

GÖRAN SKOGH

Svar till Oredsson och Schönmeyr

1. Malte Oredsson framhåller i sitt inlägg, att soliditetskontrollen av hävd är

Fil dr GÖRAN SKOGH forskar i ämnet rättsekonomi vid Lunds universitet.

en av försäkringsinspektionens viktigaste uppgifter. Enligt min uppfattning kan den offentliga kontrollen av försäkringstagarnas intressen ske relativt enkelt och – framför allt – utan inblandning i företagens premiesättning. Nuvarande bokföringsmässiga regler beträffande värderingen av försäkringstagar-

nas fordran på bolaget (framför allt att premie- och ersättningsreserverna skall räknas upp med minst 5 procent), tillsammans med krav på att "exceptionella" skadeutfall skall återförsäkras, förefaller tillräckligt för att skydda försäkringstagarna.

Vad som skall avses med "exceptionella" skadeutfall är naturligtvis en avvägningsfråga. En återförsäkring av samtliga risker, sk "fronting" vill jag dock inte förespråka. 1977 hade sakförsäkringsbolagen en genomsnittlig återförsäkring på 25 procent av totala premieintäkten, vilket förefaller fullt tillfredsställande med tanke på företagens stora mängd försäkringar och därav följande riskutjämning. Risken för att en försäkringstagare skall lida förluster p.g.a att försäkringsgivaren inte kan fullfolja utbetalningen är idag mycket liten.

Med utgångspunkt från att försäkringstagarnas intresse är tillräckligt skyddat, kan krav på kontrollen av soliditeten motiveras med hänsyn till fordningssägare och andra grupperns intressen i företaget. Men jag kan inte se varför den offentliga kontrollen skall vara strängare för försäkringsbolag än för andra bolag.

Som för alla företag gäller att delägare, långgivare, anställda m.fl ställer krav på att företaget skall drivas på solid grund. Det är ett skäl till varför företagen normalt väljer en konsolidering och återförsäkring som överstiger rimliga krav från statsmaktens sida. Mot det har jag ingenting att invända. Richard Schönmeyr tolkar mitt inlägg som om jag vore ute för att minska konsolideringen i försäkringsföretagen. Men problemet gällde omfattningen och inriktningen på den offentliga kontrollen av soliditeten – inte företagets val av konsolidering i sig.

2. Malte Oredsson anger att försäkringsinspektionen har som ambition att skydda försäkringstagarna i ömsesidiga bolag, inte enbart i egenskap av köpare utan också som ägare. I princip kan försäkringstagarna bli ansvariga för företagets förluster, dock först efter det att övriga tillgångar tagits i anspråk. Ansvaret står i proportion till inbetalda premier och blir därför begränsat, speciellt i bo-

lag med stor omsättning.

I praktiken torde risken för att försäkringstagaren drabbas av förluster i egenskap av delägare vara nära nog obefintlig. Detta är en anledning till varför myndighetskontroll av ömsesidiga bolag, utöver det som gäller för aktiebolag, förefaller överflödigt. Om konsumenterna inte vet att de påtar sig ett (hypotetiskt) ägaransvar om de köper försäkring i ömsesidigt bolag, vore det rimligt att bolaget informerar om det, i stället för att försäkringsinspektionen påtar sig den kontroll som ligger i ägarnas intresse. Problemet med den stora spridningen av ägandet i ömsesidiga bolag kan sannolikt lösas med olika typer av ombudsorganisationer som på uppdrag av delägarna påtar sig deras kontrollfunktion. I annat fall framstår aktiebolaget som den mest ändamålsenliga företagsformen.

