Handelsstyret 2

FORSIKRINGS-KOMMISSIONENS

BETÆNKNING I

Afgivet af den af handelsministeren den 29. juni 1962 i henhold til lov nr. 171 af 16. maj 1962 nedsatte kommission

DET JURIDISKE LABORATORIUM VED KØBENHAVNS UNIVERSITET

ex. 2

BETÆNKNING NR. 490

1968

S. L. MØLLERS EOGTR KBHVN

Indholdsfortegnelse.

Kommissionens nedsættelse og sammensætning 5
Tilrettelæggelsen af kommissionens arbejde 7
Gældende lovgivning om forsikringsvirksomhed 9
Historisk oversigt 11
Samarbejde mellem forsikringsselskaber 15

Beskrivelse af de økonomiske forhold indenfor skadesforsikringsvirksomhed
Afgrænsning af området 22
Antallet af forsikringsselskaber som driver virksomhed her i landet 22
Forsikringsselskabernes kapitalforhold inden for skadesforsikring 24
Egenkapitalens størrelse sammenlignet med præmieindtægt og skadesudgift 25
Skadesforsikringsselskabernes aktiver 25
Skadesforsikringsselskabernes aktiver 25
Skadesf orsikringsselskabernes driftsresultater 28

En beskrivelse af, hvilken størrelsesordert man kan tillægge renteindtægten af aktiver, som modsvarer tekniske reserver (renteindtægt af ikke-forbrugt præmie) 29

Skadesforsikringsselskabernes driftsresultater under hensyntagen til resultaterne af undersøgelsen af den størrelsesorden man kan tillægge renteindtægten af ikke-forbrugt præmie 35
Motorkøretøjsforsikring

Afgrænsning af området 39
Antallet af selskaber 39
Driftsresultater inden for motorkøretøjsforsikringer 39
Samarbejde mellem motorkøretøjsforsikringsselskaber 45

Monopoltilsynets oplysninger om prisudviklingen inden for automobilbranchen siden januar 1959
I. Fabriksnye automobiler 47
II. Reservedele 48
III. Malerpriser 48
IV. Reparationspriser 48

En undersøgelse af bevægelserne i forsikringsselskabernes skadesudgifter og præmieindtægter inden for motorkøretøjsforsikring sammenholdt med bevægelserne i lønninger og priser 50

Sammenligning mellem danske og udenlandske tariffer for motorkøretøjsforsikring samt foreliggende regnskabsmæssige oplysninger 52
Tarifsammenligningernes resultater 55
Den svenske tarif for motorkøretøjsforsikring 56
Den schweiziske tarif for motorkøretøjsforsikring 60
Vesttyske selskabers tariffer for motorkøretøjsforsikring 63
De engelske tariffer for motorkøretøj sforsikringer *64*
Det norske tarifforbunds tarif for motorkøretøjsforsikring 66
Den franske tarif for motorkøretøjsforsikring *66*
Synspunkter om indførelse af tvungen selvrisiko under motorkøretøjsforsikring 69
Bilag jfr. bilagsfortegnelse. Bilagene findes i 2. bind.

