upplýsingagjöf til eftirlitsins. Ástæða var talin til að gera starfsreglur váttryggingafélaganna skýrari og að gagnsæi í reikningsskilum yrði aukið, þar á meðal um stöðu váttryggingargreina. Þá var því lýst yfir að skoðað yrði hvort gera ætti breytingar á reglugerð nr. 613/1996, um ársreikninga og samstæðureikninga váttryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga.

Í kjölfar umfjöllunar Fjármálaeftirlitsins um málið skipaði viðskiptaráðherra nefnd sem skyldi vinna að endurskoðun reglugerðar um ársreikninga váttryggingafélaga. Þess er að vænta að nefndin ljúki störfum á næstu vikum.

Fjármálaeftirlitið tók enn fremur til athugunar hækkanir á ökutækjatrýggingum váttryggingafélaganna á vormánuðum 2000 og gaf út fréttatilkynningu um efni þeirrar athugunar hinn 24. júlí 2000. Váttryggingafélögin rökstuddu hækkunina með því að umferðaróhöppum hefði fjölgað gífurlega, slys á fólki virtust alvarlegri en áður þar sem miskastig og örorkumat hefði farið hækkandi, tjónabætur hefðu hækkað vegna launaþróunar í landinu, fleiri væru á vinnu- markaði en áður og viðgerðarkostnaður hefði hækkað. Loks væri bílafloki landsmanna yngri en áður og bifreiðar stærri og verðmætari en þær hefðu verið. Niðurstaða athugunar Fjármálaeftirlits leiddi í ljós að váttryggingafélögin hefðu almennt bætt rökstuðning fyrir iðgjaldahækkunum gagnvart viðskiptamönnum sínum. Fjármálaeftirlitið taldi enn fremur að þrátt fyrir að fjárhagsstaða váttryggingafélaganna væri sterk og fé hefði losnað úr tjónaskuld fyrri ára, hefðu félögin sýnt fram á aukinn tjónskostnað og óstöðugleika í greininni. Við þær aðstæður og að teknu tilliti til fyrirbyggjandi upplýsinga taldi Fjármálaeftirlitið sig ekki hafa forsendur til að grípa til aðgerða á grundvelli þess að iðgjöld væru ósanngjörn í skilningi 2. mgr. 55. gr. laga nr. 60/1994, um váttryggingastarfsemi. Jafnframt var tekið fram í niðurstöðunni að brýnt væri að hvert váttryggingafélag tæki forsendur iðgjaldaákvæðana sinna til endurskoðunar um leið og frekari reynsla fengist, þau fylgdust vel með þróun í greininni og

brygðust við henni með iðgjaldabreytingum, til hækkunar eða lækkunar gæfist tilefni til. Jafnframt væri nauðsynlegt að váttryggingafélögin héldu áfram að bæta upplýsingagjöf til neytenda.

Með bréfi dags. 15. ágúst 2000 óskaði efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis svara hjá Fjármálaeftirlitinu við 49 spurningum varðandi skaðatryggingar og sérstaklega lögbundnar ökutækjatrýggingar og skilaði eftirlitið skýrslu til nefndarinnar í september sama ár sem unnin var upp úr upplýsingum sem lágu fyrir hjá eftirlitinu.

### **Skýrslubeiðni Alþingis.**

Í 54. gr. stjórnarskrár Íslands og 46. gr. þingskapsarlaga er að finna heimild alþingismanna til að óska þess að ráðherra láti vinna skýrslu um opinbert málefni. Þessi skýrsla sem Alþingi hefur lagt fyrir viðskiptaráðherra að vinna varðar málefni einkafyrirtækja sem lúta á engan hátt boðvaldi viðskiptaráðherra. Viðskiptaráðherra hefur ekki lagaheimild til að krefja einkafyrirtæki svara við spurningum þeim sem fram koma í skýrslunni, jafnvel þótt félögin selji lögboðnar ökutækjatrýggingar. Auk þess er rétt að benda á að tvö félög, Sjóvá-Almennar tryggingar hf. og Tryggingamiðstöðin hf., eru skráð á almennan hlutabréfamarkað og geta ekki gefið aðrar upplýsingar en liggja fyrir og eru aðgengilegar hluthöfum félaganna. Svör ráðherra verður að skoða í því ljósi.

Með bréfi dags. 9. nóvember 2000 var Alþjóðlegri miðlun, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Tryggingamiðstöðinni hf., Váttryggingafélagi Íslands hf. og Verði-Váttryggingafélagi send skýrslubeiðni Alþingis og óskað svara við spurningum sem þar koma fram fyrir lok vinnudags 11. desember 2000. Svör bárust frá Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Tryggingamiðstöðinni hf. og Váttryggingafélagi Íslands hf. Enn fremur bárust ráðuneytinu ýmsar upplýsingar varðandi iðgjöld ökutækjatrýgginga sem unnar hafa verið af Sambandi íslenskra tryggingafélaga (SÍT) og hafa verið afhent efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis. Rétt er að benda á að váttryggingafélög starfa á samkeppnismarkaði og eru á engan hátt skuldbundin að svara spurningum viðskiptaráðherra sem til þeirra var beint.

Í fylgiskjali með skýrslunni eru bréf Sjóvá-Almennra trygginga hf. og Váttryggingafélags Íslands hf. sem fylgdu svörum félaganna, ásamt ýmsum gögnum sem SÍT tók saman og afhenti ráðuneytinu.

Hér á eftir er að finna svör við þeim spurningum sem óskað var svara við í skýrslubeiðninu og bárust ráðuneytinu.

1. *Hafa tryggingafélögin gert úttektir á áhrifum skaðabótalaga og sé svo, hverjar eru niðurstöður þeirra?*

#### *Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Samband íslenskra tryggingafélaga (SÍT) veitti umsagnir á öllum stigum málsins við undirbúning að setningu skaðabótalaga og vegna lagabreytinga 1996 og 1999. Tóku fulltrúar Sjóvá-Almennra trygginga hf. virkan þátt í því starfi og er af hálfu félagsins vísað til umsagna þeirra. Hefur félagið falið SÍT að gera grein fyrir umsögnum og upplýsingum sem veittar voru, en allsherjarnefnd Alþingis mun hafa öll gögn undir höndum.

#### *Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

TM gerði úttekt á því hvaða áhrif þessar lagabreytingar hefðu og félagið fylgdist stöðugt með þróun tjónafjárhæða.

### **Áhrif setningar skaðabótalaga 1. júlí 1993 á bótafjárhæðir.**

Til 1. júlí 1993 gildi ólögfestur skaðabótaréttur byggður á venjum og dómafordæmi. Hinn 1. júlí 1993 voru sett skaðabótalög sem sögðu til um hvernig bæta skyldi líkamstjón til þriðja aðila. Þessum lögum hefur verið breytt tvisvar, 1. júlí 1996 og 1. maí 1999. Tryggingamiðstöðin gerði ekki spá um áhrif af setningu skaðabótalaganna 1993 á heildartjónafjárhæðir, en ljóst var að dreifing bóttanna tæki talsverðum breytingum, alvarlegri slys yrðu bætt með hærri fjárhæðum en minni háttar slys með lægri fjárhæðum.

Reynslan hefur sýnt að ekki varð marktæk breyting á meðalfjárhæð tjóna við setningu skaðabótalaganna 1. júlí 1993. Meðalslysátjón reiknað á föstu verðlagi var 1.250 þús. kr. á tímabilinu 1. janúar 1991 til 30. júní 1993 en virðist stefna í 1.260 þús. kr. á tímabilinu 1. júlí 1993 til 30. júní 1996 sem er hækkun um 0,8%.

### **Áhrif breytinga á skaðabótalögum 1. júlí 1996 á bótafjárhæðir.**

Athugun TM benti til þess að slysátjón mundu hækka um 13% að meðaltali og að tjón samtals í lögboðnum ökutækjategyggingum, þegar búið er að veða saman slysa- og munatjón, mundu hækka um 8,5%.

Reynslan sýnir lítið eitt meiri hækkun, meðalslysátjón reiknað á föstu verðlagi var 1.260 þús. kr. á tímabilinu 1. júlí 1993 til 30. júlí 1996 en virðist stefna í 1.480 þús. kr. á tímabilinu 1. júlí 1996 til 30. apríl 1999 sem er 17,5% hækkun.

Í athugun TM var ekki gert ráð fyrir að uppgjörskostnaður slysátjóna mundi hækka, en reyndin hefur orðið sú að lögmenn hafa séð sér færi á að hækka þóknun sína á þeim grundvelli að þeir séu að innheimta hærri fjárhæðir en áður. Auk þess má nefna önnur atriði óháð skaðabótalögum sem hafa áhrif til hækkunar tjónabóta. Laun hækkuðu og bera fór á herra örorkumati frá örorkunefnd og læknum.

TM telur nú, í ljósi þeirrar reynslu sem fengist hefur, að lagabreytingin 1996 hafi leitt til 14% hækkunar slysátjóna, hækkunar umfram það séu af öðrum ástæðum.

### **Áhrif breytinga á skaðabótalögum 1. maí 1999.**

Athugun TM benti til þess að slysátjón mundu hækka um 38% að meðaltali og að tjón samtals í lögboðnum ökutækjategyggingum, þegar búið er að veða saman slysa- og munatjón, mundu hækka um 25%.

Reynslan sýnir mun meiri hækkun, meðalslysátjón reiknað á föstu verðlagi var 1.480 þús. kr. á tímabilinu 1. júlí 1996 til 30. apríl 1999 en virðist nú stefna í 2.300 þús. kr. sem er 55% hækkun.

Í þessari athugun TM var heldur ekki gert ráð fyrir auknum lögmanskostnaði, en fyrirsjáanlegt er að þessi breyting skaðabótalaganna verður mikil búbot fyrir lögmenn. Einnig er álitamál hvort nægjanlegt tillit hafi verið tekið til aukningar á vaxtagreiðslum. Auk þess eru ýmis önnur atriði sem ekki er hægt að rekja beint til skaðabótalaganna sem hafa valdið hækkun meðalslysátjóns eins og félagið hefur bent á við ýmis tækifæri. Má þar nefna stórhækkun örorkumats frá örorkunefnd og læknum og hækkandi launa tjónþola.

TM telur nú, í ljósi þeirrar takmörkuðu reynslu sem komin er af uppgjöri tjóna eftir þessa breytingu að breyting skaðabótalaganna 1. maí 1999 hafi leitt til 40% hækkunar, en það sem þar er umfram sé af öðrum orsökum.

Þegar áhrif lagabreytinganna 1. maí 1999 voru metin í maí 1999 voru skoðuð öll umferðarslys sem félagið bætir og urðu á tímabilinu 1. júlí 1993 til 31. desember 1993. Þetta voru samtals 127 tjón sem ýmist voru uppgjörð eða langt komin í uppgjöri. Fyrir

hvert tjón var lagt mat á alla kostnaðarþætti samkvæmt lögnum eins og þau voru fyrir og eftir lagabreytinguna. Sundurliðaðar niðurstöður voru eftirfarandi:

**Tjón gerð upp og áætluð á grundvelli skaðabótaganna fyrir og eftir breytingu 1.5.1999.**

	Fyrir breytingu	Eftir breytingu	Breyting, %
Mískabætur	44.497.324	44.497.324	0%
Varanlegt tekjutap	100.995.398	183.762.144	82%
Tímabundin örorka	31.543.396	31.543.396	0%
Þjáningarbætur	12.015.167	12.015.167	0%
Sjúkrakostnaður	6.903.944	6.903.944	0%
Útfararkostnaður	250.000	250.000	0%
Makabætur	0	0	-
Barnalífeyrir	0	0	-
Vextir	9.088.005	13.255.190	46%
Uppgjörskostnaður	16.004.440	16.004.440	0%
Annar kostnaður	7.725.672	7.725.672	0%
<b>Tjón, samtals</b>	<b>229.023.347</b>	<b>315.957.278</b>	<b>38%</b>

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Þegar ný skaðabótagögn voru samþykkt á Alþingi í lok mars 1999 hóf félagið umfangsmikla athugun á líklegum áhrifum þeirra. Athuginin byggðist m.a. á ítarlegum upplýsingum félagsins um tjónareynslu fyrri ára. Niðurstaða þeirrar athugunar var að búast mætti við hækkun tjónakostnaðar vegna líkamstjóna um a.m.k. 40% samkvæmt lögnum sem tóku gildi 1. maí 1999 miðað við skaðabótagögn sem giltu frá 1. júlí 1996.

Samband íslenskra tryggingafélaga lét athuga ýmis áhrif nýju skaðabótaganna. SÍT hefur sent efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis margvísleg gögn um áhrif breytinga á skaðabótagögnunum og bendir félagið sérstaklega á minnisblað SÍT nr. 3 frá því í desember 2000.

Uppgjör slysatjóna tekur yfirleitt langan tíma vegna eðlis málsins. Félagið hefur gengið frá nokkrum uppgjörum á grundvelli skaðabótaganna frá 1. maí 1999. Tólkun nokkurra atriða eru enn nokkuð óljós og það virðist vera að koma í ljós að hækkun tjónakostnaðar í reynd kann að vera meiri en fyrrgreint mat frá 1999 gerði ráð fyrir.

*Samband íslenskra tryggingafélaga (SÍT):*

Minnisblað SÍT nr. 3 um áhrif skaðabótaga vegna spurninga efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis til SÍT er fylgiskjal með skýrslu þessari.

2. *Er í skaðabótagögnunum gengið of langt á einhverjum sviðum miðað við tilefni í að bæta tjónþola tjón sem hefur haft veruleg áhrif á iðgjaldahækkun?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Vísað er til svars við spurningu 1. SÍT hefur ítrekað bent á ýmis atriði sem betur mega fara í skaðabótagögnunum, t.d. skýrari ákvæði um framkvæmd laganna og einnig atriði þar sem augljós mistök hafa orðið við lagasmíðina. Spyrja má hvort Alþingi eigi ekki að hafa frumkvæði að því að láta rannsaka þá skerðingu á tekjuöflunarhæfi sem raunverulega hefur orðið hjá þeim sem lenda í slysum og fá gert upp fjárhagstjón sitt

samkvæmt skaðabótalögum. Þannig mætti afla vitneskju sem leiddi til þess að slösuðum væru greiddar fullar bætur sem væru bæði raunhæfar og sanngjarnar.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

TM telur að gengið hafi verið of langt á ýmsum sviðum varðandi bótafjárhæðir. Sem dæmi þar um má nefna að ákvörðun lágmarkslauna er allt of há þegar miðað er við bætur til fólks sem komið er á vinnumarkað. Ekki getur talist eðlilegt að skylda tjónvalda til að ofbæta tjón.

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Þegar bætur fyrir varanlega örorku eru reiknaðar út samkvæmt núgildandi skaðabótalögum má ekki miða við lægri árslaun en 1.200.000 kr. (miðað við lánskjaravísitölu í júlí 1993). Í desember 2000 er þessi fjárhæð 1.459.206 kr., sbr. 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga eins og henni var breytt með lögum nr. 37/1999. Þessi viðmiðunar fjárhæð er hærri en lágmarkslaun sem greidd eru í landinu og veldur því að vátryggingafélögin þurfa að greiða, fyrir hönd tjónvalda, mörgum tjónþolum sem slasast eftir 1. maí 1999 mun hærri bætur en ef miðað væri við rauntekjur tjónþolans. Ákvæði þetta stangast algjörlega á við þá meginreglu skaðabótaréttarins að tjónþoli skuli fá bætur sem gera hann fjárhagslega eins settan og hefði hann ekki orðið fyrir tjóni og veldur verulegri hækkunarþörf á iðgjöldum fyrir ábyrgðartryggingar, m.a. fyrir ökutæki.

Með lögum nr. 37/1999 var fellt niður ákvæði um að ekki skuli greiða bætur fyrir miska sem er minni en 5%. Fullyrða má að afleiðingar slyss séu oft mjög óverulegar þegar miski er metinn undir 5% og hinn slasaði verði því ekki fyrir teljandi tjóni. Þessi breyting veldur því aftur á móti að miklu fleiri munu leita eftir bótum og kostnaður við að afla gagna og meta þessi tjón mun verða umtalsverður, auk þeirra bóta sem greiða þarf þeim sem metnir eru með miska á bilinu 1–5 stig. Þessi breyting kallar því á hærri iðgjöld til að bæta tjónþolum oft og tíðum óverulegt tjón.