3. Jag håller med Schönmeyr om att försäkringsbolagen utsätts för speciella risker. Däremot tror jag inte att man generellt kan säga att risktagandet är större än i andra branscher, tex byggbranschen, varvsindustrin eller lakemedelsindustrin. Varaktigheten i sakförsäkringsbolagens förpliktelser är knappast heller mer långtgående än i många andra branscher. Kontraktstiden är i regel ett år. Speciellt vid livräntor kan det dröja några år innan ersättningsbeloppen fastställs. Men däremot avsätts medlen till livräntefonder, varefter affären i regel är slutförd. Livräntefonden behöver naturligtvis sin övervakning, men det är ett annat separat problem som jag av enkelhetsskäl velat hålla utanför diskussionen om sakförsäkringar.

4. Som Malte Oredsson påpekar ligger svårigheten att fastställa en skälig premie i att bedöma den framtida utvecklingen av skadefrekvens, inflation, löner osv. Dylika problem föreligger också tex vid anbudsgivning i byggbranschen. I all affarsverksamhet är det av vikt att fastställa priserna så att de är bärkraftiga, samtidigt som de inte får vara för höga så att marknadsandelar förloras. Försäkringsbolagen har avsevärd aktuarisk erfarenhet, kannedom om konkurrenternas priser och lika goda för-

utsättningar att bedöma inflationsutvecklingen som någon annan. Jag kan därför inte se varför informationen skall insamlas och premiesättningen övervakas av överordnade myndigheter. Straffet vid ohållbart låga premier är förluster för delägarna, förlorad koncession, och i sista hand likvidation, något som torde vara tillräckligt för att ägarna skall bevakna företagets skötsel och finansiella placeringar (eventuellt med undantag för ömsesidiga bolag, jämför punkt 2).

5. Richard Schönmeys påstående att jag kallar försäkringsbranschen för en kartell beror på en missuppfattning. Förvisso finns det viss pris- och produktkonkurrens också på konsumentförsäkringsområdet. Men koncentrationsgraden är hög och det finns ett omfattande produktsamarbete, vilket också framgår av Schönmeys inlägg. Dessa omständigheter får mig att tala om en kartelliserad marknad, varefter jag tillämpar monopolteori för att förklara utvecklingen inom branschen. Även om beskrivningen av branschen inte är fullständig, motsäger empiriska data knappast den presenterade teorins tillämpbarhet.

6. Schönmeyr förstår inte vad jag menar med att separationsregeln kan slopas. Regeln innebär ju att försäkringsrörelsen inte får kombineras med annan verksamhet tex varuproduktion. Motivet för regeln har sannolikt varit att soliditets- och skalighetskontrollen försvåras, om företaget omfattar olika till synes vitt skilda verksamhetsgrenar. Men är en detaljerad soliditets- och/eller premiekontroll omotiverad så är också separationsregeln omotiverad. Följer företagen uppställda normer för värderingen av försäkringstagarnas fordran, samtidigt som företagen redovisar återförsäkringskontrakt för stora åtaganden, bör försäkringsverksamheten fritt kunna kombineras med annan verksamhet.

I princip är det också svårt att dra en gräns mellan normal affärsverksamhet och försäkringsengagemang. Ett varuproducerande företag, som ingår långtgående avtal om leveranser, garanti och produktansvar, fungerar som försäkringsgivare på samma sätt som ett for-

säkringsbolag. Om företaget är stort kan det påta sig en omfattande "självförsäkring". I annat fall blir (åter) försäkring i ett försäkringsbolag aktuellt.

7. Malte Oredsson antyder att jag underskattat stordriftsfördelarna i trafikförsäkringsbranschen på grund av min bristande kännedom om trafikskaderegleringens svåra konst. Hans inlägg tyder på att han inte förstått vad vår empiriska undersökning gick ut på. Låt mig därför något förklara dess innehåll.

Jag betvivlar ingalunda att skadereglerarna har ett komplicerat arbete. Frågan gäller hur stora företag som behövs för att en effektiv produktion skall uppnås. För att undersöka detta genomförde vi en analys av administrationskostnaderna i företag med olika storlekar baserat på tvärsnittsdata för olika år (se national-ekonomiska institutionen i Lund. Meddelande 1980:72, kap 4). Exceptionellt goda skattningar var möjliga till följd av den detaljerade statistik försäkringsinspektionen sammanställt under hela efterkrigstiden. I USA har liknande undersökningar genomförts, men på mer bristfälliga data.