Bilagsfortegnelse

		Antal sider pr. bilag
Bilag nr. 1	Fortegnelse over forsikringsselskaber	31
- - 2	Præmier, skader og policetal 1962-66, fordelt på branchegrupper	2
- - 3	Grupper af samarbejdende selskaber	1
4	Grupper af samarbejdende selskaber	4
- - 5-6	Samarbejde mellem forsikringsselskaber	1
- - 7-10	Danske forsikringsselskabers aktiver	1
- - 11-12	Forsikringsselskabernes obligationsbeholdninger (incl. livsforsikringsselskaber og pensionskasser)	1
- - 13-20	Danske skadesforsikringsselskaber. Overskud, henlæggelser og udbytte sammenholdt med egenkapital og med præmieindtægt for egen regning	1
- - 21-25	Danske skadesforsikringsselskaber under forsikringsrådets tilsyn. Hovedposter på driftsregnskabet i pct. af præmier	1
- - 27-20	Fig. 1, 2, 3 og 4 til belysning af spørgsmålet om størrelsen af renten af ikke-forbrugt præmie	1
- - 31-45	Beregninger af rente af ikke-forbrugt præmie	1
- - 45	Renteindtægt af ikke-forbrugt præmie sammenholdt med præmieindtægt for egen regning	1
- - 47-58	Driftsresultater m.v. sammenholdt med beregninger af renten af ikke-forbrugt præmie	1
- - 59	Motorkøretøjsforsikring. A. Antal selskaber. B. Præmieindtægt for egen regning	1
- - 60	Motorkøretøjsforsikring. Præmieindtægt ved direkte tegning	1
- - 61	Danske skadesforsikringsselskaber, som tegner motorkøretøjsforsikring. Hovedposter på driftsregnskabet i pct. af præmier for egen regning	2
- - 62	Hovedposter på driftsregnskabet i pct. af præmier for egen regning for alle selskaber under forsikringsrådets tilsyn sammenholdt med tilsvarende oplysninger for selskaber, der tegner motorkøretøjsforsikring samt med præmieindtægten for motorkøretøjsforsikring for egen regning	2
- — 63	Motorkøretøjsforsikring. Præmieindtægt ved direkte tegning, skadesprocenter m.v.	1
- - 64	Motorkøretøjsforsikring. Omkostninger og underskud i forhold til *præmieindtægt for egen regning* samt oplysninger om, hvorledes størrelsen af omkostninger og underskud kan bestemmes i forhold til præmieindtægt ved *direkte tegning* under de givne forudsætninger	1
- - 65-74	Motorkøretøjsforsikring. Renter, overskud og udbytte sammenholdt med egenkapitalen...	1
- - 75-78	En undersøgelse af bevægelserne i forsikringsselskabernes skadesudgifter og præmieindtægter indenfor motorkøretøjsforsikring sammenholdt med bevægelserne i lønninger og priser	1
- - 79-81	Monopoltilsynets oplysninger om prisudviklingen indenfor automobilbranchen siden januar 1959	1
- - 82-173	Sammenligning mellem danske og udenlandske tariffer for motorkøretøjsforsikring samt foreliggende regnskabsmæssige oplysninger	1
	a) Sverige	Bilag nr. 82-99
	b) Schweiz	- - 100-115
	c) Vesttyskland	- - 116-133
	d) Storbritannien	- - 134-154
	e) Norge	- - 155-170
	f) Frankrig	- - 171-173
- - 174	Notat vedrørende en fra Frankrig modtaget beretning om en rundbordskonference for motorkøretøj sforsikring	19
- -175	Forsikringskommissionens skrivelse af 15. oktober 1963 til selskaber, som tegner motorkøretøjsforsikring	1

Kommissionens nedsættelse og sammensætning.

Forsikringskommissionen blev nedsat den 29. juni 1962 i henhold til lov nr. 171 af 16. maj 1962.

Kommissionen fik til opgave at tilvejebringe oplysning om den her i landet udøvede forsikringsvirksomhed, at belyse dennes funktioner og at undersøge, om den drives uden unødigt fordyrende omkostninger, samt at fremkomme med forslag til sådanne foranstaltninger — herunder ændringer i de gældende love — som måtte findes egnet til at fremme forsikringsvæsenets bestræbelser for bedst muligt at tilgodese forsikringstagernes interesser.

Højesteretsdommer, dr. jur. Jørgen Trolle blev udnævnt til kommissionens formand, medens daværende direktør for monopoltilsynet Erik Seligmann blev udnævnt til næstformand.

Kommissionen fik i øvrigt følgende sammensætning:

departementschef Vilhelm Boas,
indstillet af justitsministeriet,
direktør G. Hagen,
indstillet af socialministeriet,
afdelingschef Sv. Aistrup,
indstillet af finansministeriet,
kontorchef G. Backhaus, handelsministeriet,
rådsformand H. Brix, forsikringsrådet,
højesteretssagfører G. Christrup,
indstillet af Assurandør-Societetet,
direktør, cand. jur. Knud Christensen,
indstillet af Assurandør-Societetet,
direktør, civilingeniør Carl Schrøder,
indstillet af Dansk Arbejdsgiverforening, Industrirådet og Håndværksrådet i forening,
kontorchef, cand. polit Per B. Johansen,
indstillet af Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation,
prokurist E. Neervig,
indstillet af Danmarks Rederiforening,
fisker Ludvig Pedersen,
indstillet af Fiskerirådet,
sekretariatschef Jørgen Pedersen,
indstillet af De samvirkende danske Landboforeninger og De samvirkende danske Husmandsforeninger i forening,
redaktør Clemens Pedersen,
indstillet af Andelsudvalget,
forbundsformand Laust Larsen,
indstillet af Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i forening,
fuldmægtig Aage Nielsen,
indstillet af Fællesrådet for danske Tjenestemands- og Funktionærorganisationer og Fællesrepræsentationen for danske arbejdsleder- og tekniske Funktionærforeninger i forening.