3. *Hvernig hefur skattgreiðslum afhagnaði tryggingafélaganna verið háttað árlega á undanförunum árum með tilliti til framlaga í bótasjóðina?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Félagið greiðir tekjuskatt af hagnaði í samræmi við lög um tekjuskatt og eignarskatt, nr. 75/1981, og hefur við útreikning á skattstofni verið tekið tillit til framlaga í tjónaskuld (áður nefnt bótasjóður), í samræmi við 6. tölul. 31. gr. sömu laga, sem og annarra rekstrargjalda.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Hér á eftir eru upplýsingar um hagnað fyrir skatt, tekju- og eignarskatt og hækkun eigin tjónaskuldar fyrir tímabilið 1995–1999 í millj. kr.

	1995	1996	1997	1998	1999
Hagnaður fyrir skatt	233,5	389,7	362,5	405,2	351,2
Tekju- og eignarskattur	64,9	110,1	84,0	86,3	115,8
Hækkun eigin tjónaskuldar	400,9	626,3	359,8	420,4	702,7

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Ár	Breyting eigin tjónaskuldar '000	Breyting útfjöfnunarskuldar '000	Breyting samtals '000	Álagning tekju- og eignarskatt '000
1996	666.843	74.400	741.243	4.498
1997	515.231	11.100	526.331	99.709
1998	334.217	30.000	364.217	121.302
1999	726.858	-100.000	626.858	34.246

4. *Hvernig eru bótasjóðir tryggingafélaganna ávaxtaðir og með hvaða kjörum og hve stór hluti fjármagnstekna af framlögum í bótasjóðina rennur í sjóðina til að mæta tjónaskuld?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Í ársreikningum félagsins er reiknaður liður, fjárfestingartekjur af vátryggingarekstri, og reiknast hann í samræmi við ákvæði 10. gr. reglugerðar um ársreikninga og samstæðureikninga vátryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga, nr. 613/1996. Þar segir að við útreikninginn skuli nota ákveðna ávöxtunarkröfu á markaði frekar en ávöxtun félagsins sjálfs. Þessi ávöxtun er því ekki á valdi félagsins, en hefur áhrif á skiptingu afkomu milli vátryggingarekstrar og fjármálaekstrar. Innifalin í þessum útreikningi er ávöxtun á tjónaskuld (áður nefnt bótasjóður) félagsins. Tengsl tjónaskuldar við ákveðnar eignir félagsins eru þau að í reglugerð um jöfnun eigna á móti vátryggingarskuld vátryggingafélaga, nr. 646/1995, er kveðið á um ramma fyrir fjárfestingarstefnu fyrir eignir sem nema sömu fjárhæð og vátryggingarskuldin (þ.m.t. tjónaskuldin). Félaginu ber að halda skrá yfir þessar eignir en ávöxtun þeirra er ekki sérstaklega tilgreind í ársreikningi. Fjárfestingartekjur af vátryggingarekstri, og þar með af tjónaskuld, hafa verið reiknaðar á þennan hátt frá gildistöku fyrrnefndrar reglugerðar, nr. 613/1996, en áður var þessi tekjuliður ekki sérstaklega skilgreindur. Tjónaskuld er sama hugtak og nefnt var bótasjóður fyrir gildistöku reglugerðarinnar.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Tryggingamiðstöðin ávaxtar vátryggingarskuld félagsins í samræmi við reglugerð nr. 646/1995, um jöfnun eigna á móti vátryggingarskuld vátryggingafélaga. Reglugerðin gefur ákveðin fyrirmæli um áhættudreifingu eigna á móti vátryggingarskuldinni og setur félaginu ákveðnar skorður um ávöxtun hennar.

Vátryggingarskuldin er á hverjum tíma ákvörðuð þannig að hún samsvari óuppgerðum heildarskuldbindingum félagsins vegna gerðra vátryggingasamninga að mati félagsins, sbr. 34. gr. laga nr. 60/1994, um vátryggingastarfsemi, og 33. og 49.–56. gr. reglugerðar nr. 613/1996, um ársreikninga og samstæðureikninga vátryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga. Ákvæði laga og reglugerða eru skýr og afdráttarlaus í þessu sambandi og í samræmi við þau tryggingafræðilegu lögmál sem starfsemin lýtur. Það er algerlega óhád öðrum þáttum í rekstri félagsins hvernig vátryggingarskuldin er metin og ákvörðuð. Ekki er rétt að segja að vextir af vátryggingarskuld eða öðrum eignum renni í vátryggingarskuld heldur eru hverri vátryggingargrein reiknaðar fjármunatekjur sem ákvarðast af meðalfjárhæð eigin vátryggingarskuldar ásamt verðlagsbreytingum og ávöxtunarmöguleikum á fjármálamarkaði, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 613/1996.

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Til að forðast allan misskilning þegar spurt er um ávöxtun bótasjóða er hugtakið „bótasjóðir“ ekki lengur notað við rekstur vátryggingastarfseminnar heldur hugtakið vátryggingarskuld. Vátryggingarskuld skiptist í fjórar mismunandi tegundir efnahagsliða. Í fyrsta lagi er um að ræða tjónaskuld sem er sú fjárhæð sem lögð er til hliðar til þess að mæta greiðslum vegna óuppgerðra tjóna. Í öðru lagi er það útjöfnunarskuld sem er sú fjárhæð sem lögð er til hliðar til að mæta sveiflum í tjónareynslu félagsins frá ári til árs. Í þriðja lagi er iðgjaldaskuld, sem er sá hluti bókfærðra iðgjalda á árinu sem tilheyrir vátryggingartímabili næsta árs, og í fjórða lagi ágóðaskuld sem er skuld félagsins við vátryggingartaka vegna samnings um hlutdeild í afkomu einstakra vátryggingargreina eða viðskipta.

Ógreiddar bætur vegna skaðabótaskyldra líkamstjóna sem færast undir tjónaskuld eru verðtryggðar og bera að auki 4,5% vexti frá og með tjónsdegi samkvæmt núgildandi skaðabótalögum. Tekið er tillit til þessarar verðtryggingar og vaxta við reglulegt endurmat tjónsáætlunar. Af þessum sökum hækkar tjónaskuldin vegna vaxta og verðlagsþróunar á hverjum tíma.

Samkvæmt lögum skal vátryggingafélag sjá til þess að fyrir hendi séu eignir sérstaklega tilgreindar á móti vátryggingarskuldinni til að tryggja að félagið geti staðið við vátryggingarskuldbindingar sínar. Samkvæmt reglugerð nr. 646 frá 15. desember 1995, um jöfnun eigna á móti vátryggingarskuld vátryggingafélaga, eru settar reglur um hvernig félagið megi ávaxta þessar tilteknu eignir. VÍS ávaxtar umræddar eignir í einu og öllu í samræmi við ákvæði fyrrgreindrar reglugerðar.

Í reglugerð um ársreikninga vátryggingafélaga nr. 613 frá 26. nóvember 1996 er kveðið á um hvernig skipting fjármagnstekna félagsins er milli vátryggingastarfsemi og tekna félagsins af fjármálarekstri. Í 10. gr. reglugerðarinnar segir: „Undir lið 2 Fjárfestingartekjur af vátryggingarekstri, skal færa reiknaða ávöxtun af meðaltali eigin vátryggingarskuldar við upphaf og lok reikningsársins auk reiknaðra áhrifa verðlagsbreytinga á eigin vátryggingarskuld sbr. 20 gr. Við vaxtaútreikninginn skal nota vaxtafót sem er jafnhár og meðaltal ávöxtunarkröfu á reikningsárinu af þriggja til fimm ára verðtryggðum spariskírteinum ríkissjóðs í viðskiptum á Verðbréfaþingi Íslands og skal Vátryggingaefirtílið (innsk. Fjármálaefirtílið) birta vátryggingafélögunum þessa viðmiðun.“ Í þessu felst að vátryggingafélagi ber að skila vátryggingarekstrinum, og þar af leiðandi hverri tryggingargrein innan vátryggingarekstrarins, tiltekinni ávöxtun af eignum sem eru á móti vátryggingarskuld án tillits til þess hvernig tekist hefur til við ávöxtun viðkomandi eigna. Þessar fjármagnstekjur eru færðar til tekna á viðkomandi vátryggingargrein.

Skipting fjármagnstekna milli vátryggingastarfsemi og fjármálastarfsemi hefur verið eftirfarandi árin 1995 til 1999:

	<b>Heildar- fjármagnstekjur '000</b>	<b>Hlutdeild vátryggingarekstrar í fjármagnstekjum '000</b>
1995	840.162	776.989
1996	1.000.017	783.340
1997	1.089.330	862.940
1998	1.090.139	730.443
1999	1.961.397	1.278.176



5. Er þörf á að breyta reglum um mat á tjónaskuld?

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Reglur um mat á tjónaskuld er að finna í lögum um váttryggingastarfsemi, nr. 60/1994, og í reglugerð nr. 613/1996, um ársreikninga og samstæðureikninga váttryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga. Við mat á tjónaskuld Sjóvár-Almennra trygginga hf. er ákvæðum þessara laga og reglugerðar fylgt. Reglugerðin er að stofni til lögfesting á EES-ákvæðum. Ekki verður talið að rök styðji að teknar séu upp séríslenskar reglur um mat á tjónaskuld. Íslensk váttryggingafélög starfa í opnu samkeppnisumhverfi og því eðlilegt að starfsskilyrði þeirra séu sem líkust því sem þekkist annars staðar.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Reglur þær sem hér gilda um tjónaskuld eru, eftir því sem við best vitum, sambærilegar við það sem gildir í samkeppnislöndum okkar. Félagið telur ástæðulaust að breyta þeim hér á landi sérstaklega.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Fjallað er um mat á tjónaskuld í 50.–53. gr. reglugerðar nr. 613/1996, um ársreikninga og samstæðureikninga váttryggingafélaga annarra en líftryggingafélaga. Miðað við reynslu undanfarinna ára telur félagið ekki þörf á breytingum á reglum um mat á tjónaskuld.

6. Gáfu breytingar á mati á tjónaskuld tilefni til breytinga á iðgjöldum bifreiðatrygginga á árunum 1999 og 2000?

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Ýmsir samverkandi þættir í rekstri váttryggingafélags hafa áhrif á iðgjaldþörf. Þar vegur tjónakostnaður að sjálfsögu þyngst. Afkoma af ökutækjatryggingum hefur í mörg ár verið neikvæð og reyndar farið enn versnandi á allra síðustu árum. Við gildistöku skaðabótalaga 1. júlí 1993 breyttust bótaforsendur mikið og fylgdi þessari breytingu nokkur óvissa um þróun bótagreiðslna. Við breytingu á lögnum 1996 og 1999 jókst óvissa um þróun bótagreiðslna enn til muna. Útreikningar félagsins bentu strax til þess að bótagreiðslur vegna breytinga á skaðabótalögum mundu stórákast. Tíminn hefur síðan leitt í ljós að bætur vegna líkamstjóna hafa hækkað stórlega umfram áætlanir. Í raun er ekki tímabært að segja til um hver endanleg heildaráhrif breytinganna munu verða. Þegar lagt er mat á iðgjaldþörf er horft til afkomu í greininni og tekið tillit til áætlana um þróun bótagreiðslna, þ.e. tjónaskuldar, og einnig er rekstrarkostnaður tekinn inn í myndina. Iðgjöld lögboðinna ökutækjatrygginga voru hækkuð um mitt ár 1999 og aftur um mitt ár 2000. Ástæða hækkunar á árinu 1999 var fyrst og fremst breyting á skaðabótalögum en versnandi afkoma í greininni vegna hækkaðra tjónabóta og hærri tjónatíðni hafði einnig sín áhrif. Á árinu 2000 hélt afkoma greinarinnar enn áfram að versna svo að iðgjaldahækkun reyndist óumflýjanleg.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Almennt eiga breytingar sem gera þarf á tjónaskuld félags vegna aukinna eða minnkandi tjónabóta að hafa áhrif á iðgjöld. Vegna markaðsaðstæðna var ekki hægt að ákveða iðgjöld bifreiðatrygginga árána 1999 og 2000 á fyrrgreindum grundvelli.

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Breytingar á mati á tjónaskuld einar gefa ekki tilefni til breytinga á iðgjöldum heldur heildartjónakostnaður á hverjum tíma.

Nokkurs misskilnings virðist gæta bæði í þessari spurningu og þeirri 11. um eðli og samspil tjónaskuldar og tjónakostnaðar.

Tjónaskuld endurspeglar áætlaðar ógreiddar bætur vegna óuppgerðra tjóna eins og fram kemur í svari við spurningu 4 en tjónakostnaður segir til um heildarkostnað vegna tjóna viðkomandi tímabils, greiddan og ógreiddan. Iðgjöld eru síðan m.a. afleiðing tjónakostnaðar.

Uppgjörstími tjóna er mjög mismunandi. Það tekur tiltölulega stuttan tíma að gera upp eignatjón en oft tekur langan tíma að gera upp líkamstjón vegna slysa. Ástæða fyrir löngum uppgjörstíma líkamstjóna, t.d. vegna umferðarslysa, er sú að iðulega er beðið endurhæfingar þess sem slasast og endanlegs örorkumats vegna líkamstjóns.

Tjónaskuldin er stöðugt endurmetin í samræmi við nýjar upplýsingar um ógreidd tjón og getur endurmatið leitt til lækkunar hennar eða hækkunar. Fjárhæð tjónaskuldar tekur þess vegna sífelldum breytingum. Heildartjónaskuld getur því hækkað ef vátryggingarstofn fer stækkandi, tjónatiðni eykst eða ef kostnaður einstakra tjóna vex, t.d. vegna verðlagsbreytinga, vaxta eða breytinga á lagaumhverfi. Á sama hátt getur tjónaskuld lækkað, t.d. ef meðaluppgjörstími tjóna styttist eða meðaltjón lækkar. Af þessum sökum endurspeglar breyting tjónaskuldar ekki ein þróun tjónakostnaðar heldur þarf að meta heildartjónakostnað tímabils, greiddan og ógreiddan.

7. *Hvernig hefur eigið fé, hagnaður, sjóðir og bankainnstæður tryggingafélaganna vaxið samanborið við vátryggingarskuld?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Það liggur í hlutarins eðli að breytingar á tjónaskuld til hækkunar eða lækkunar hafa áhrif á afkomu félagsins að öðru óbreyttu. Eigið fé breytist venjulega í samræmi við afkomu félagsins, hagnaður eykur eigið fé en tap lækkar það. Sjóðir og bankainnstæður hjá félaginu eru á engan hátt bundnar af breytingum á hagnaði, eigin fé eða vátryggingarskuld.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Vátryggingarskuld á móti eigin fé, hagnaði, sjóði og bankainnstæðum hefur þróast eins og hér segir á undanförunum árum í millj. kr.:

	1995	1996	1997	1998	1999
Eigið fé	1.113,6	1.388,0	1.656,7	2.987,8	3.636,9
Hagnaður	168,6	279,7	278,5	318,9	235,4
Sjóður og bankar	1.114,1	871,4	980,6	805,9	734,8
<b>Samtals</b>	<b>2.396,2</b>	<b>2.539,0</b>	<b>2.915,8</b>	<b>4.112,5</b>	<b>4.607,1</b>
<b>Vátryggingarskuld</b>	<b>7.013,0</b>	<b>7.611,0</b>	<b>8.207,0</b>	<b>8.829,0</b>	<b>9.322,0</b>
<b>Vátryggingarskuld, samtals</b>	<b>2,93</b>	<b>3,00</b>	<b>2,81</b>	<b>2,15</b>	<b>2,02</b>

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Eftirfarandi yfirlit sýnir framangreindar stærðir fyrir VÍS árin 1996–1999 í þús. kr.