De amerikanska undersökningarna saknar också en teori som förklarar varför det skulle föreligga stordriftsfördelar i branschen. Traditionell produktions-teori är inte direkt tillämpbar på finansiella transaktioner som -försäkringar. Vilka är då de administrations- eller transaktionskostnader som motiverar stora försäkringsföretag?

Verksamheten kan grovt förenklat indelas i marknadsföring, riskplacering och skadereglering. Marknadsföringen domineras av smådriftsfördelar. Personkännedom mellan försäljare och konsument förefaller viktigt. Det förklarar också framväxten av separata agenturer, mäklare och försäljning på kommission (i länder där etableringsfriheten inte begränsats). Riskspridningen anges ofta som ett skäl till varför försäkringsbolagen måste vara stora. Återförsäkring och riskspridning genom val av portfölj möjliggör emellertid en mycket stor "pool" också för små företag.

Skaderegleringen kräver däremot sto-

ra enheter. I tex allmän egendomsförsäkring inkluderas brand, vatten, ansvar mm med stor variation i skadorna. För att skaderegleringsorganisationen skall vara effektiv, fordras ett stort och jämnt flöde av ersättningsfall. Eftersom endast en bråkdel av försäkringarna leder till ersättningsanspråk krävs ett stort antal försäkringar.

Skaderegleringen i anslutning till trafikförsäkringen förefaller något enklare än för allmän egendomsförsäkring då det framst galler relativt jämförbara skador på fordon. När tex livräntor är aktuella fastställs de med hjälp av trafikskadenämnderna. Utifrån denna jämförelse antog vi att stordriftsfördelarna skulle upphöra vid mindre omsättning i trafikförsäkringsaffärerna än vad som gäller för den allmänna egendomsförsäkringen.

Våra resultat visar stordriftsfördelar (mindre förvaltningskostnader i stora bolag) för allmän egendomsförsäkring både 1951 (året innan etableringskontrollen infördes) och 1977 (senaste året med tillgänglig statistik). Trafikförsäkringen förekom stordriftsfördelar 1951 medan resultatet 1977 visade konstant skalavkastning. 1951 var den genomsnittliga skadeersättningen 1,7 miljoner kronor. 1977 hade den ökat till 23,3 miljoner kronor (i 1951 års penningvärde) till följd av fler bilar och färre företag. Under ut-

vecklingen mot allt större omsättning borde den nivå ha uppnåtts då ökad trafikförsäkringsverksamhet inte medför kostnadsbesparingar. Enligt våra skattningar inträffade det omkring 1960. Där-efter visar skattningar baserade på flera olika år konstant skalavkastning. Sedan 1960 har emellertid omsättningen i den genomsnittliga trafikförsäkringsverksamheten fem- eller sexdubblats – en marknadskoncentration som alltså inte utan vidare låter sig förklaras av stordriftsfördelar.

8. Som Schönmeyr påpekar förekommer en inte ovesentlig differentiering i konsumentförsäkringarna. Det faktum att försäkringarna utgör en liten del av hushållens kostnader, samtidigt som försäkringsbehoven är likartade för stora grupper, talar för mindre långtgående differentiering än för tex företagsförsäkring. Dagens försäkringar är dock inte anpassade för minoritetsgrupper med speciella behov, delvis beroende på att försäkringsinspektionen motsatt sig nya varianter i distributionsledet. En motivering har varit att en uppsplittring av försäkringskollektivet skulle missgynna låginkomsttagare. Tvärtom tenderar, enligt min bedömning, en differentiering att gynna låginkomsttagare med relativt liten formögenhet att försäkra.