Rådsformand P. Ørding, forsikringsrådet, har som tilforordnet deltaget i kommissionens arbejde.

Kommissionens sekretærer blev kontorchef N. Christoffersen, forsikringsrådet, kontorchef Karen Poulsen, monopoltilsynet, og ekspeditionssekretær K. Skjødt, handelsministeriet, med førstnævnte som leder af sekretariatet.

Den 27. februar 1964 blev kontorchef Karen Poulsen afløst af kontorchef W. N. Boserup, monopoltilsynet.

Kontorchef K. Lemche, forsikringsrådet, har ydet væsentlig bistand ved udførelsen af sekretariatets arbejde.

I den forløbne tid er der sket følgende ændringer i kommissionens sammensætning:

Den 28. februar 1963 afløste redaktør Olaf Gøtzsche efter indstilling fra De samvirkende danske Husmandsforeninger og De samvirkende danske Landboforeninger sekretariatschef Jørgen Pedersen som medlem af kommissionen.

Den 6. august 1964 udnævntes efter indstilling fra Industrirådet, Håndværksrådet og Dansk Arbejdsgiverforening direktør, civilingeniør Gunnar Carlsen til medlem af kommissionen i stedet for direktør, civilingeniør Carl Schrøder, der var afgået ved døden.

Den 8. oktober 1965 afløste sekretariatschef Jørgen Pedersen efter indstilling fra De samvirkende danske Husmandsforeninger og De samvirkende danske Landboforeninger redaktør Olaf Gøtzsche som medlem af kommissionen.

Den 5. august 1966 afløste advokat Bjarne Fogh efter indstilling fra Danmarks Rederifor-

ening prokurist E. Neervig som medlem af kommissionen.

Den 9. februar 1968 afløste kontorchef J. Broe Pedersen efter indstilling fra De samvirkende danske Husmandsforeninger og De samvirkende danske Landboforeninger sekretariatschef Jørgen Pedersen som medlem af kommissionen.

Ved skrivelser af 8. april 1963 meddelte kommissionen Forenede Danske Motorejere, Kongelig Dansk Automobil Klub og Landsforeningen Danske Vognmænd, at man fandt det ønskeligt, at en repræsentant for motororganisationerne fik lejlighed til at deltage i drøftelserne i det af kommissionen nedsatte arbejdsudvalg vedrørende forsikringer for motorkøretøjer, hvorfor kommissionen anmodede de nævnte organisationer om i fællesskab at udpege en repræsentant.

Ved skrivelse af 24. april 1963 meddelte motororganisationerne, at de havde udpeget direktør, cand. jur. Viggo Lærkes som deres fællesrepræsentant. Direktør Lærkes har herefter deltaget i de af kommissionens møder, hvor spørgsmål af interesse for motororganisationerne har været drøftet.

Tilrettelæggelsen af kommissionens arbejde.

I den samlede kommission er afholdt i alt 25 møder. Kommissionens første møde blev afholdt den 7. september 1962, hvor man holdt en indledende generaldebat, som blev fortsat på efterfølgende møder den 21. og 28. september 1962. Som et resultat af disse drøftelser blev der opnået enighed om at koncentrere arbejdet om skadesforsikring og gøre denne del af arbejdet færdigt, før kommissionen begyndte at undersøge problemerne i forbindelse med livsforsikring.

Der blev herefter nedsat et arbejdsudvalg med henblik på undersøgelse af familieforsikring samt et arbejdsudvalg til undersøgelse af motorkøretøjsforsikring. Endelig blev der nedsat et udvalg, der fik til opgave at følge drøftelserne i forbindelse med Danmarks eventuelle tilslutning til det europæiske fællesmarked og undersøge de konsekvenser, en sådan tilslutning vil få for dansk forsikringsvirksomhed.

I arbejdsudvalgene har der været afholdt i alt 17 møder, i hvilken forbindelse bemærkes, at den væsentligste del af arbejdet er blevet henlagt til snævrere underudvalg, hvor man endvidere har indledt en undersøgelse af omkostningerne indenfor forsikringsvirksomhed. Der har i disse sidstnævnte udvalg været afholdt i alt 95 møder.