Ár	Eigið fé	Hagnaður	Sjóðir og bankainnstæður	Eigin vátryggingarskuld
1996	1.579.298	306.831	1.516.029	11.288.425
1997	1.918.067	305.066	1.185.550	11.660.459
1998	2.220.128	311.342	1.314.611	12.095.434
1999	2.600.214	358.864	1.255.310	13.005.835

8. *Hvaða áhrif hafa afkoma og afkomuhorfur á iðgjaldaákvarðanir tryggingafélaganna?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Afkoma og afkomuhorfur til lengri tíma hafa úrslitaáhrif á iðgjaldaákvarðanir félagsins. Eins og í öðrum fyrirtækjarekstri þarf verð útseldrar vöru eða þjónustu að vera þannig að jákvæð rekstrarafkoma náist. Sé því um neikvæða afkomu að ræða í vátryggingarekstri leiðir það venjulega til hækkunar iðgjalda en góð afkoma getur leitt til lækkunar iðgjalda eða rýmkunar skilmála.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM): (svar við spurningum 8–10)*

TM reynir að ákvarða iðgjöld á grundvelli afkomuhorfa í hverri vátryggingargrein. Félagið gerir það ekki með skipulegum hætti að reka eina vátryggingargrein með miklum hagnaði til þess að halda niðri iðgjöldum í annarri grein eða að nota slaka afkomu í einni grein til að réttlæta há iðgjöld í öðrum. Félagið tekur ákvörðun um iðgjöld í hverri grein fyrir sig óháð afkomu í öðrum greinum.

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Hluti af reglulegu starfi félagsins er mat á afkomuhorfum einstakra tryggingargreina. Ákvörðun um iðgjöld byggist síðan á niðurstöðum þessara athugana og markaðsverði á hverjum tíma.

9. *Nota tryggingafélögin góða afkomu í einni grein trygginga til að halda niðri iðgjöldum í annarri grein?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Aðalreglan er sú að hver og ein vátryggingargrein þarf að standa undir þeim tjónakostnaði sem henni fylgir. Ýmsar ytri aðstæður geta síðan haft áhrif á hversu reglulega breytingar eru gerðar á iðgjöldum einstakra vátryggingargreina. Þar hefur t.d. áhrif verðlagning samkeppnisaðila, horfur til lengri tíma um afkomu greinarinnar ásamt afkomuhorfum félagsins í heild. Afkoma einstakra vátryggingargreina getur sveiflast allnokkuð milli ára vegna breytinga á tjónatíðni eða stórtjóna, svo að dæmi sé tekið. Þegar til lengri tíma er litið er markmiðið að iðgjöld hverrar einstakrar vátryggingargreinar standi undir þeim kostnaði sem henni fylgir.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Sjá svar við spurningu nr. 8.

Vátryggingafélag Íslands hf.:

Nei.

10. *Nota tryggingafélögin slaka afkomu í einni grein trygginga til að halda iðgjöldum of háum í annarri grein?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Sjá svar við spurningu nr. 9.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Sjá svar við spurningu nr. 9.

Vátryggingafélag Íslands hf.:

Nei.

11. *Var ekki eðlilegt að líta til bæði heildarafkomu tryggingafélaganna við iðgjaldaákvörðun á þessu og síðasta ári, sem og mats á tjónaskuld í bílatryggingum? Voru 2 milljarðar króna sem losnuðu úr tjónaskuld árána 1991–1996 dregnir frá og höfðu þar með áhrif til lækkunar á iðgjaldabörf þessa og síðasta árs?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Félagið lítur svo á að betri afkomu í einni grein vátrygginga skuli ekki nýta til að halda niðri iðgjöldum í annarri grein. Félagið telur það ósanngjarnt gagnvart vátryggingartökum í þeirri grein sem góða afkomu gefur. Þeir eigi að njóta lækkunar iðgjalda eða rýmkunar skilmála á sinni vátryggingargrein en ekki sjá á eftir góðri afkomu yfir til vátryggingartaka í greinum sem bera of lág iðgjöld. Heildarafkoma félagsins er ekki eingöngu afkoma af vátryggingarekstrinum heldur telst þar með t.d. ávöxtun eigin fjár félagsins og afkoma annarra rekstrarliða en vátryggingarekstrar. Eðlilegt er að líta til mats á tjónaskuld við iðgjaldaákvörðanir, hvort sem um er að ræða lögboðnar ökutækjatyggingar eða aðrar vátryggingargreinar og var það gert við ákvörðun iðgjalda á þessu og síðasta ári. Félagið hefur ekki haft undir höndum þá 2 milljarða sem í spurningunni eru sagðir hafa losnað úr tjónaskuld árána 1991–1996 og getur því ekki tjáð sig um meðferð þeirra. Meginreglan er hins vegar sú að lækki tjónaskuld færast sú upphæð til tekna hjá félaginu en hækki tjónaskuld færast sú upphæð til gjalda.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Heildarafkoma vátryggingafélags ræðst af afkomu vátryggingarekstrar, árangri í fjármálarekstri og ef til vill óreglulegum tekjum. Ef afkoma félagsins er mjög góð og hagnaður meiri en hæfilegt getur talist er líklegt að iðgjöld í einhverjum vátryggingargreinum séu óþarflega há og það megi lækka þau í þeim greinum sem þannig háttar til um. Á sama hátt þarf að huga að því ef tap er af rekstri félagsins eða hagnaður óviðunandi miðað við það fjármagn sem bundið er í rekstrinum hvort afkoma einhverra vátryggingargreina sé svo slæm að nauðsynlegt sé að hækka iðgjöld í þeim greinum.

Hvort sem afkoma félagsins er góð eða slæm er það skylda félagsins að fylgjast með afkomu hvernar vátryggingargreinar og sjá til þess að iðgjöld sem boðin eru séu sanngjörn í garð vátryggingartaka og í samræmi við þá áhættu sem í vátryggingunni felst og eðlilegan rekstrarkostnað sbr. 55. gr. laga nr. 60/1994, um vátryggingastarfsemi. Það er

andstætt fyrrnefndu lagaákvæði og góðum váttryggingavenjum að bæta sér upp of lág iðgjöld í einni grein með of háum iðgjöldum í öðrum greinum. Komið hefur í ljós að á undanförunum árum hafa iðgjöld í ökutækjatrýggingum verið of lág miðað við áhættu. Félagið hefur reynt að bregðast við því með iðgjaldabreytingum sl. sumar. Félagið telur reyndar að ef ekki komi til bætt umferðarmening og fækkun tjóna, einkum slysa, vanti enn nokkuð upp á að rekstur ökutækjatrýgginga sé kominn í viðunandi horf. Félagið telur þó að ekki sé rétt að hækka iðgjöldin meira að sinni, reyna verði til þrautar að ná niður tjónþunganum áður en iðgjöld hækka meira.

Við mat á rekstrargrundvelli ökutækjatrýgginga er horft til mats á tjónaskuld og matsþróunar, þ.e. hvort eitthvað losnar úr tjónaskuld umfram það sem greitt er. Spurt er um 2 milljarða króna sem losnuðu úr tjónaskuld árána 1991–1996. Í fréttatilkynningu sinni frá 24. júlí 2000 talar Fjármálaeftirlitið reyndar um 1,9 milljarða króna sem losnað hafi úr tjónaskuld vegna 1998 og fyrr. TM getur ekki svarað fyrir þessar fjárhæðir og hefur engin tók á að sannreyna þær. Hjá TM losnuðu 142 millj. kr. úr tjónaskuldinni á árinu 1999 vegna 1998 og fyrr.

TM leggur metnað sinn í að vanda til mats á váttryggingarskuld félagsins og fullyrðir að hún samsvari óuppgerðum heildarskuldbindingum félagsins vegna gerðra váttryggingarsamninga eins og ætlast er til.

Sem svar við því hvort afkoma félagsins gefi tilefni til að endurskoða iðgjaldagrundvöll félagsins í heild sinni skal bent á hagnað félagsins sem hlutfall af eigin fé, í millj. kr.

	1995	1996	1997	1998	1999
Eigið fé	1.113,6	1.388,0	1.656,7	2.987,8	3.636,9
Hagnaður	168,6	279,7	278,5	318,9	235,4
Hagnaður, eigið fé	15,1%	20,2%	16,8%	10,7%	6,5%

Hér sést að ávöxtun eigin fjár hefur farið stöðugt lækkandi frá 1996 og var á árinu 1999 langt frá því að uppfylla þær kröfur sem gerðar eru til fyrirtækja á Verðbréfaþingi Íslands.

#### *Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Stefna Váttryggingafélags Íslands er að hver einstök tryggingargrein standi undir sér eins og kostur er á hverjum tíma. Félagið hefur átt því láni að fagna að ávöxtun á fjármagnsmarkaði hefur verið góð undanfarin ár og hefur það gert félaginu mögulegt, m.a. með tilliti til heildarafkomu, að fresta iðgjaldabreytingum í nokkrum tilvikum.

Hvað varðar seinni hluta spurningarinnar virðist koma fram sami misskilningur um eðli og samspil tjónaskuldar og tjónakostnaðar og í spurningu 6. Allar breytingar á tjónaskuld koma fram í tjónakostnaði félagsins til hækkunar eða lækkunar og hafa þannig, ásamt öðrum þáttum, áhrif á iðgjaldaákvörðun á hverjum tíma. Vísast að öðru leyti til svara við spurningu 6 hér að framan.

12. *Hafði slakur kaupmáttur á fyrri hluta síðasta áratugar áhrif á iðgjaldaákvörðanir tryggingafélaganna og hefur vaxandi kaupmáttur á undanförunum árum haft áhrif?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Í fyrri svörum hefur verið gerð grein fyrir því hvernig félagið metur iðgjaldþörf til lengri tíma. Kaupmáttur sem slíkur hefur aldrei verið viðmiðun við iðgjaldaákvarðanir hjá félaginu. Hækkni hins vegar laun í landinu (sem ekki þarf að þýða aukinn kaupmátt) má búast við hækkandi tjónabótum í þeim váttryggingargreinum þar sem tekið er mið af launum manna (við uppgjör líkamstjóna) og er þess vegna líklegt að iðgjöld í þessum greinum hækki.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

TM reynir að byggja iðgjaldsákvæðanir sínar á grundvelli tjónareynslu í hverri váttryggingargrein. Laun í landinu eru aðeins einn liðursem áhrif hefur á tjónareynsluna og hafa iðgjöld félagsins ekki einvörðungu tekið breytingum vegna launabreytinga í landinu.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Í lögboðnum ökutækjatrýggingum, sem virðast tilefni spurninganna, er ábyrgðar- og bótasvið ákveðið í lögum og er því eins fyrir öll váttryggingafélög, innlend og erlend. Iðgjaldaákvarðanir taka því mið af þeirri vernd sem löggjafinn ákveður að þegnarnir skuli njóta og eru fyrst og fremst afleiðing ákvörðunar löggjafarvaldsins. Kaupmáttarhugleiðingarnar hafa væntanlega verið vandlega íhugaðar á vettvangi löggjafarsamkomunnar, en þær eru ekki áhrifaþáttur við iðgjaldaákvörðun félagsins í þessari grein trygginga sem ákveðin er með lögum.

13. *Hver hefur árleg aukning tekna af iðgjöldum bifreiðatrygginga með vaxandi bílafloða landsmanna verið frá árinu 1995?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Erfitt er að tengja saman stækkun bílafloða landsmanna og breytingu á iðgjaldatekjum félagsins. Samsetning bílafloðans sem félagið tryggir er breytileg, t.d. gæti hlutfallsleg fjölgun stórra bíla ein og sér leitt til iðgjaldaaukningar en hlutfallsleg fjölgun lítilla bíla leiðir í fyrstu til lækkunar á iðgjaldatekjum. Þá spilar breyting á markaðshlutdeild einstakra félaga einnig inn í iðgjaldatekjur þeirra.

Árleg breyting iðgjaldatekna af lögboðnum ökutækjatrýggingum 1995–1999 var eftirfarandi:

	<b>Bókfærð iðgjöld, kr.</b>	<b>Breyting frá árinu á undan, %</b>
1995	1.181.000.000	
1996	1.196.000.000	1,2
1997	1.262.000.000	5,5
1998	1.423.000.000	12,7
1999	1.899.000.000	33,5

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM): (svar við spurningum 13–14)*

Hér á eftir eru bókfærð iðgjöld og greidd tjón á árunum 1995–1999. Athygli er vakin á því að bókfærð iðgjöld eru útgefin iðgjöld hvers árs. Iðgjöld eru að jafnaði greidd eitt

ár fyrir fram. Þess vegna getur verið nokkur munur á bókfærðum iðgjöldum á árinu og iðgjöldum vegna þeirrar áhættu sem félagið ber á árinu. Greidd tjón eru allar tjónagreiðslur á viðkomandi reikningsári óháð því hvenær tjónin urðu. Oft tekur langan tíma að meta afleiðingar slyss. Greidd tjón á árinu 1999 eru því fjarri því að gefa til kynna fjárhæð bóta vegna tjóna sem urðu á því ári. Vegna breytinga á skaðabótalögum 1996 og einkum 1999 má reikna með því að tjónagreiðslur vegna tjóna sem urðu á árinu 1999 verði miklu hærri en sú fjárhæð sem greidd var á árinu 1999.

	1995	1996	1997	1998	1999
Bókfærð iðgjöld	942.034.773	958.676.570	900.256.540	961.588.805	1.130.161.898
Greidd tjón	701.484.631	772.166.890	798.278.498	920.451.281	1.222.797.410
Bílastofn TM, skirteinisár	26.251	27.852	31.306	35.098	40.450
Bílafloti landsmanna	140.525	145.063	149.170	157.624	168.429
Iðgjöld TM, bílastofn TM	35.886	34.420	28.757	27.397	27.940
Greidd tjón, fjöldi skirteina	26.722	27.724	25.499	26.225	30.230
Greidd tjón, bókfærð iðgjöld	0,74	0,81	0,89	0,96	1,08

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Árleg þróun ársiðgjalda lögboðinna ökutækjatrýgginga hefur verið eftirfarandi:

	Ársiðgjöld '000
1995	1.623.995
1996	1.621.080
1997	1.503.479
1998	1.397.500
1999	1.545.338

14. *Hver hefur orðið aukning á iðgjaldstekjum vegna fjölgunar bíla samanborið við aukningu á bótagreiðslum?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Að hluta til sama spurningu og nr. 13 og á svar við þeirri spurningu því hér við að hluta. Ekki er tilgreint hvaða tímabil er átt við, en eins og fram kemur í svari við spurningu nr. 13 hefur félagið ekki upplýsingar um aukningu iðgjaldatekna eingöngu vegna fjölgunar bíla þar sem aðrir þættir hafa einnig haft áhrif á iðgjaldatekjurnar undanfarin ár. Félagið hefur heldur ekki upplýsingar um þá aukningu á greiddum bótum sem rekja má til fjölgunar bíla og veldur það því að erfitt er að fá fram sambærilegar stærðir.

#### **Tjón áranna 1995–1999 í lögboðnum ökutækjatrýggingum.**

	Samtals tjón	Breyting frá árinu á undan, %
1995	1.187.000.000	
1996	1.663.000.000	40,2
1997	1.292.000.000	-22,3
1998	1.423.000.000	10,2
1999	2.501.000.000	75,7

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Sjá svar við spurningu nr. 13.

Vátryggingafélag Íslands hf.:

Arleg þróun heildariðgjalda og tjóna lögboðinna ökutækjatrýgginga hefur verið þessi:

	Ársiðgjöld '000	Tjónakostnaður '000
1995	1.623.995	1.736.408
1996	1.621.080	1.893.931
1997	1.503.479	1.858.421
1998	1.397.500	1.630.830
1999	1.545.338	2.397.596

15. Hvernig sundurliðast iðgjaldabörf þessa og síðasta árs hjá tryggingafélögunum eftir einstökum áhættuþáttum?

Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:

Ekki er ljóst við hvaða áhættuþætti er átt.

Tryggingamiðstöðin hf. (TM):

Helstu áhættuþættir iðgjalds eru áhættuflokkur (gerð og notkun ökutækis), búseta vátryggingartaka og aldur. Hver áhættuþáttur hefur sinn stuðul, en þeir til samans ákvarða iðgjaldið. Félagið vill ekki birta þessa stuðla, en er reiðubúið til að sýna þeim nefndarmönnum sem þess óska nánar hvernig iðgjaldaskráin er byggð upp.

Vátryggingafélag Íslands hf.:

Iðgjöld skiptast almennt í áhættuþátt (risk premium), rekstrarkostnað, fjármagnsliði og hagnað.

Sundurliðun á verðlagningu þjónustu á samkeppnismarkaði eru samkeppnisupplýsingar sem félagið birtir ekki opinberlega.

16. Hvernig hafa iðgjöld vegna bifhjólattrýgginga þróast síðastliðin fimm ár og hvernig hefur slysiðni og tjónaútgjöldum verið háttáð á sama tíma?

Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:

Hjá félaginu hefur þróunin verið þessi (samtals fyrir tímabilið 1994–1999):

Samtals iðgjöld	44.529.186 kr.
Samtals tjón	94.742.201 kr.
Tjónahlutfall	213%
Tjónatiðni	3%



*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Iðgjöld, tjón og tjónatiðni vegna mótorhjólattrygginga undanfarin ár hafa verið sem hér segir.

	1995	1996	1997	1998	1999
Iðgjöld ársins	6.767.876	7.726.973	16.011.801	17.290.119	22.315.388
Tjón ársins	256.847	8.906.605	34.826.771	42.072.477	119.904.280
Þar af vegna slysa	4.560	8.526.163	34.162.720	41.066.168	117.283.981
Þar af vegna muna	252.287	380.442	664.051	1.006.309	2.620.299
Tjónatiðni, %	3,17	5,33	3,83	2,90	3,39
Þar af vegna slysa, %	0,79	3,33	2,37	1,39	1,98
Þar af vegna muna, %	2,38	2,00	1,46	1,51	1,41
Tjón, iðgjöld, %	4	115	218	243	537

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Heildartjónaprósenta undanfarin 5 ár er 98%. Frekari sundurliðun er ekki birt opinberlega af samkeppnisástæðum.

17. *Hve mikla afslætti veita tryggingafélögin af öðrum tryggingum en bílatryggingum þegar allar tryggingar viðskiptavina falla til eins og sama tryggingafélags?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Bent er á að gerður er greinarmunur á afslætti og því sem kallað er bónus í ökutækja-tryggingum. Aðalreglan er sú, og gildir hún bæði fyrir afslátt og bónus, að tjónareynsla viðskiptavinar skiptir mestu um þau kjör sem honum bjóðast. Þeir viðskiptavinir Sjóvá-Almennra trygginga hf. sem hafa Fjölskyldutryggingu hjá félaginu ásamt tveimur öðrum grunntryggingum eru meðlimir í Stofni. Stofnaðild veitir 10% afslátt af ákveðnum tryggingum hjá félaginu. Vátryggi viðskiptavinar tvö ökutæki hjá félaginu gefur það rétt til 20% afsláttar af Fjölskyldutryggingu. Hafi viðskiptavinur fjórar eða fleiri grunntryggingar hjá félaginu og er að auki tjónlaus og skilvís fær hann í lok árs 10% endurgreiðslu iðgjalds á öllum grunn- og viðbótartryggingum Stofns, nema líftryggingum.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM): (svar við spurningum 17–18)*

Af samkeppnisástæðum vill félagið ekki gefa nákvæmar upplýsingar um þá afslætti sem gefnir eru, en staðalafslættir til þeirra sem eru í TM-öryggi eru hæst 10%.

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Ef viðskiptavinur félagsins er með F plús fjölskyldutryggingu fær hann 15% afslátt af lögboðnum ökutækjatrýggingum einkabifreiða hjá félaginu. Auk þess á hann kost á 55% hámarksbónus í kaskótryggingu einkabifreiða (hæsti almenni bónus í kaskótryggingu er 50%).

Ef viðskiptavinur félagsins er með Kjarna-fjölskyldutryggingu fær hann 10% afslátt af lögboðnum ökutækjatrýggingum einkabifreiða hjá félaginu. Auk þess á hann kost á 55% hámarksbónus í kaskótryggingu einkabifreiða (hæsti almenni bónus í kaskótryggingu er 50%).

Allir viðskiptavinir félagsins eiga kost á afslætti (bónus) af lögboðinni ökutækjatrýggingu miðað við tjónareynslu hvers og eins. Hámarksafsláttur (bónus) er 75%.

18. *Hve mikla afslætti veita tryggingafélögin af bílatryggingum og hvert er hlutfall viðskiptavina í hverjum afsláttarflokki fyrir sig, skipt eftir aldri og kyni.*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Viðskiptavinir félagsins fá 10% afslátt af ökutækjatrýggingum ef þeir eru meðlimir í Stofni. Ekki er gert upp á milli kynja við ákvörðun iðgjalda í ökutækjatrýggingum. Bónus í ökutækjatrýggingum ræðst annars vegar af aldri og hins vegar af ökuferli hvers einstaks ökumanns. Samkvæmt reglum félagsins fá 17 ára váttryggingartakar við upphaf viðskipta 10% bónus. Bónusinn hækkar síðan árlega ef ekið er tjónlaust þar til hámarksbónus er náð (75% í ábyrgðartryggingu ökutækja). Ef undanskildir eru yngri ökumenn en 24 ára þá er bónus ekki skoðaður út frá aldri heldur ökuferli ökumanns.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Sjá svar við spurningu nr. 17.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Varðandi afslætti vísast til spurningar 17. Aðrir liðir spurningarinnar fela í sér viðskiptaupplýsingar sem félagið birtir ekki opinberlega.

19. *Hvert er hlutfall 17–18 ára ökumanna í bifreiðatrýggingum hjá tryggingafélögunum?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Fjöldi viðskiptavina á aldrinum 17–18 ára sem váttryggir bifreið hjá félaginu gefur ekki vísbendingu um það hversu margir ökumenn á þessu aldursbili aka ökutækjum sem váttryggð eru hjá félaginu. Ekki er gerð krafa til þess að eigandi bifreiðar tilkynni félaginu að 17–18 ára ökumaður hafi bæst í hóp þeirra sem aka bifreiðinni. Þannig mun fjöldi ungra ökumanna aka um á ökutæki skráðu á foreldra eða aðra vandamenn. Í vissum tilfellum getur ungur ökumaður séð sér í því hag að fá lægri iðgjöld með því að váttryggja bifreið í nafni foreldra, jafnvel þótt hann aki eingöngu á henni sjálfur. Þetta er nokkuð algengt en við því getur félagið lítið gert nema til komi lagabreyting. Í 88. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, er skýrt kveðið á um að ökutæki skuli váttryggt gegn tjónum sem verða vegna notkunar þess. Það er því ekki unnt að tengja váttrygginguna einungis við ákveðinn ökumann.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Hlutfall 17–18 ára váttryggingartaka í ökutækjatrýggingum í váttryggingarstofni TM er 0,32%.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Miðað við viðskiptamannastofn félagsins í desember 2000 þá er fjöldi 17 og 18 ára váttryggingartaka hjá félaginu innan við 1% af heildarfjölda þeirra einstaklinga sem eru með lögboðna ökutækjatrýggingu hjá félaginu.

20. *Hver hefur verið þróun í bilalánum tryggingafélaganna síðustu 10 árin í upphæðum, fjölda og hlutfalli af heildareignum?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Hér er um samkeppnisupplýsingar að ræða sem ekki verður svarað. Rétt er þó að geta þess að heldur hefur dregið úr útlánnum síðustu 2 ár.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Fjárhæðir bílalána hjá TM undanfarin ár eru sem hér segir.

Ár	Fjárhæð bílalána	Fjöldi bílalána	Eignir samkvæmt efnahagsreikningi	Hlutfall, %
1996	1.604,0	2.657	9.527,4	16,8
1997	2.245,4	3.484	10.360,9	21,7
1998	2.506,0	3.984	12.684,3	19,8
1999	3.253,6	4.704	13.477,0	24,1

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Fram til loka ársins 1994 voru bílalán VÍS óveruleg en eftir það hefur þróun bílalána verið eftirfarandi miðað við 31. desember ár hvert.

	Bílalán, millj. kr.	Hlutfall af heildareignum, %
1995	788	6,4
1996	1.716	11,8
1997	2.261	14,8
1998	2.541	15,6
1999	3.038	17,3
31.10.2000	3.503	18,6

21. *Hafa tryggingafélögin markaða stefnu um bílalán til ungra ökumanna eða þeirra sem ítrekað hafa valdið miklum tjónum í umferðinni og hvernig skiptast bílalán milli aldurs- hópa?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Sjóvá-Almennar tryggingar hf. hafa ekki birt opinbera stefnu í lánamálum til ungra ökumanna. Hins vegar er ekki sóst eftir lántakendum yngri en 20 ára og ekki reynt að höfða til þeirra. Við afgreiðslu lánsúmsókna er tekið tillit til tjónareynslu umsækjenda og reynt að stýra lánveitingum til þeirra sem hafa viðunandi tjónareynslu. Ekki verða veittar upplýsingar um aldursskiptingu lántakenda bílalána á undanförunum árum.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

TM hefur ekki sérstaka markaða stefnu um bílalán til ákveðinna hópa viðskiptavina sinna. Meginreglan er sú að ef menn eru taldir æskilegir viðskiptavinir og eru taldir traustir lántakendur þá fá þeir lán til bílakaupa samkvæmt útlánareglum félagsins án erfiðleika.

**Skipting bílalána eftir aldursþópum.**

Aldur %	0–20	21–29	30–39	40–49	50–59	60–99	Fyrirtæki	Samtals
	1,9	17,0	22,7	20,5	12,1	4,4	21,4	100,0

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Lánshæfismat félagsins á væntanlegum lántakanda á bílaláni tekur ekki mið af því, hvort hann hefur valdið tjónum. Félagið hefur ekki heldur þrengt eða vikkað matið í þeim tilvikum að umsækjandi er ungur að árum.

Innan við 1% af bílalánnum VÍS eru til ungra ökumanna, 20 ára og yngri.

Frekari opinber sundurliðun á upplýsingum um viðskiptamannahóp félagsins á sviði bílalána telur félagið óviðkomandi tilefni fyrirspurnanna, þ.e. hækkun iðgjalda öku-tækjatrýgginga.

22. *Hvert er hlutfall 17–20 ára í bílalánnum og hvert er hlutfall þess aldurshóps í tjónum og slysabótum? Eiga tjónvaldar kost á nýjum lánnum til endurnýjaðra bifreiðakaupa?*

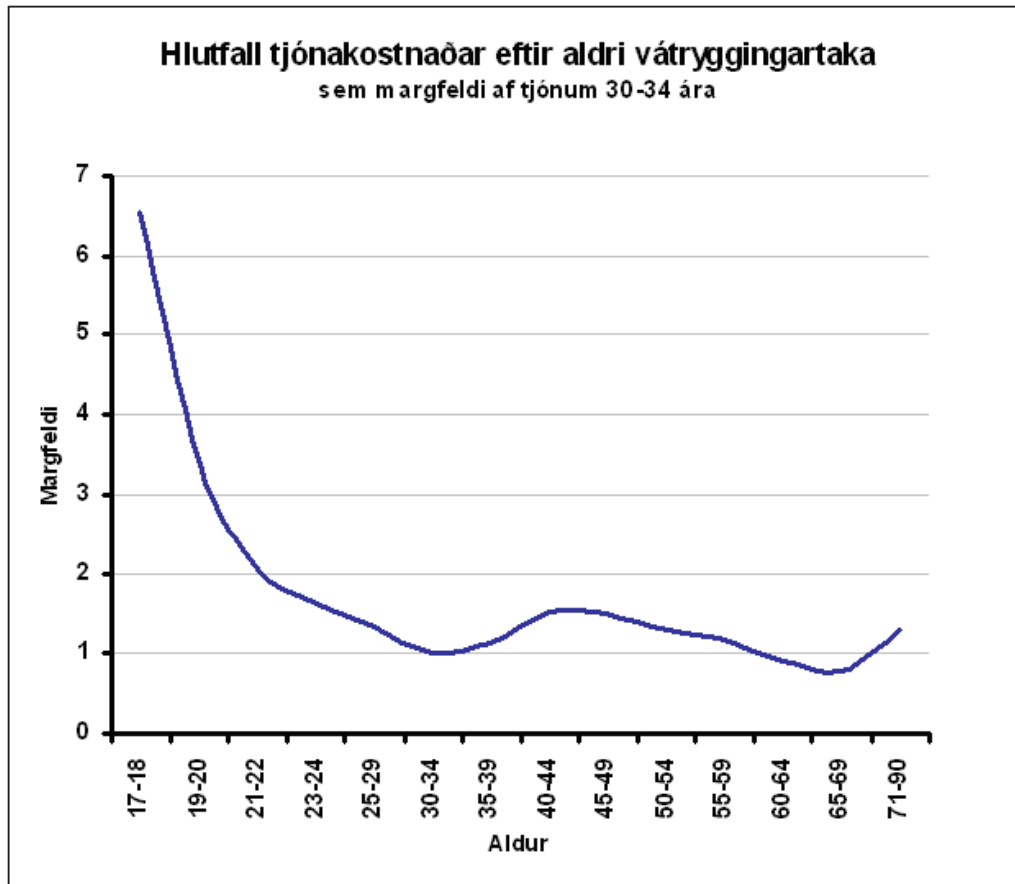
*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Til að geta tekið lán þurfa aðilar að vera fjárráða, en það verða þeir við 18 ára aldur. Hlutfall lántakenda hjá félaginu á aldrinum 18–20 ára er um 1%.

Á árinu 1999 ollu 17–20 ára ökumenn 1.334 tjónum sem var 13% fjölgun frá fyrra ári. Í þessum tjónum skemmdust 2.713 bifreiðar auk líkamstjóna og nam heildarkostnaður vegna þessara tjóna 667 milljónum sem var 29% hækkun frá árinu á undan. Tjónvaldi er almennt ekki neitað um bílalán á þeim forsendum, enda uppfylli hann öll skilyrði sem félagið setur.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Ungir ökumenn eiga sem kunnugt er þátt í miklum fjölda umferðaróhappa og slysa, miklu fleiri en sem svarar þátttöku þeirra í umferðinni. Samanburður á greiddum tjónum á tryggingarskírteini eftir aldurshópum sýnir þetta greinilega.



Tjónakostnaður er lægstur hjá váttryggingartökum á aldrinum 30–34 ára og 60–69 ára. Tjónakostnaður vegna váttryggingartaka á aldrinum 17–18 er að meðaltali sex sinnum hærri en þeirra sem eru 30–34 ára. Einnig má sjá að tjónakostnaður váttryggingartaka á aldrinum 40–49 ára er mun hærri en hjá þeim sem eru í næstu aldurshópum. Talið er að ástæðuna megi rekja til þess að á heimilum þessa aldurshóps eru ungmenni sem fá afnot af bifreiðum foreldra sinna.

Ekki er ástæða til að tengja þetta bílalánunum á nokkur hátt. Ekki er staðið öðru vísi að bílalánunum til eins aldurshóps en annars eins og fram kom í svari við spurningu 13. Tjónvaldar geta fengið ný bílalán ef ekki er neitt óeðlilegt við þau tjón sem þeir hafa lent í og þeir uppfylla þær kröfur sem gerðar eru til lántakenda.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Sjá svar við spurningu 21 að því er varðar hlutfall 18 til 20 ára ökumanna í bílalánunum félagsins. Yngri ökumenn en 18 ára eru ekki lántakar, enda ekki fjárráða.

Miðað við upplýsingar um tjón fyrir árin 1998 og 1999 þá veldur 17–20 ára aldurshópur um 19,5% fjölda tjóna í lögboðnum ökutækjatrýggingum einkabíla og um 24,3%

tjónakostnaðar fyrir sama tímabil. Hér er um að ræða tjónvalda óháð því hvort þeir eru eigendur bifreiðar með bílalán eða váttryggingartakar.

Við lánsþátttöku á væntanlegum lántökum er ekki látið ráða, hvort þeir hafi valdið tjóni, hvorki munatjóni né slysatjóni.

23. *Hve hátt er hlutfall til hvers lántakenda miðað við heildarverðmæti bíls?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Meðallánshlutfall er nokkuð breytilegt eftir tímabilum, en að jafnaði virðist það liggja á bilinu 53–57% af kaupverði bifreiða.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Að jafnaði er lánað allt að 75% af kaupverði nýrra bíla, hlutfallið fer lækkandi eftir aldri bíls og að jafnaði er ekki lánað til kaupa á eldri bílum en fjögurra ára.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Hámarkslán í nýjum bíl er 75% af söluverði hans. Lánshlutfallið lækkar svo eftir aldri þess bíls sem óskað er eftir láni til kaupa á.