Inden for de respektive arbejdsudvalg har arbejdet i øvrigt formet sig på den måde, at man har udarbejdet en skitse over de problemer, som vedrører den pågældende forsikringsbranche. På grundlag heraf er der udarbejdet spørgeskemaer, som er tilsendt forsikringsselskaberne. For at besvare spørgsmålene fyldestgørende har selskaberne i visse henseender måttet omlægge deres statistik, hvilket har haft til følge, dels at besvarelserne har taget nogen tid, dels at visse oplysninger kun har kunnet opnås for tiden efter spørgsmålenes fremsættelse.

Den første branche, kommissionen har påbegyndt en undersøgelse af, er familieforsikring. Denne forsikringsform er meget udbredt i befolkningen, og problemerne er ret let overskuelige, hvorfor kommissionen her har kunnet indhøste erfaringer med henblik på mere vanskeligt tilgængelige brancher.

Familieforsikring, der er en forholdsvis ny foreteelse inden for dansk forsikringsvæsen, kombinerer i én police de almindelige forsikringer mod brand, tyveri m.v. samt en ansvarsforsikring. Kommissionen har udarbejdet en foreløbig rapport for denne forsikringsform, men da det anvendte materiale som følge af det korte åremål, familieforsikringer har været fremme, efter kommissionens opfattelse er for spinkelt til at danne grundlag for en endelig vurdering, vil rapporten kunne udbygges med resultaterne for de sidste par år.

Nærværende betænkning indeholder foruden hovedtræk af den historiske udvikling af forsikringsvæsenet i Danmark og en oversigt over de væsentligste sider af gældende ret inden for området en mere generel omtale af skadesforsikring, hvorunder visse af de væsentligste problemer belyses. Det kan således anføres, at der under afsnittet om samarbejde mellem forsikringsselskaber bl.a. er redegjort for selskabernes tarifaftaler og gruppedannelser.

Endelig indeholder betænkningen en redegørelse for kommissionens undersøgelse af motorkøretøjsforsikring. Kommissionen har allerede på et tidligt tidspunkt af drøftelserne fundet det hensigtsmæssigt at fremkomme med en delbetænkning for motorkøretøj sforsikring, som med den voldsomme udvikling af automobilparken her i landet repræsenterer op imod halvdelen af danske skadesforsikringsselskabers samlede præmieindtægt.

Med hensyn til kommissionens fremtidige arbejde bemærkes, at man sigter på i en kommende delbetænkning at samle behandlingen af de øvrige brancher indenfor skadesforsikring. Som ovenfor anført har kommissionen allerede behandlet familieforsikring, som vil kunne ajourføres på grundlag af erfaringerne fra de sidste par år.

Sideløbende med undersøgelsen af de enkelte brancher har kommissionen som ovenfor anført påbegyndt en undersøgelse af forsikringssel-

skabernes omkostninger. På grundlag af en i kommissionen udarbejdet fordelingsnøgle har man anmodet selskaberne om en fordeling af generalomkostningerne på de enkelte brancher. En sådan fordeling af de samlede omkostninger på de enkelte brancher vil være et led i en undersøgelse af selskabernes pris- og konkurrencepolitik indenfor de forskellige brancher.

En sådan undersøgelse må efter sagens natur strække sig over et vist minimum af tid, bl.a. fordi den anvendte fordelingsnøgle ikke har kunnet anvendes på tidligere år. Det problemkompleks, som knytter sig til omkostningerne, er på den anden side så væsentlig for kommissionens arbejde, at man har ment det nødvendigt at afvente resultatet af omkostningsfordelingen, som vil indgå i en kommende betænkning om selskabernes konkurrenceforhold.

De resultater og konklusioner, som er indeholdt i afsnittet om motorkøretøjsforsikring, bør kun betragtes som kommissionens foreløbige synspunkter, idet det er tanken, at der i den endelige delbetænkning for skadesforsikring vil kunne optages supplerende oplysninger for senere år, ligesom denne branches økonomiske forhold vil blive behandlet i forbindelse med omkostningsundersøgelsen og i øvrigt blive taget op sammen med en undersøgelse af selskabernes akkvisitionspolitik.

Det er kommissionen bekendt, at der i justitsministeriet foregår overvejelser med henblik på at foreslå ændringer i forsikringsaftaleloven.

Det er endvidere kommissionen bekendt, at der i forsikringsselskaberne foregår et løbende arbejde med ændringer i formuleringen af forsikringsvilkårene med det formål overfor forsikringstagerne at tydeliggøre dækningsområdet.

København i juni 1968.

Sv. Aistrup.	**G. Backhaus.**	**Vilhelm Boas.**
H. Brix.	**Gunnar Carlsen.**	**Knud Christensen.**
G. Christrup.	**Bjarne Fogh.**	**G. Hagen.**
Per B. Johansen.	**Laust Larsen.**	**Aage Nielsen.**
Clemens **Pedersen.**	**J. Broe Pedersen.**	**Ludvig Pedersen.**
Erik Seligmann. (næstformand)	**Jørgen Trolle.** (formand)	

/ *W. Boserup, N. Christoffersen, K. Skjødt*
leder af sekretariatet

Gældende lovgivning om forsikringsvirksomhed.

De offentligretlige regler om forsikring findes fortrinsvis i lov nr. 147 af 13. maj 1959 om forsikringsvirksomhed, der indeholder bestemmelser om tilsyn med forsikringsselskaber, disse selskabers stiftelse, registrering og virksomhed. Endvidere indeholder loven bestemmelser om adgangen for udenlandske forsikringsselskaber til at drive virksomhed her i landet.

Det offentlige tilsyn i henhold til loven udøves af forsikringsrådet, der — for så vidt angår det pågældende erhvervsområde - tillige varetager tilsynet i henhold til monopollovgivningen, jfr. bekendtgørelse nr. 195 af 18. juni 1955. For pensionskasser, begravelseskasser og ligbrændingsforeninger gælder særlig lovgivning: lov om tilsyn med pensionskasser, jfr. lovbekendtgørelse nr. 163 af 26. maj 1959, samt lov nr. 355 af 1. juli 1940 om begravelseskasser og ligbrændingsforeninger. Tilsynet i henhold til de nævnte love udøves ligeledes af forsikringsrådet, der henhører under handelsministeriets forretningsområde.

Statsanstalten for Livsforsikring er ikke omfattet af forsikringslovens tilsynsbestemmelser, men enkelte af lovens regler finder anvendelse også for Statsanstalten. Statsanstalten er i øvrigt undergivet en særlig lovgivning, jfr. lov nr. 444 af 21. december 1965 (finansministeriets forretningsområde).

Med hensyn til bygningsbrandforsikring (under justitsministeriets forretningsområde) gælder en række særlige lovbestemmelser, herunder lov af 26. januar 1731 om Kjøbenhavns Brandforsikring, lov af 23. april 1870 om Den almindelige Brandforsikring for landbygninger, lov af 14. maj 1870 om brandforsikring af købstadsbygninger, lov af 12. april 1889 om brandforsikringsforeninger for landbygninger.

Udenfor fornævnte lovområder falder sygekasser samt arbejdsløshedskasser m.v., der er underkastet særligt tilsyn under socialministeriet samt de ved lov stiftede krigsforsikringsforbund og krigsforsikringsinstitutter.

Om arbejdsmarkedets tillægspension er der givet særlige lovbestemmelser (lov nr. *46* af 7. marts 1964).

For en række specielle områders vedkommende er der fastsat bestemmelser om, at de pågældende forsikringer alene kan tegnes af forsikringsselskaber, der af det offentlige er anerkendt dertil, og som opfylder visse betingelser, herunder eventuel depotstillelse. Således er der i følge færdselslovens § *66*, jfr. lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961 samt den i medfør heraf udstedte bekendtgørelse nr. 314 af 22. december 1927 med senere ændringer givet regler om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer, hvorefter denne virksomhed ikke kan udøves uden en forudgående anerkendelse fra justitsministeriet og en forudgående depotstillelse. Ifølge færdselslovens § 74 er der givet særlige regler for motorkøretøjer, der anvendes til udlejning uden fører, og disse regler omfatter såvel den lovpligtige ansvarsforsikring som kaskoforsikringen, jfr. bekendtgørelse nr. 316 af 17. november 1958 med senere ændringer, senest bekendtgørelse nr. 172 af 8. maj 1962.

Ved lov om forsikring mod følger af ulykkestilfælde (lov nr. 183 af 20. maj 1933, jfr. lovbekendtgørelse nr. 259 af 18. august 1964) er der givet bestemmelser om arbejdsgiverens pligt til at tegne forsikring for de ansatte og om den særlige anerkendelse af de forsikringsselskaber, som kan påtage sig denne forsikring. Disse opgaver henhører under socialministeriet og direktoratet for ulykkesforsikringen.