24. *Eru 17–20 ára lántakendur bílalána hjá tryggingafélögunum frekar í vanskilum en aðrir lántakendur?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Með vísan í svar við spurningu 22 má segja að slíkur munur sé vart mælanlegur vegna fárra lántakenda og því ekki hægt að bera saman við aðra hópa eða lánasafnið í heild.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

17–18 ára lántakendur bílalána eru ekki í meiri vanskilum en aðrir lántakendur hjá TM. Reyndin er sú að þeir standa betur í skilum en flestir aldurshópar.

*Váttryggingafélag Íslands hf.:*

Ungir lántakendur bílalána hjá VÍS eru ekki lakari skilamenn en aðrir aldurshópar.

25. *Hvernig stóðu tryggingafélögin að útreikningum við skiptingu í áhættusvæði? Óskað er eftir dæmum um útreikninga áhættusvæðaskiptingar tryggingafélaganna úr hverju kjördæmi fyrir sig.*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Vísað er til bréfs SÍT til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis frá 3. ágúst sl. þar sem gerð er grein fyrir þeirri athugun er Bjarni Guðmundsson tryggingastærðfræðingur vann heildstætt á áhættuþáttum ökutækjatrýgginga, skiptingu eftir landsvæðum og aldri tjónvalda. Fjármálaeftirlitinu var gerð grein fyrir þessum niðurstöðum.

*Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

Þegar áhættusvæðaskipting í ökutækjatrýggingum var ákveðin sl. sumar var það gert þannig að þrjú váttryggingafélög lögðu fram upplýsingar um tjón og skírteinisfjölda í

hverju póstnúmeri fyrir árin 1994–1999. Þrír tryggingastærðfræðingar, einn tilnefndur af hverju félagi, unnu úr gögnunum og lögðu til við félögin þá áhættusvæðaskiptingu sem nú er notuð. Við úrvinnsluna var fyrst og fremst tekið tillit til tjónþunga en einnig horft til landfræðilegra þátta svo sem næstu grenndar og til bæja og sveitarfélaga af svipaðri stærð og legu með tilliti til þjóðbrauta. Félagið vill ekki láta frá sér nákvæmar upplýsingar um einstök póstnúmer. Kjördæmi eru þessu máli algerlega óviðkomandi.

*Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Félagið vinnur stöðugt að því að gjaldskrá þess í ökutækjategyggingum endurspegli áhrif tjónareynslu í tryggingargreininni eins og kostur er á hverjum tíma. Uppbygging á gjaldskrá félagsins miðast m.a. við stærð ökutækis og aldur þess, búsetu, aldur og tjónareynslu hvers vátryggingartaka. Landinu hefur verið skipt í áhættusvæði í gegnum árin. Á grundvelli reglugerðar framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins nr. 3932/92, um heimild fyrirtækja innan vátryggingastarfseminnar um samstarf á sviði tölfræðivinnslu, var Samband íslenskra tryggingafélaga beðið um að gera sérstaka athugun á tjónþróun hinnar landfræðilegu áhættuskiptingar. Tryggingastærðfræðingur sem SÍT fékk til verksins fékk tölfræðilegar upplýsingar frá fjórum innlendum tryggingafélögum og voru gögn allra félaganna sameinuð fyrir þessa úrvinnslu.

Niðurstaðan leiddi til þess að félagið ákvað að skipta landinu í þrjú áhættusvæði í stað tveggja áður og var hlutfallsleg skipting milli áhættusvæða eftirfarandi:

	Ábyrgðar- trygging ökutækja, %	Slysatrygging ökumanns og eiganda, %
Svæði 1	100,0	100,0
Svæði 2	79,5	94,3
Svæði 3	55,8	77,3

Samband íslenskra tryggingafélaga hefur gert efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis sérstaklega grein fyrir þessari vinnu í bréfi sínu til nefndarinnar frá 3. ágúst 2000.

*Samband íslenskra tryggingafélaga (SÍT):*

Bréf SÍT til efnahags- og viðskiptanefndar dags. 3. ágúst 2000 ásamt athugun Bjarna Guðmundssonar tryggingastærðfræðings á áhættuþáttum bifreiðatrygginga skipt eftir landsvæðum og öikumönnum er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari.

26. *Hvaða aðgerðir hafa tryggingafélögin gert eða tekið þátt í til að fyrirbyggja tjón í umferðinni?*

*Sjóvá-Almennar tryggingar hf.:*

Á hverju ári ræðst félagið í margvísleg verkefni til varnar tjónum. Áherslan hefur jafnan beinst sérstaklega að umferðarslysum. Í sumum tilvikum er um samstarfsverkefni að ræða, t.d. með Umferðarráði, öðrum bifreiðatryggingafélögum (gjarnan undir merki Fararheillar) eða með ýmsum áhugasamtökum um bættar forvarnir. Á liðnum árum, í desember, hefur félagið verið þátttakandi í átaki gegn ölvunarakstri. Þá lagði félagið um tíma út fyrir launum svæðisfulltrúa sem starfaði á vegum Umferðarráðs og menntamálaráðuneytisins að umferðarfræðslu á landsbyggðinni. Í annan stað stendur félagið eitt að

ýmsum forvarnaverkefnum og má þá helst nefna að haldið er úti mjög öflugum fræðslustarfi fyrir unga öikumenn. Það námskeið hefur skilað sér í verulegri lækkun á tjónatíðni hjá þeim sem sótt hafa. Félagið hefur staðið fyrir námskeiðum fyrir bifreiðastjóra ýmissa fyrirtækja en tjón hjá þessum hópum hafa verið tíð. Félagið hefur tekið þátt í ökukennslu margra ökuskóla ásamt því að heimsækja 10. bekki grunnskóla í sama tilgangi. Á sumrin hefur félagið, í samstarfi við Bindindisfélag öikumanna og Umferðarráð, heimsótt vinnuskóla víða um land með umferðarfræðslu og ökuleikni. Þá hefur félagið útbúið margmiðlunardisk með umferðarfræðslu fyrir ökunema sem dreift er endurgjaldslaust. Forvarnastarfinu sinna nú tveir starfsmenn. Félagið rekur einnig Veltibilinn í samstarfi við Umferðarráð og Bindindisfélag öikumanna. Hann er notaður til að vekja athygli á mikilvægi bílbeltanna. Félagið hefur einnig unnið með félögum eldri borgara víða um land með það að markmiði að auka öryggi eldri borgara í umferðinni. Á heimasíðu félagsins er mikið efni sem tengist forvörnum í umferð og bæklingurinn „Byrgjum brunninn ...“ endurspeglar það efni. Honum er ætlað að vera uppflettirit um þessi mál ásamt öryggismálum fólks á heimilum. Árlega lætur félagið framleiða um 23.000 endurskinsmerki mismunandi að gerðum dreift er til barna, unglunga og eldri borgara á haustin. Hér eru aðeins helstu verkefni talin upp. Ótalin eru ýmis önnur forvarnaátök sem standa yfir í lengri eða skemmri tíma. Í lokin má þó geta þess að á umferðarþingi Umferðarráðs, sem lauk 1. desember sl., fengu Sjóvá-Almennar tryggingar hf. „Umferðarljósið“, verðlaunagrip sem Umferðarráð veitir þeim einstaklingi eða samtökum sem unnið hafa sérstaklega árangursríkt og/eða eftirtektarvert starf á sviði umferðaröryggismála.

#### *Tryggingamiðstöðin hf. (TM):*

TM hefur um árabíl tekið þátt í ýmsum verkefnum sem leitt gætu til betri og öruggari umferðar og fækkunar slysa. Nú síðast má nefna þátttöku TM í umferðaröryggisátakinu „Bætt umferðarmenning – burt með mannfórnir“ sem er á vegum dómsmálaráðuneytisins og „Endum ekki jólagleðina með ölvunarakstri“ í samvinnu við önnur bifreiðatryggingafélög og Landsbjörg.

#### *Vátryggingafélag Íslands hf.:*

Forvarnastarf VÍS á sér áratuga langa sögu, m.a. í starfi klúbbanna „Öruggur akstur“ sem störfuðu á vegum Samvinnutrygginga um allt land.

Árið 1994 hófst svo nýr kafli í forvarnastarfi VÍS með ráðningu forvarna- og öryggismálafulltrúa í fullt starf. Frá þeim tíma hefur verið unnið markvisst að áframhaldandi uppbyggingu öflugs öryggis- og forvarnastarfs hjá félaginu.

Umferðarfundir með ungu fólki hafa verið haldnir reglulega frá þeim tíma í húsa- kynnum VÍS, innan íþróttahreyfingarinnar og í flestum framhaldsskólum landsins. Á umferðarfundum VÍS er fjallað um afleiðingar umferðarslysa með sérstakri skírskotun til ungs fólks. Rúmlega 17.000 manns á aldrinum 15–25 ára hafa sótt umferðarfundir VÍS. Í vetur eru fyrirhugaðir 150 umferðarfundir í grunn- og framhaldsskólum landsins.

Árangur fundanna samkvæmt upplýsingum úr tjónastofni félagsins er sá að tjónatíðni er mun lægri hjá ungum öikumönnum sem sótt hafa umferðarfundir VÍS, og er munurinn mestur hjá 17 ára öikumönnum þar sem tjónatíðni er 33% lægri en meðal jafnaldra, en tjónatíðni 17–20 ára öikumanna er að meðaltali 26% lægri en annarra sem ekki hafa sótt umferðarfundir VÍS.

VÍS hefur framleitt fjölda vandaðra forvarnamyndbanda til notkunar á umferðarfundunum, auk fjölda forvarnaauglýsinga fyrir ljósvaka- og prentmiðlasem miða að því að



koma í veg fyrir umferðarslys meðal ungra ökumanna. Auglýsingar VÍS hafa fengið fjölda verðlauna í öllum auglýsingaflokkum. Félagið ver miklum fjármunum árlega í auglýsingar vegna forvarna og þá sérstaklega í kvikmyndahúsum, sjónvarpi og skóla-blöðum ungmenna.

VÍS leigir út einhverja fullkomnustu og öruggustu barnabílstóla sem völ er á í heiminum. Má þar m.a. nefna bakvísandi barnabílstóla fyrir börn upp að þriggja ára aldri sem VÍS innleiddi fyrst allra hér á landi.

Félagið hefur auk þess boðið upp á námskeið meðal fólks- og vöruflutningabílstjóra þar sem fjallað er um öryggismál við akstur og meðferð þessara ökutækja. Haldin hafa verið 20 námskeið á síðustu tveimur árum.

Um 4.000 eldri borgarar um land allt hafa notið forvarnastarfs VÍS en félagið býður eldri borgurum upp á forvarnadagskrá þar sem m.a. er fjallað um slysavarnir jafnt innan húss sem utan.

Vátryggingafélag Íslands býður einnig til sölu öryggisvörur á vefsíðu sinni ([www.vis.is](http://www.vis.is)) og eru þar m.a. seldir vandaðir og viðurkenndir reiðhjólahljálmar. Á vefsíðunni gefst verðandi ökumönnum, og öðrum sem vilja búa sig undir leiðbeinandahlutverkið úti í umferðinni, færi á að taka Bílpróf VÍS sem innifelur 415 krossaspurningar um umferðarmál. Hvert verkefni (bílpróf) samanstendur af 30 spurningum með þremur atriðum í hverri spurningu.

VÍS hefur tekið þátt í fjölmörgum forvarnaverkefnum bæði með frjálsum félagasamtökum og opinberum aðilum. Það hefur verið gert bæði með fjárhagslegum stuðningi og ekki síður með beinni þátttöku í mótun forvarnastarfs þessara aðila og upplýsingagjöf. Sem dæmi má nefna að á þessu ári hefur félagi unnið með JC hreyfingunni, Landssambandi slökkviliðsmanna og Slysavarnafélaginu Landsbjörg, svo eitthvað sé nefnt svo, og opinberum aðilum.

Vátryggingafélag Íslands hefur tekið virkan þátt í forvarnastarfi á vegum Sambands íslenskra tryggingafélaga og er þá sérstaklega vísað í bréf samtakanna til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis frá desember 2000 þar að lútandi.

*Samband íslenskra tryggingafélaga (SÍT):*

Minnisblað SÍT nr. 1 um tjónavarnarstarf, vegna spurninga efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis, er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari.

Ráðuneytinu bárust svör við spurningum frá Sjóvá-Almennu tryggingum hf., Tryggingamiðstöðinni hf. og Vátryggingafélagi Íslands hf. sem birtast óbreytt eftir hverri spurningu. Jafnframt barst nokkuð af gögnum sem Samband íslenskra tryggingafélaga hefur tekið saman en aðeins hluti þeirra er birtur með skýrslunni. Eftirfarandi fylgiskjöl birtast með skýrslunni en unnt er að nálgast önnur gögn í ráðuneytinu sé þess óskað.

Fylgibréf frá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. og Vátryggingafélagi Íslands hf. til iðnaðar- og viðskiptaráðuneytis.

*Gögn frá Sambandi íslenskra tryggingafélaga (SÍT):*

- Bréf til viðskiptaráðuneytis dags. 8. september 2000.
- Bréf SÍT dags. 3. ágúst 2000 til efnahags- og viðskiptanefndar, ásamt athugun Bjarna Guðmundssonar, tryggingastærðfræðings, á áhættuþáttum bifreiðatrygginga, skipt eftir landsvæðum og aldri ökumanna.
- Bréf SÍT til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis, dags. 8. desember 2000.

- Minnisblað SÍT nr. 1. um tjónavarnarstarf, vegna spurninga efnahags- og viðskipta- nefndar.
- Minnisblað SÍT nr. 3 um skaðabótalög, vegna spurninga efnahags- og viðskipta- nefndar.

## Fylgiskjal I.

*Sjóvá-Almennar tryggingar:*

### **Fylgibréf til iðnaðar- og viðskiptaráðuneytisins.** (11. desember 2000.)

Bréfi þessu fylgja svör Sjóvá-Almennra trygginga hf. við spurningum sem lagðar voru fram í bréfi ráðuneytisins dags. 9. nóvember sl. Leitast var við að svara því sem fram var sett en í sumum tilvikum voru fyrirspurnir óljósar og reyndist því ekki unnt að setja fram svör. Í annan stað snertu spurningar atriði sem af samkeppnisástæðum er ekki hægt gefa svör við. Að lokum er vísað til samantektar Sambands íslenska tryggingafélaga (SÍT) sem ráðuneytinu á að hafa borist. Sjóvá-Almennar tryggingar hf. hafa á liðnum árum, ásamt öðrum íslenskum bifreiðatryggingafélögum, staðið að athugunum á því hvaða áhrif breytingar á skaðabótalög- um hafa á iðgjaldspörf í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Athuganir þessar hafa verið gerðar í nafni SÍT. Verður því að líta svo á að með greinargerð SÍT sé félagið að hluta til einnig að svara þeim spurningum sem fram hafa verið settar.

Virðingarfyllst,

*Einar Sveinsson.*

## **Inngangur**

Því miður má lesa úr greinargerð sem fylgir beiðni nínu Alþingismanna um „skýrslu frá viðskiptaráðherra um iðgjaldahækkanir tryggingafélaganna“ ákveðið þekkingarleysi á grund- vallaratriðum í rekstri íslenskra váttryggingafélaga.

Váttryggingastarfsemin er hluti af velferðarkerfi þjóðarinnar og því eru gerðar ríkar kröfur til hennar. Miklu skiptir að starfsemin sé á traustum grunni og því eru í gildi sérlög um starf semina og er með þeim lögum og ýmsum reglugerðum smíðaður sá rammi sem starfað skal innan. Sem dæmi má nefna:

- Lög um váttryggingasamninga, nr. 20/1954.
- Lög um váttryggingastarfsemi, nr. 60/1994.
- Lög um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi, nr. 87/1998.
- Reglugerð um ársreikninga váttryggingafélaga (o.fl.), nr. 613/1996.
- Reglugerð um jöfnun eigna á móti váttryggingaskuld, nr. 646/1995 (581/1997).