Lovbekendtgørelse nr. 232 af 23. juni 1962 om hunde, jfr. justitsministeriets bekendtgørelse nr. 385 af 17. december 1962 om ansvarsforsikring af hunde, indeholder bestemmelser om lovpligtig ansvarsforsikring og særlige forskrifter for selskaber, der tegner sådanne forsikringer.

Ifølge lov nr. 221 af 3. juni 1967 om jagten fastsætter landbrugsministeren de nærmere regler for den til jagttegnet knyttede ansvarsforsikring.

Ifølge lov nr. 170 af 16. maj 1962 om nukleare anlæg (atomanlæg) skal indehavere af et nukleart anlæg tegne ansvarsforsikring, som skal godkendes af justitsministeren, som i øvrigt fastsætter nærmere regler for sådanne forsikringer.

Lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart § 130 indeholder bestemmelser om en lovpligtig ansvarsforsikring for ejere af luftfartøjer og om den anerkendelse (fra minsteriet for offentlige arbejder), der kræves til sådan forsikringsvirksomhed.

Særlige bestemmelser er fastsat af finansministeriet om kautionsforsikring for kassebetjente samt for ekskutorer og kautionsforsikring, der tegnes til sikkerhed for indrømmelse af kreditoplagsret og kredit for skyldige forbrugsafgifter.

De privatretlige regler om forsikringsaftaler, der regulerer retsforholdet mellem selskab og forsikringstager, og hvis hovedsigte er at forsikringstagers berettigede interesser tilgodeses, findes fortrinsvis i lov nr. 129 af 15. april 1930 om forsikringsaftaler. Uden for loven falder den sociale invalide-, ulykkes- og sygeforsikring. I henhold til ulykkesforsikringsloven (jfr. foran) varetager direktoratet for ulykkesforsikringen tilsyn med forsikringsbetingelser, skadesbehandling m.v.

Historisk oversigt.

Nutidens forsikringsvirksomhed går historisk tilbage til ordninger på helt adskilte områder, hvis udviklingslinier først i løbet af adskillige århundreder er mødtes.

I middelalderens landskabslove og landsbyvedtægter fandtes almindeligvis forskrifter om brandhjælp. Gilderne og senere laugene havde som en af deres mange opgaver at hjælpe brødre, der kom i nød, navnlig som følge af brand eller sygdom og død. Efterhånden blev disse opgaver mange steder udskilt til specielle sammenslutninger; håndværkssvendene havde understøttelsesordninger, der har ført over i nutidens sygekasser, og brandgilderne, der i det 17. århundrede kom frem i Nordtyskland, bredte sig fra Holsten til Danmark som forløbere for gensidige *brandforsikringsforeninger for løsøre*. Oprindelig fordeltes tabet efter hver skade, men i tidens løb gik man over til mere regelmæssige bidrag, der i nutiden almindeligvis betales forud. En rest af det gamle fordelingsprincip findes endnu i flere lokale foreninger, især for kreaturforsikring, hvor præmien helt eller delvis betales bagud med beløb, der afpasses efter det forløbne års skader.

Den første *bygningsbrandforsikringsforening* i Danmark blev oprettet 1731 under indtryk af storbranden i København 1728. Det var de offentlige myndigheders interesse i byens genopbygning, der her gav sig udslag; borgerrepræsentationen udarbejdede et forslag, der fik regeringens sanktion. Indtegningen i »Kjøbenhavns Brandforsikring« var oprindelig frivillig, men efter branden 1795 indførtes forsikringstvang for alle ejendomme indenfor voldene, hvilket ophævedes 1868.

I 1761 oprettedes en bygningsbrandforsikring for alle andre danske byer. Ligesom den københavnsk forening var »Kjøbstædernes almindelige Brandforsikring« baseret på gensidighed; styrelsen var dog henlagt under regeringen. Der var oprindelig forsikringstvang for købstadbygninger, men desuden adgang til frivillig forsikring for landboere, og da der efterhånden blev klaget fra købstadboerne over fællesskabet med den formentlig dårligere landbrugsrisiko, blev »Landbygningernes almindelige Brandforsikring« oprettet 1792, ligeledes som gensidig forening under regeringens ledelse.