Í greinargerðinni er haldið fram, að engin augljós rök séu fyrir því sem nefnt er „gífulegar hækkanir á bifreiðatryggingum“. Að auki er fullyrt að hækkanir séu úr takti við aðrar verð- lagshækkanir í þjóðfélaginu. Í þessu sambandi er upprifjunar greinilega þörf. Þann 1. júlí 1993 tóku gildi skaðabótalög (lög nr. 50/1993). Eins og búast mátti við voru ekki allir á eitt sáttir um ágæti laganna. Áður en marktæk reynsla var fengin af þessari nýju lagasetningu

samþykkti Alþingi breytingu á lögnum og tók hún gildi 1. júlí 1996. Framlagðir útreikningar til allsherjarnefndar Alþingis unnir af hálfu Sambands íslenskra tryggingafélaga (SÍT) gáfu til kynna að breytingin hefði í för með sér 13% hækkun á bótagreiðslum vegna líkamstjóna sem leiddi til 9% heildarhækkunar tjóna í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Þann 1. maí 1999 var lögnum enn breytt. Að þessu sinni bentu framlagðir útreikningar SÍT til þess að lögin hefðu í för með sér 58% hækkun á bótum vegna líkamstjóna.

Í greinargerðinni kemur einnig fram að váttryggingafélögin hafi ekki fengist til að gefa haldbærar upplýsingar um áhrif skaðabótalaga. Sjóvá-Almennar tryggingar hf. voru aðili að athugunum sem SÍT lét framkvæma og lagði fyrir allsherjarnefnd Alþingis þegar frumvörp til setningar og síðar breytinga á skaðabótalögum voru til meðferðar. Nær væri að halda fram, að SÍT hafi óumbeðið lagt fram upplýsingar um áhrif þeirra lagabreytinga sem til meðferðar voru á Alþingi en að staðið hafi á upplýsingum frá váttryggingafélögnum.

Sjóvá-Almennar tryggingar hf. hafa eins og lög og reglur gera ráð fyrir svarað Fjármálaeftirlitinu í athugunum þess á forsendum iðgjaldsbreytinga í lögboðnum ökutækjatrýggingum bæði fyrir árin 1999 og 2000. Í júlí sl. birtu Sjóvá-Almennar tryggingar hf. opinberlega 18 blaðsíðna greinargerð um iðgjaldabreytingar í lögboðnum ökutækjatrýggingum (sjá heimasíðu sjova.is).

Jafnframt er vakin athygli á heimasíðu Fjármálaeftirlitsins (fme.is) en þar má finna ítarleg svör við 49 spurningum frá efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis frá því í ágúst sl. Því má segja að efnislega hafi verið svarað flestu af því sem hér er spurt um í 26 liðum og unnt er að svara. Að auki skal minnt á, að fulltrúi félagsins kom þann 3. ágúst sl. til sérstaks fundar við hluta nefndarmanna í efnahags- og viðskiptanefnd og sat þar ásamt mörgum öðrum fyrir svörum. Þar voru lögð fram ýmis gögn þar á meðal greinargerð félagsins sem áður er vitnað til. Fulltrúar váttryggingafélaganna kváðust í lok fundarins reiðubúnir að koma til framhaldsfundar þar sem skýra mætti málið enn frekar. Í bréfi til efnahags- og viðskiptanefndar þann 3. október sl. var þetta boð ítrekað af hálfu Sjóvá-Almennra trygginga hf. (afrit fylgir). Áhugi nefndarinnar hefur hins vegar ekki verið meiri en svo að eftir þeim fundi hefur ekki verið óskað.

Sjóvá-Almennar tryggingar hf. hafa viðhaft fagleg vinnubrögð við mat á áhrifum skaðabótalaga og öllu því er tengist iðgjaldsþörf í lögboðnum ökutækjatrýggingum og vísar því alfarið á bug þeirri fullyrðingu að engar haldbærar upplýsingar hafi verið lagðar fram af hálfu félagsins. Fjármálaeftirlitið hefur ekki gert athugasemdir við verklag félagsins í þessu efni.

## **Fylgiskjal II.**

*Váttryggingafélag Íslands:*

### **Fylgibréf til iðnaðar- og viðskiptaráðuneytisins.**

(8. desember 2000.)

Í bréfi ráðuneytisins frá 9. nóvember 2000 er óskað eftir svörum við spurningum um iðgjaldahækkanir Váttryggingafélags Íslands og margt fleira, vegna beiðni nokkurra þingmanna á Alþingi (þingskjal 155) til viðskiptaráðherra um skýrslu vegna iðgjaldahækkana tryggingafélaga. Þar er m.a. óskað svara við 26 spurningum um margvísleg málefni er snerta rekstur tryggingafélagsins. Í bréfi ráðuneytisins frá 23. nóvember 2000, vegna fyrirspurnar félgsins frá 20. nóvember, kemur fram að ráðuneytið fyrirhugar að birta opinberlega svarbréf félags-

ins og því ljóst að svör félagsins verða að taka mið af þeirri meðferð upplýsinganna, vegna samkeppnissjónarmiða, en margar spurninganna fjalla um viðkvæmar samkeppnisupplýsingar. Tekið skal fram að allar upplýsingar um rekstur félagsins sem beðið er um af lögmæltum eftirlitsaðila, Fjármálaeftirlitinu, eru sendar eftirlitinu, enda gilda um slíkar upplýsingar ákvæði um fullan trúnað í meðferð upplýsinganna. Þetta á m.a. við um upplýsingar um undirbúning og forsendur við ákvörðun um nýlega hækkun iðgjalda í lögboðnum ökutækjatrýggingum.

Þar sem svarað er spurningum ráðuneytisins er snúa að „tryggingafélögunum“, eiga svörin eingöngu við um VÍS, nema annað sé tekið fram.

Hörð samkeppni ríkir á íslenskum váttryggingamarkaði meðal innlendra og erlendra váttryggingafélaga. Verðákvörðun vöru og þjónustu á Íslandi, m.a. á sviði váttrygginga, er frjáls innan ramma þeirra laga og reglugerða er við eiga. Váttryggingafélögum ber m.a. að gæta að ákvæðum 55. gr. laga um váttryggingastarfsemi þar sem segir um iðgjaldagrundvöll váttrygginga að iðgjöld „séu sanngjörn í garð váttryggingataka og í samræmi við þá áhættu sem í váttryggingum felst og eðlilegan restrarkostnað“.

Virðingarfyllt,

*Axel Gíslason,*  
forstjóri.

### Fylgiskjal III.

*Samband íslenskra tryggingafélaga:*

#### **Bréf til viðskiptaráðuneytisins.** (8. september 2000.)

Bréfi þessu fylgja gögn frá Sambandi íslenskra tryggingafélaga, sem í dag hafa verið send efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis vegna fyrirspurnar nefndarinnar um atriði er snúa beint og óbeint að ökutækjatrýggingum. Í gögnum þessum er m.a. að finna upplýsingar um afstöðu og aðkomu váttryggingastarfseminnar og samtaka þeirra vegna frumvarpa/breytinga á skaðabótalögum, og um mat á áhrifum slíkra breytinga. Einnig er vikið að tjónavarnarstarfi SÍT og aðildarfélaga þeirra. Ráðuneytið mun hafa fyrir nokkru ritað váttryggjendum, sem hér á landi hafa með höndum lögboðnar ökutækjatrýggingar, og óskað upplýsinga vegna skýrslugerðar viðskiptaráðherra um iðgjaldapróun í ökutækjatrýggingum í kjölfar beiðni Alþingis þar um. Að ósk bifreiðatrýggingarfélaga innan SÍT sendast ráðuneytinu meðfylgjandi gögn.

Í beiðni nokkurra alþingismanna um fyrrgreinda skýrslu frá viðskiptaráðherra segir í greinargerð, sjá þingskjal 155 – 155. mál, að þegar Alþingi hafi fjallað um skaðabótalögin hafi engar haldbærar upplýsingar frá tryggingafélögunum borist um það hvaða áhrif breytingar á þeim lögum gætu haft á iðgjöld í ökutækjatrýggingum. Að mati undirritaðs er þessi staðhæfing alröng, þar sem miklum upplýsingum hefur verið komið á framfæri við allsherjarnefnd Alþingis af hálfu váttryggingastarfseminnar í öllum tilvikum er skaðabótalög og hugs-

anlegar breytingar á þeim hafa verið þar til umfjöllunar. Eru þessar upplýsingar í formi m.a. umsagna, ábendinga og útreikninga, sem unnir hafa verið af tryggingastærðfræðingi SÍT.

Virðingarfyllst,

*Sigmar Ármannsson,*  
framkvæmdastjóri.

### **Bréf til efnahags- og viðskiptanefndar.**

(8. desember 2000.)

Á fundi í efnahags- og viðskiptanefnd þann 3. ágúst sl., sem m.a. undirritaður sat ásamt Einari Sveinssyni, framkvæmdastjóra Sjóvá-Almennra trygginga hf. og Gunnari Felixssyni, forstjóra Tryggingamiðstöðvarinnar hf., var umræðuefnið iðgjöld í ökutækjatrýggingum. Á þeim fundi var af hálfu fulltrúa váttryggingastarfseminnar gerð grein fyrir málefniinu eins og efni stóðu til og tími leyfði. Einnig voru lögð fram nokkur gögn til skýringar. Í lok fundar gáfu fulltrúar váttryggingastarfseminnar vilyrði fyrir því að mæta á fund nefndarinnar aftur og ræða málefnið frekar.

Í kjölfar þess sendi nefndin Sambandi íslenskra tryggingafélaga bréf þann 15. ágúst sl. ásamt lista með 18 spurningum, sbr. meðfylgjandi afrit. Þann 16. ágúst sl. var staðfest í bréfi nefndarinnar, sbr. meðfylgjandi afrit, að stefnt yrði að fundinum í september nk. Af ástæðum, sem undirritaður kann ekki skýringu og á engan hátt verða raktar til fulltrúa váttryggingastarfseminnar, varð ekkert af fundi með nefndinni.

Undirritaður hafði í haust undirbúið sig fyrir slíkan fund og tekið saman þrjú minnisblöð með fylgigögnum varðandi þær spurningar efnahags- og viðskiptanefndar sem fyrst og fremst sneru að Sambandi íslenskra tryggingafélaga. Undirritaður, að gefnu tilefni, sendir þessi þrjú minnisblöð sín til efnahags- og viðskiptanefndar nú. Þau eru nánast óbreytt eins og undirritaður hafði gengið frá þeim í drögum sl. haust, þó með minni háttar viðbótum í minnisblaði nr. 1 (tjónavarnastarf).

Afrit bréfs þessa er sent til viðskiptaráðuneytisins ásamt áðurgreindum minnisblöðum og fylgigögnum þeirra. Einnig er viðskiptaráðuneytinu sent afrit af bréfi undirritaðs, sem hann afhenti á fundi efnahags- og viðskiptanefndar þann 3. ágúst sl.

Virðingarfyllst,

*Sigmar Ármannsson.*

### **Bréf til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis.**

(3. ágúst 2000.)

Samband íslenskra tryggingafélaga hefur að undanförmu varið vinnu í að huga að nokkrum þáttum varðandi tjón í ökutækjatrýggingum. Í þetta verkefni hefur verið ráðist að gefnu tilefni og hafa einvörðungu þau atriði verið til umfjöllunar sem skýlaust er heimilt að hafa samstarf um innan váttryggingastarfseminnar, sbr. reglugerð framkvæmdastjórnar EB nr. 3932/92, um beitingu 3. mgr. 85. gr. Rómasáttmálans gagnvart tilteknum flokkum samninga,

ákvarðana og samstilltra aðgerða á váttryggingarsviði. Með öðrum orðum hafa athuganir SÍT snúist um tjónaþátt málsins eingöngu, en ekki iðgjöld eða iðgjaldsákvarðanir, enda er sá þáttur málsins auðvitað í höndum einstakra félaga. Þannig hefur þessi vinna SÍT fyrst og fremst miðað að því að stuðla að raunhæfu og sanngjörnu áhættumati, jafnt einstaklingsbundnu sem á landsvisu. Fjármálaeftirlitinu hefur verið gerð grein fyrir þessu starfi jöfnum höndum. Við tölfraðilegar kannanir á tjónum og þróun þeirra hefur fyrst og fremst verið stuðst við upplýsingar frá Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Tryggingamiðstöðinni hf. og Váttryggingafélagi Íslands hf. Tryggingastærðfræðingur SÍT hefur unnið kannanirnar í samstarfi við sérfræðinga frá þessum félögum. Samband íslenskra tryggingafélaga hefur komið þessum niðurstöðum tryggingastærðfræðingsins á framfæri við alla váttryggjendur sem hér á landi hafa með höndum lögboðnar ökutækjatrýggingar, þ.e. til áður nefndra þriggja félaga og Varðar – váttryggingafélags, sem öll eru innan SÍT, og einnig til Alþjóðlegrar miðlunar ehf. vegna Lloyd's of London, en Lloyd's stendur utan SÍT. Einnig hefur gögnum um hugsanlegar skilmálabreytingar vegna upplýsinga um tjónareynslu váttryggingartaka verið komið á framfæri við öll félög.

Bréfi þessu fylgja til glöggvunar fyrir efnahags- og viðskiptanefnd eftirtalin gögn, sem snúa að þeirri vinnu á vegum SÍT sem hér að framan hefur verið dregið á:

1. Athugun tryggingastærðfræðings SÍT, Bjarna Guðmundssonar cand. act. á þróun tíðni tjóna og meðaltjóna 1995–1999 í bifreiðatrýggingum, ásamt þróun örorku- og miskastigs hjá örorkunefnd. Athugunin er dags. 1. mars 2000 og var kynnt Fjármálaeftirlitinu fljótlega í kjölfar þess, m.a. með sérstöku bréfi SÍT.
2. Bréf SÍT til Fjármálaeftirlitsins, dags. 25. maí 2000, þar sem vikið er að skilmálunum í ábyrgðatrýggingum ökutækja og breytingum í því sambandi vegna bónus- /malusreglna félaga við ákvörðun iðgjalds.
3. Athugun Bjarna Guðmundssonar cand. act. á áhættuþáttum bifreiðatrýgginga, skipting í landsvæði og aldur tjónvalda. Athugunin í endanlegri gerð er dags. 5. júní 2000, og var henni komið á framfæri við Fjármálaeftirlitið bæði í drögum og í endanlegri gerð.

Að frumkvæði SÍT var Samkeppnisstofnun gerð grein fyrir þessum verkefnum fyrr í sum- ar og afhent öll gögn varðandi þau.

Með vinsemd og virðingu,

*Sigmar Ármannsson.*

*Fskj.*

*Bjarni Guðmundsson cand. act.,  
tryggingastærðfræðingur:*

**Til framkvæmdastjóra SÍT, Sigmars Ármannssonar.  
Athugun á áhættuþáttum bifreiðatrýgginga,  
skipt eftir landsvæðum og aldri ökumanna.**

Að beiðni þinni hefi ég gert könnun varðandi áhrif búsetu á tjón í ökutækjatrýggingum á síðustu árum. Upplýsinga var aflað hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Tryggingamiðstöðinni hf. og Váttryggingafélagi Íslands hf.

Hvert félag lét í té gögn varðandi ábyrgðartryggingu ökutækja, slysatryggingu ökumanns og eigenda og húftryggingar fyrir árin 1994–1999. Upplýst var um samanlagða lengd tryggingatíma bifreiða hvert ár (bílár) og bókuð tjón miðað við stöðu í lok árs 1999, hvoru tveggja skipt eftir póstnúmeri tryggingartaka.

Úrvinnsla var með þeim hætti að gögnum allra félaganna var stept saman og innan hvers árs og tryggingargreinar var fyrir hvert póstnúmer reiknað tjón á hvert bílár sem hlutfall af tjónum á bílár fyrir landið allt. Eingöngu var stuðst við upplýsingar um einkabíla.

Áhætta eftir póstnúmerum hefur verið metin með reiknilíkani sem tekur mið af niðurstöðu hvers póstnúmers og landsmeðaltali að teknu tilliti til fjölda bílára innan póstnúmers. Póstnúmerum hefur verið raðað í þrjú áhættusvæði með tilliti til niðurstöðu reiknilíkans og landfræðilegrar legu.

Sams konar röðun var framkvæmd fyrir húftryggingar og er póstnúmerum raðað í tvö svæði með tilliti til áhættu í þeirri grein.

Meðfylgjandi eru listi yfir röðun póstnúmera í áhættusvæði og töflur yfir tjón á hvert bílár innan hvers svæðis sem hlutfall af tjónum á bílár fyrir landið allt.

Einnig fylgir línurit sem sýnir fjölda tjóna sem ökumenn valda í ábyrgðartryggingu bifreiða eftir aldri, sett fram sem hlutfall af fjölda tjóna sem 30 ára ökumenn valda.

Ásamt undirrituðum hafa Benedikt Jóhannesson stærðfræðingur og Ragnar Ragnarsson tölfræðingur unnið að úrvinnslu gagnanna.

Virðingarfyllst,

*Bjarni Guðmundsson.*

### Athugun SÍT á áhættuþáttum ökutækjetrygginga.

#### Ábyrgðartrygging ökutækja – tjón á bílár sem hlutfall af landsmeðaltali.

svæði	ár, %						
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Samtals
1	109,94	110,82	108,88	106,28	107,02	105,83	107,91
2	90,17	71,98	75,74	92,44	89,95	86,00	83,96
3	47,77	56,40	60,36	64,80	58,62	68,14	60,18
Landið	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

#### Svæði sem hlutfall af svæði 1.

svæði	Samtals, %
1	100,00
2	77,80
3	55,76

## Slysatrygging ökumanns og eiganda – tjón á bílár sem hlutfall af landsmeðaltali.

svæði	ár, %						
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Samtals
1	100,32	103,30	102,55	102,93	107,59	98,83	103,62
2	133,44	94,00	78,90	79,93	101,05	102,41	94,69
3	71,32	84,65	99,69	96,72	45,69	106,68	80,14
<b>Landið</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

## Svæði sem hlutfall af svæði 1.

svæði	Samtals, %
1	100,00
2	91,38
3	77,34

## Athugun SÍT á áhættuþáttum ökutækjetryggingar.

Póst-númer	Heiti	Svæði			
			221	Hafnarfjörður	1
			222	Hafnarfjörður, hólf	1
101	Reykjavík, Miðbær	1	225	Bessastaðahreppur	1
103	Reykjavík, Kringla	1	230	Keflavík	1
104	Reykjavík, Vogar	1	232	Keflavík, hólf	1
105	Reykjavík, Austurbær	1	233	Hafnir	1
107	Reykjavík, Vesturbær	1	235	Keflavíkurflugvöllur	1
108	Reykjavík, Bústaðahverfi	1	240	Grindavík	1
109	Reykjavík, Seljahverfi	1	245	Sandgerði	1
110	Reykjavík, Ártúnshverfi	1	250	Garður	1
111	Reykjavík, Breiðholt	1	260	Njarðvík	1
112	Reykjavík, Grafarvogur	1	270	Mosfellsbær	1
116	Reykjavík, Kjalarnes	1	300	Akranes	1
121	Reykjavík, Miðbær, hólf	1	301	Akranes, dreifb.	2
123	Reykjavík, Kringla, hólf	1	310	Borgarnes	2
124	Reykjavík, Vogar, hólf	1	311	Borgarnes, dreifb.	3
125	Reykjavík, Austurbær, hólf	1	320	Reykholt, Borgarf.	3
127	Reykjavík, Vesturbær, hólf	1	340	Stykkishólmur	2
128	Reykjavík, Bústaðahverfi, hólf	1	345	Flatey Breiðaf.	3
129	Reykjavík, Seljahverfi, hólf	1	350	Grundarfjörður	2
130	Reykjavík, Ártún, hólf	1	355	Ólafsvík	2
131	Reykjavík, Breiðholt, hólf	1	360	Hellissandur	2
132	Reykjavík, Grafarvogur, hólf	1	370	Búðardalur	3
150	Ríkisstofnanir	1	371	Búðardalur, dreifb.	3
155	Bankar	1	380	Króksfjarðarnes	3
170	Seltjarnarnes	1	400	Ísafjörður	2
172	Seltjarnarnes, hólf	1	401	Ísafjörður, dreifb.	3
190	Vogar	1	410	Hnífsdalur	2
200	Kópavogur	1	415	Bolungarvík	2
202	Kópavogur, hólf	1	420	Súðavík	2
210	Garðabær	1	425	Flateyri	2
212	Garðabær, hólf	1	430	Suðureyri	2
220	Hafnarfjörður	1	450	Patreksfjörður	3





## Svæði sem hlutfall af svæði 1.

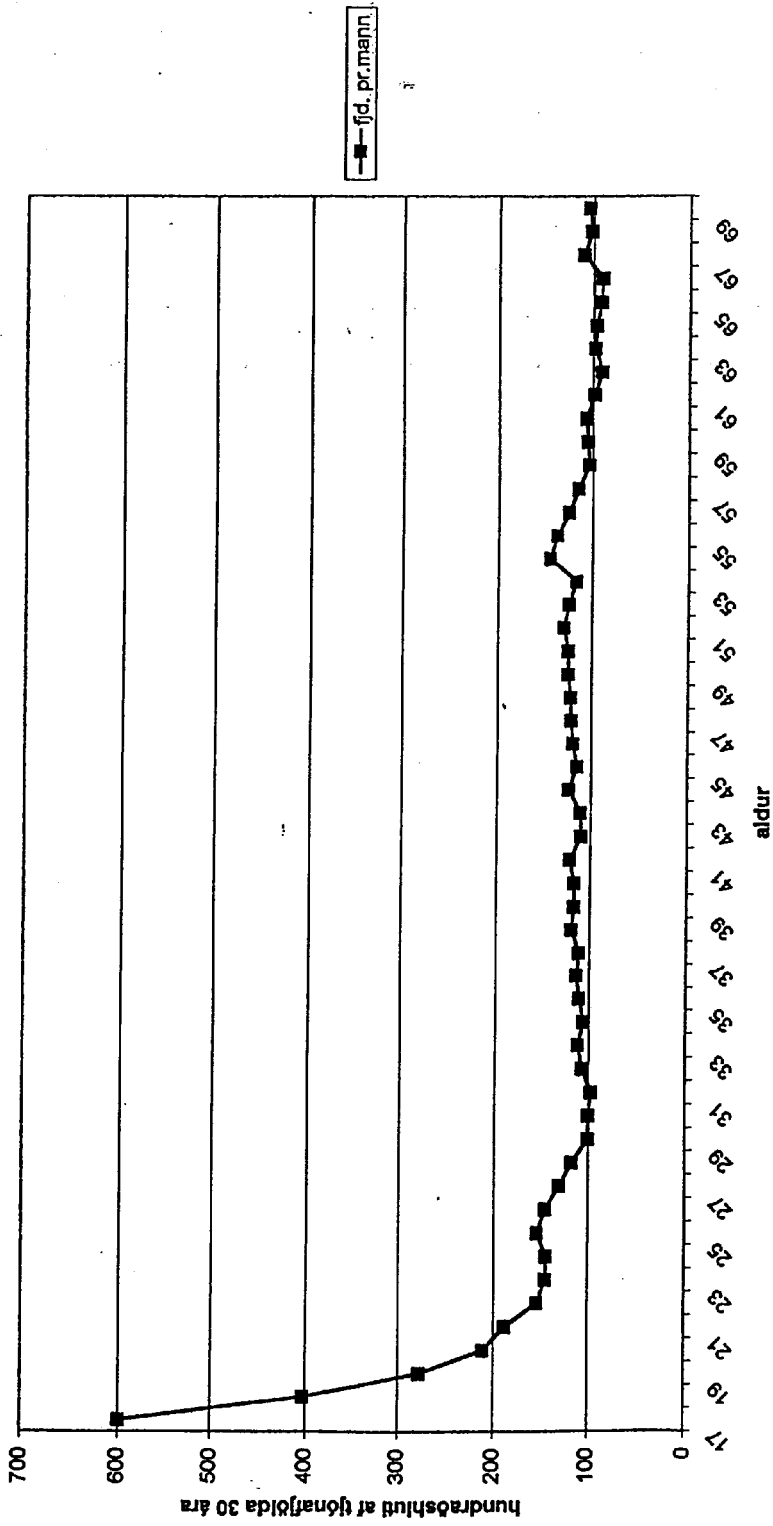
svæði	samtals, %
1	100,00
2	117,78
	<b>100,00</b>

## Athugun SÍT á áhættuþáttum ökutækjatrýgginga, húftrygging.

Póst-númer	Heiti	Svæði			
			301	Akranes, dreifb.	2
			310	Borgarnes	2
101	Reykjavík, Miðbær	1	311	Borgarnes, dreifb.	2
103	Reykjavík, Kringla	1	320	Reykholt, Borgarf.	2
104	Reykjavík, Vogar	1	340	Stykkishólmur	2
105	Reykjavík, Austurbær	1	345	Flatey Breiðaf.	2
107	Reykjavík, Vesturbær	1	350	Grundarfjörður	2
108	Reykjavík, Bústaðahverfi	1	355	Ólafsvík	2
109	Reykjavík, Seljahverfi	1	360	Hellissandur	2
110	Reykjavík, Ártúnshverfi	1	370	Búðardalur	2
111	Reykjavík, Breiðholt	1	371	Búðardalur, dreifb.	2
112	Reykjavík, Grafarvogur	1	380	Króksfjarðarnes	2
116	Reykjavík, Kjalarnes	1	400	Ísafjörður	2
121	Reykjavík, Miðbær, hólf	1	401	Ísafjörður, dreifb.	2
123	Reykjavík, Kringla, hólf	1	410	Hnífsdalur	2
124	Reykjavík, Vogar, hólf	1	415	Bolungarvík	2
125	Reykjavík, Austurbær, hólf	1	420	Súðavík	2
127	Reykjavík, Vesturbær, hólf	1	425	Flateyri	2
128	Reykjavík, Bústaðahverfi, hólf	1	430	Suðureyri	2
129	Reykjavík, Seljahverfi, hólf	1	450	Patreksfjörður	2
130	Reykjavík, Ártún, hólf	1	451	Patreksfjörður, dreifb.	2
131	Reykjavík, Breiðholt, hólf	1	450	Tálknafjörður	2
132	Reykjavík, hólf	1	465	Bíldudalur	2
150	Ríkisstofnanir	1	470	Þingeyri	2
155	Bankar	1	471	Þingeyri, dreifb.	2
170	Seltjarnarnes	1	500	Brú	2
172	Seltjarnarnes, hólf	1	510	Hólmavík	2
190	Vogar	2	520	Drangsnes	2
200	Kópavogur	1	522	Kjörvogur	2
202	Kópavogur, hólf	1	523	Finnbogastaðir	2
210	Garðabær	1	524	Norðurfjörður	2
212	Garðabær, hólf	1	530	Hvammstangi	2
220	Hafnarfjörður	1	531	Hvammstangi, dreifb.	2
222	Hafnarfjörður, hólf	1	540	Blönduós	2
225	Bessastaðahreppur	1	541	Blönduós, dreifb.	2
230	Keflavík	2	545	Skagaströnd	2
232	Keflavík, hólf	2	550	Sauðárkrókur	2
233	Hafnir	2	551	Sauðárkrókur, dreifb.	2
235	Keflavíkurflugvöllur	2	560	Varmahlíð	2
240	Grindavík	2	565	Hofsós	2
245	Sandgerði	2	566	Hofsós, dreifb.	2
250	Garður	2	570	Fljót	2
260	Njarðvík	2	580	Siglu fjörður	2
270	Mosfellsbær	1	600	Akureyri	2
300	Akranes	2	601	Akureyri, dreifb.	2

<b>Póst- númer</b>	<b>Heiti</b>	<b>Svæði</b>			
602	Akureyri, hólf	2	750	Fáskrúðsfjörður	2
603	Akureyri, utan Glerár	2	755	Stöðvarfjörður	2
610	Greinivík	2	760	Breiðdalsvík	2
611	Grímsey	2	765	Djúpivogur	2
620	Dalvík	2	780	Höfn	2
621	Dalvík, dreifb.	2	781	Höfn, dreifb.	2
625	Ólafsfjörður	2	785	Fagurhólsmýri	2
630	Hrísey	2	800	Selfoss	2
640	Húsavík	2	801	Selfoss, dreifb.	2
641	Húsavík, dreifb.	2	802	Selfoss, hólf	2
645	Fosshóll	2	810	Hveragerði	2
650	Laugar	2	815	Þorlákshöfn	2
660	Reykjahlíð	2	820	Eyrbakki	2
670	Kópasker	2	825	Stokkseyri	2
671	Kópasker, dreifb.	2	840	Laugarvatn	2
675	Raufarhöfn	2	845	Flúðir	2
680	Þórshöfn	2	850	Hella	2
681	Þórshöfn, dreifb.	2	851	Hella, dreifb.	2
685	Bakkafjörður	2	860	Hvolsvöllur	2
690	Vopnafjörður	2	861	Hvolsvöllur, dreifb.	2
700	Egilsstaðir	2	870	Vík	2
701	Egilsstaðir, dreifb.	2	871	Vík, dreifb.	2
710	Seyðisfjörður	2	880	Kirkjubæjarklaustur	2
715	Mjóifjörður	2	900	Vestmannaeyjar	2
720	Borgarfjörður eystri	2	902	Vestmannaeyjar, hólf	2
730	Reyðarfjörður	2	999	Óstaðsett	2
735	Eskifjörður	2			
740	Neskaupstaður	2			

Árlegur fjónafjöldi á mann sem hundraðshlutfi af fjölda fjóna sem 30 ára öikumenn valda



**Minnisblað nr. 1. um tjónavarnastarf,  
vegna spurninga efnahags- og viðskiptanefndar.  
(Desember 2000.)**

Spurst er fyrir um það hvort af hálfu váttryggingafélaga hafi verið settar fram tillögur um hvernig draga megi úr tjónum í umferðinni. Þá er spurst fyrir um hvort ástæða sé til að hækka ökuréttindaaldur, gefa út skilyrt ökuskírteini eða beita öðrum aðgerðum sem draga kunni úr tjónatíðni ungra ökumanna. Loks er spurst fyrir um aðgerðir sem tryggingafélögin hafa tekið þátt í til að fyrirbyggja tjón.

SÍT hefur í árunna rás við fjölmörg tækifæri sett fram ábendingar og tillögur, sem miða að því að fækka tjónum í umferðinni. Slíkt hið sama hafa einstök váttryggingafélög gert. Tillögur hafa verið settar fram um breytingar á lögum og reglum, t.d. umferðarlögum, ábendingar hafa verið settar fram til stjórnvalda varðandi lagaframkvæmd og tilmæli hafa verið sett fram til aðila sem að öryggis- og forvarnamálum koma í umferðinni. Sumt hefur náð fram að ganga, en annað ekki.

Slysavarnaráð og Umferðarráð starfa samkvæmt lögum og á SÍT fulltrúa í þessum ráðum. Hefur SÍT staðið að og tekið þátt í að kosta fjölmörg verkefni, þ.m.t. átök og kynningarherferðir, í samstarfi við þessa aðila, og raunar fleiri opinbera aðila, þar á meðal ráðuneyti. Þá hefur SÍT styrkt margs konar rannsóknarverkefni sérfræðinga eða hópa einstaklinga á sviði slysarannsóknna, forvarna og læknisfræði, þar á meðal vegna meðferðar slasaðra. Á vegum SÍT starfar sérstakur starfshópur, sem lætur sig varða öryggismál í umferðinni og leiðir til að fækka tjónum í umferðinni. Stjórn SÍT vísar iðulega ýmsum málum þangað til úrlausnar og skoðunar.

SÍT hefur löngum lýst stuðningi við hugmyndir um að hækka ökuréttindaaldur hér á landi úr 17 ára aldri í 18 ára. Jafnframt hefur SÍT lagt til að ökunámið sjálf gæti þó hafist við 16 ára aldur með tilheyrandi æfingaakstri leiðbeinanda, rétt eins og nú er. SÍT hefur ítrekað hvatt til þess að reist verði æfingasvæði, svonefnt ökugerði, fyrir ökunema og aðra ökumenn, sem vilja frekari þjálfun. Slíkt æfingasvæði kostar mikla fjármuni og hafa SÍT og aðildarfélag þess boðist til að leggja fé í slíka framkvæmd ásamt öðrum aðilum, einkum opinberum, sem hér ættu að koma að málum. Þetta mál hefur verið í umræðunni árum saman. Flestir virðast sammála um gagnsemi slíks ökugerðis/æfingasvæðis og vitna m.a. til nágrannalandanna í því efni. Málinu hefur þó lítt miðað þar til nú allra síðustu vikur, en nú stefnir í stofnun félags um gerð slíks svæðis, m.a. með þátttöku SÍT/bifreiðatryggingafélaganna. Íslensku váttryggingafélögin hafa tekið upp sérstaka fræðslu og námskeið fyrir unga ökumenn. Slíkt mun fátítt erlendis og hefur vakið athygli. Iðgjöld ungra ökumanna eru stórum hærrí en hinna reyndari, sem lítt eða ekki hafa lent í tjónum. Þetta eru þau úrræði sem félögin eiga gagnvart ungum ökumönnum. Þau ná þó skammt og miklu meira verður að koma til.

SÍT hefur ekki einvörðungu komið með ábendingar um efnisreglur umferðarlaga heldur hefur SÍT einnig hreyft þeirri hugmynd að skoðað verði hvort ekki sé tímabært að framkvæmd umferðarlaga verði færð frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis. Rök hníga að því að það ráðuneyti sem hefur yfirstjórn vegamála með höndum eigi einnig að hafa á sinni könnu framkvæmd umferðarlöggjafarinnar, þ.m.t. öryggisþátt málsins. Samgönguráðuneytið annast framkvæmd loftferðalaga og siglingalaga og vitaskuld eru öryggismál þessara samgönguhátta ekki undanskilin og færð undir annað ráðuneyti. Ábyrgðin á vegamannvirkjum og umferðaröryggi almennt sýnist einnig eiga að vera á einni hendi. SÍT telur þessa hugmynd vel þess virði að hún verði skoðuð alvarlega, enda ljóst að skoða verður þennan málaflokk gaumgæfilega og frá öllum hliðum.

Minnisblaði þessu fylgja efnahags- og viðskiptanefnd til glöggvunar nýleg gögn úr fornum SÍT varðandi málefnið, þ.e. annars vegar samantekt varaformanns SÍT um umferðarslys og váttryggingar, dags. 10. maí sl. og nokkrar ábendingar frá SÍT til dómsmálaráðuneytis að gefnu tilefni, dags. 5. september sl. Til upplýsingar í dæmaskyni um forvarnaverkefni SÍT og aðildarféлага þess fylgja gögn um átak sem nú stendur yfir gegn ölvunarakstri á aðventu og um áramót.

*Sigmar Ármannsson.*

**Minnisblað nr. 3 um skaðabótalög,  
vegna spurninga efnahags- og viðskiptanefndar.  
(Desember 2000.)**

Efnahags- og viðskiptanefnd spyrst fyrir um úttektir á áhrifum skaðabótalaga og um niðurstöður slíkra úttekta. Þá er spurst fyrir um álit á því hvort talið sé að of langt hafi verið gengið í skaðabótalögnum á einhverjum sviðum miðað við það tilefni að tjónþola skuli bætt tjón.

Skaðabótaréttur á hverjum tíma er það réttarsvið, sem varðar starfsemi váttryggingafélaga hvað mestu. Fagleg umfjöllun um íslenskan skaðabótarétt hefur verið mikil innan SÍT á undanförunum árum. Flókið getur verið að meta áhrif breytinga á gildandi skaðabótarétt, einkum þó ef um er að ræða bætur og bótarétt vegna líkamstjóna. Það mál kemur inn á svið ýmissa sérfræðinga, m.a. tryggingastærðfræðinga, lækna og lögfræðinga. Íslensk skaðabótalög komu fyrst til framkvæmda 1. júlí 1993, þ.e. lög nr. 50/1993, en þá hafði slík löggjöf verið lengi við lýði annars staðar á Norðurlöndunum. Fyrir setningu skaðabótalaganna byggðist íslenskur skaðabótaréttur að mestu á fyrri úrlausnum dómstóla (fordæmum) og venjum að nokkru.

Dönsk skaðabótalög voru aðalfyrirmynd íslensku skaðabótalaganna. Eftir gildistöku skaðabótalaga, nr. 50/1993, hafa lögin oft verið til umfjöllunar á Alþingi. Í fornum allsherjarnefndar er væntanlega að finna margvísleg gögn frá SÍT um þetta mál, þ.m.t. umsagnir og útreikninga af ýmsu tagi sem nefndin óskaði eftir. Í sumum tilvikum hefði mátt vanda betur frumvörp og tillögur til breytinga á skaðabótalögum og í flestum ef ekki öllum tilvikum hefur alveg vantað upplýsingar um fjárhagsleg áhrif slíkra tillagna, yrðu þær að lögum. Af hálfu SÍT hefur því verið leitast við að bæta úr þessu. Bent hefur verið á augljósar misfellur og efnisatriði sem endurskoðunar þyrftu við á þessum tillögum, auk þess sem fjárhagsleg áhrif tillagnanna hafa verið metin. Tekið hefur verið tillit til örfárra ábendinga SÍT í þessum eignum en annarra ekki. Mesta undrun undirritaðs hefur þó vakið að svo virðist sem ýmsum þingmönnum hafi komið alveg á óvart að iðgjöld í þeim greinum váttrygginga þar sem reynir á reglur skaðabótalaganna skuli hafa hækkað í kjölfar gjörbreyttra og stórhækkaðra viðmiðana og margföldunarstuðla í lögum varðandi útreikning skaðabóta vegna líkamstjóns.

Vegna fyrirspurnar efnahags- og viðskiptanefndar skal því enn eftirfarandi tilfært:

I.

Í júní 1995 voru þeir Gestur Jónsson og Gunnlaugur Claessen fengnir til að endurskoða m.a. reiknistuðla skaðabótalaganna. Í nóvember 1995 skiluðu þeir tillögum sínum til breytinga á lögnum. SÍT fékk tryggingastærðfræðing sinn, Bjarna Guðmundsson cand act., til að meta áhrif tillagnanna. Var það gert með samanburði við tjón samkvæmt lögmæltum ökutækjetryggingum frá síðari hluta ársins 1993. Athugun Bjarna, dags. 8. desember 1995, gaf

til kynna um 47% hækkun bóta vegna líkamstjóna. Bjarni endurskoðaði þetta mat sitt, sbr. athugun hans dags. 19.3. 1996. Niðurstöður seinni athugunarinnar bentu til 45% hækkunar slysatjóna. Tillögurnar urðu ekki að lögum. Útreikningum tryggingastærðfræðingsins ásamt fleiri gögnum kom SÍT á framfæri við allsherjarnefnd.

## II.

Með lögum nr. 42/1996, sem tóku gildi 1. júlí 1996, var skaðabótalögunum breytt nokkuð, m.a. var margföldunarstuðull 6. gr. laganna hækkaður úr 7,5 í 10. Miðað við athugun Bjarna Guðmundssonar á hækkunaráhrifum þeirra lagabreytinga á tjónasafnið frá árinu 1993 mátti ætla að líkamstjónin mundu hækka um 13% og heildarhækkun tjóna í lögboðnum ökutækja-tryggingum gæti þannig orðið 9%. SÍT kom m.a. þessum útreikningum á framfæri við allsherjarnefnd.

## III.

Í október 1996 voru þau Gestur Jónsson, Guðmundur Jónsson og Sigrún Guðmundsdóttir skipuð í nefnd til að endurskoða skaðabótalögin. Nefndin skilaði af sér í ágúst/september 1998 og skilaði Sigrún séráliti. Í nóvember 1998 var lagt fram á Alþingi frumvarp til breytinga á skaðabótalögum í fullu samræmi við tillögur meiri hluta nefndarinnar. Tryggingastærðfræðingur SÍT, Bjarni Guðmundsson, mat hækkunaráhrifin á líkamstjón miðað við uppgærd tjón frá seinni árshelmingi 1993 til 30%, en athugun hans er dags. 11. nóvember 1998. SÍT afhenti allsherjarnefnd ítarlega umsögn um frumvarp til skaðabótalaga, dags. 7. desember 1998. Í þeirri umsögn er m.a. bent á að rýmkaður skaðabótaréttur hækki iðgjöld í þeim váttryggingargreinum þar sem reynir á skaðabótareglur við uppgjör líkamstjóns. Fjárhagsleg áhrif frumvarpsins séu þó ekki bundin við hækkun á váttryggingaiðgjöldum heldur hafi frumvarpið bein áhrif á útgjöld allra aðila sem bakað geta sér skaðabótaskyldu, þ.e. einstaklinga, fyrirtækja og opinberra stofnana, ekki síst ríkissjóðs sjálfs. Fulltrúar SÍT sátu einnig tvo fundi með allsherjarnefnd vegna þessa frumvarps, þ.e. 8. desember 1998 og 1. febrúar 1999. Var þar farið yfir og rædd sjónarmið og ábendingar SÍT, m.a. varðandi hugsanleg hækkunaráhrif yrði frumvarpið að lögum.

## IV.

Alþingi breytti frumvarpinu við lokaafgreiðslu þess rétt undir þinglok og hækkaði enn margföldunarstuðla. Var af SÍT hálfu m.a. tímans vegna ekki unnt að láta kanna fjárhagsleg áhrif frumvarpsins í lokagerð þess, þ.e. áður en frumvarpið var tekið til endanlegrar afgreiðslu. Var heldur ekki af hálfu allsherjarnefndar beðið um slíkt mat en fyrri útreikningar SÍT um þetta efni höfðu að nokkru verið unnir að beiðni allsherjarnefndar. Þessi hækkun Alþingis á margföldunarstuðlum kom raunar flestum í opna skjöldu þar sem í frumvarpinu hafði orðið einhver skekkja sem gerði það að verkum að stuðlarnir lækkuðu eftir aldri en hækkuðu svo aftur eftir 63 ára aldur. Vakti SÍT athygli á þessu í umsögn sinni. Í stað þess að láta við það sitja að leiðréttá þessa misfelli virðist sem að lítt athuguðu máli hafi tækifærið verið nýtt til að hækka stuðlana enn frekar. Lögin voru gefin út sem lög nr. 37/1999 og tóku gildi 1. maí 1999. Samkvæmt meðfylgjandi athugun Bjarna Guðmundssonar, dags. 29. mars 1999, má ætla að hækkun líkamstjóna yrði 58% ef „samanburðartjónasafnið“ hefði verið gert upp samkvæmt hinum nýju lögum en um 66% ef jafnframt yrði tekið tillit til launaþróunar, sbr. samantekt Bjarna Guðmundssonar, dags. 7. apríl 1999.

## V.

Af SÍT hálfu hefur jafnan verið lögð áhersla á að skaðabótalög eigi að tryggja tjónþolum sanngjarnar bætur og í löggjöf eigi að mæla fyrir um skynsamlegar reglur sem ná því markmiði. Vátryggingaiðgjöldin hljóti svo að vera afleidd stærð. Að mati SÍT hafa ýmsar þær breytingar sem gerðar hafa verið á upphaflegu skaðabótalögnum, þ.e. lögum nr. 50/1993, vægt til orða tekið orkað tvímælis. Þá hefur ekki verið skeytt um að huga að ýmsum öðrum atriðum laganna sem hefðu þó bersýnilega verið til þess fallin að styrkja lögin og framkvæmd þeirra. Minnisblaði þessu fylgir áðurnefnd umsögn SÍT til Alþingis frá 7. desember 1998. Verður ekki betur séð en að þau sjónarmið sem þar koma fram séu flest enn í fullu gildi. Þannig má m.a. nefna ábendingar SÍT um sárlega vöntun skýrari leiðbeininga á skaðabótalögnum um markmið og innihald þeirra matsgerða sem eiga að vera grundvöllur bóta vegna líkamstjóns, þ.e. vegna varanlegs miska (læknisfræðilegt mat) annars vegar og varanlegrar örorku (fjárhagslegt mat) hins vegar. Í því efni vísast í meðfylgjandi athugun, dags. 1. mars 2000, sem lýsir þróun metinnar örorku og metins miska hjá örorkunefnd. Sýnir athugunin að varanleg örorka í stigum mælt hefur stórhækkað á árabílinu 1995–1999 á sama tíma og miskastigin (læknisfræðilega matið) hefur lítið breyst. Ástæður þessarar matspróunar eru því ekki að slysin hafi almennt orðið alvarlegri en áður. Sést það á því að miskinn sem nánast byggist á læknisfræðilegu mati hefur ekki hækkað á tímabilinu. Verður tæpast öðru um kennt en því að ósamræmi hafi ríkt í matsstarfinu. Er það að vonum þar sem eins og áður segir er fátt um leiðbeiningar í skaðabótalögnum um efni og markmið slíkra matsgerða. Gagnrýni SÍT á ákvörðun um lágmarkslaunaviðmiðanir laganna og uppbyggingu margföldunarstuðla, sem m.a. taka almennt mið af því að fólk hafi vinnutekjur til 75 ára aldurs í stað ellilífeyrisaldurs eða eðlilegs starfslokaaldurs eins og tíðkast í nágrannalöndunum, stendur enn. Einnig er ljóst að mistök hafa verið gerð við frágang ákvæðis laganna þar sem fjallað er um bætur vegna andláts framfæranda/maka. Þegar skaðabótalögin voru samþykkt á Alþingi og gefin út sem lög nr. 50/1993 hafði þess verið vænst að það væri beinlínis tekið fram í athugasemdum með frumvarpinu að kostnaður vegna lögmannna sem tengdust uppgjörum líkamstjóna ætti að lækka, enda allar reglur varðandi uppgjör orðnar einfaldari og skýrari. Hér á landi hefur kostnaður vegna þóknunar lögmannna sem tengjast ágreiningslausum uppgjörum líkamstjóna verið stórum hærrí en t.a.m. í Danmörku þar sem þóknun er hófleg og ræðst af vinnuframlagi í stað gjaldskrár sem hér á landi hefur gilt og miðast við hlutfall af greiddum bótum. Engin breyting varð á þóknunarkröfum lögmannna gagnvart vátryggingafélagunum eftir gildistöku skaðabótalaga. Vegna fyrirspurnar alþingismanns til SÍT um þýðingu breytinga á skaðabótalögum og hækkun bótagreiðslna á lögmannsþóknun sendi SÍT meðfylgjandi bréf um það efni, dags. 7. febrúar 1996, til Ágústs Einarssonar alþingismanns. Mun einhverjum fleiri þingmönnum hafa verið sent bréfið. Við endurskoðun skaðabótalaganna hefur Alþingi af einhverjum ástæðum ekki þótt ástæða til að huga að þessu máli, þótt augljóst sé að kostnaður vegna sérfræðinga (einkum lögfræðinga og lækna) við uppgjör líkamstjóna sé umtalsverður hér á landi, og að sínu leyti hafi hann bein áhrif á iðgjöldin rétt eins og annar tjónskostnaður.

## VI.

Flest tilvitnuð gögn og útreikningar hér að framan eiga að vera til í fórum allsherjarnefndar og þykir því ekki ástæða til, a.m.k. að svo komnu, að láta fylgja þessu minnisblaði til efna- hags- og viðskiptanefndar nema tiltölulega fá gögn.

Brýnt er að friður og festa fari að skapast um íslenskan skaðabótarétt. Eins og staðan er nú eru vátryggjendur að gera upp skaðabótaskyld tjón samkvæmt fjórum leiðum eða réttarreglum, allt eftir því hvenær tjón varð. Í fyrsta lagi er um að ræða tjón sem urðu fyrir gildistöku skaðabótalaga, nr. 50/1993, þ.e. 1. júlí 1993. Í öðru lagi tjón sem hafa orðið frá því



tímamarki og til 1. júlí 1996, er lögunum var breytt og bætur hækkaðar. Í þriðja lagi frá þeim tíma og til 1. maí 1999. Þá tóku gildi stórfelldar breytingar á skaðabótalögunum sem nú eru í gildi og er það þar með fjórða uppgjörsleiðin! Vátryggingafélögunum er fyrir margra hluta sakir afar erfitt að starfa í svo rysjóttu lagaumhverfi og líklega eru svo örar breytingar á grundvallarlöggjöf eins og skaðabótarétti einsdæmi í ríkjum sem við berum okkur saman við. SÍT er því ekki að hvetja til enn einnar kollsteypunnar á sviði skaðabótaréttar. Hins vegar getur SÍT ekki annað en mælt með því að þau ákvæði skaðabótaganna verði endurskoðuð sem eru óljós og hvetja til ágreinings eða bersýnilega valda því að bætur verða umfram raunverulegt fjártjón. Á sama hátt þarf að huga að þeim atriðum þar sem skortur á skýrum fyrir-mælum í skaðabótalögunum getur leitt til sömu niðurstöðu. Vilji löggjafarvaldið á hinn bóginn hafa lögin að öllu leyti óbreytt og bjóða slíkan „lúxus“ áfram er rétt að allir geri sér grein fyrir því að sá lúxus kostar.

*Sigmar Ármannsson.*