I disse 3 gamle gensidige selskaber er nu langt de fleste bygninger i Danmark brandforsikret. Efter midten af det 19. århundrede opstod flere andre gensidige bygningsbrandforsikringsforeninger. Det samlede antal er nu 11.

Brandforsikring af løsøre i byerne var dels ikke så påtrængende som bygningsforsikringen, dels vanskeligere at organisere. Efter midten af det 18. århundrede blev dog behovet for forsikring navnlig af varelagre efterhånden føleligt, og man var herved henvist til dækning hos udenlandske assurandører. Der blev da under regeringens medvirken i 1778 oprettet det første danske brandforsikringsselskab for løsøre, i al fald det første udenfor landdistrikterne. »Det kgl. octroierede Kjøbenhavnske Brandassurance-Compagni« var et aktieselskab under regeringens tilsyn; det fik fortrinsret til brandforsikring af løsøre i København. For området udenfor København stiftedes 1798 et andet aktieselskab, »Det kgl. octroierede almindelige Brandassurance-Compagni«, ligeledes et aktieselskab under regeringens tilsyn; de to kompagnier blev sluttet sammen i 1891.

Forsikringer af erhvervsmæssige værdier på de erhvervsdrivendes eget initiativ har navnlig haft betydning indenfor *søforsikringen*, men ved oprettelsen af det første danske søforsikringsforetagende spillede dog især statens valutamæssige interesser ind. I Holland og England var i begyndelsen af det 18. århundrede oprettet kompagnier i konkurrence med de mange individuelle søassurandører, og efter dette mønster stiftedes i 1728 »Det kgl. octr. Sø-Assurance-Compagni«, der kom til at leve i lidt over 200 år. I 1786 organiseredes et samvirke mellem en række private assurandører, hvilket senere udbyggedes i fastere rammer; De Private Assurandører er nu et aktieselskab. I løbet af det 19. århundrede kom flere selskaber til, således i 1852 »Den kjøbenhavnske Søassuranceforening« og i 1863 »Fjerde Søforsikringsselskab«; disse 2 selskaber er i dag de eneste i

Danmark, der har den særlige limiterede selskabsform, hvorved hver andelshaver kun hæfter for sin forholdsmæssige anpart af et tab, men med hele sin formue; for en sådan ordning havde man dengang et forbillede i De private Assurandeurer.

Efter forarmelsen under Napoleonskrigene støttedes genopbygningen især af virkningerne af bondefrigørelsen og af den opkommende erhvervsmæssige liberalisme i Europa. Landbefolkningen oprettede som led i den økonomiske fremgang bl.a. en række gensidige forsikringsforeninger for brandforsikring af løsøre og efterhånden også for kreaturforsikring. I byerne gav fremgangen sig derimod ikke i århundredets første halvdel udslag i stiftelse af skadesforsikringsselskaber. Det første forsikringsselskab, der her bortset fra søforsikring oprettedes uden regeringens medvirken, var »Brandforsikringsselskabet Danmark« fra 1861, der ligesom det kort efter i 1864 stiftede »Nye danske Brandforsikringsselskab« tegnede *løsørebrandforsikring* og snart fik en betydelig forretning; (»Danmark« optog 1872 også livsforsikring, hvorom henvises til et senere afsnit om livsforsikring). Oprettelsen af disse danske selskaber skete på baggrund af en omfattende virksomhed udøvet af udenlandske selskaber, der arbejdede igennem et stort antal agenter her i landet, overfor hvem de danske selskaber fra starten befandt sig i hård konkurrence.

I årene op til 1. verdenskrig oprettedes efterhånden en række forsikringsselskaber dels indenfor brandforsikring, dels for *syge- og ulykkesforsikring*. Det første danske syge- og ulykkesforsikringsselskab var Skjold, der stiftedes i 1884 i stærk konkurrence med de udenlandske selskabers agenter. Den første lov om ulykkesforsikring for arbejdere kom 1898 og gav anledning til stiftelse af en række ulykkesforsikringsselskaber, deriblandt Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring og Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring.

På landet var det første *h<a gl'skadei*orsikringsselskab oprettet allerede 1864, og kort før århundredskiftet kom de første selskaber mod *stormskade*. *Glasforsikring* påbegyndtes 1885 af Glarmestrenes Glasforsikring, og *tyveriforsikring* blev fra 1890'erne dækket i forbindelse med brandforsikring, til at begynde med uden tillægspræmie. Efter århundredskiftet kom en række yderligere brancher: *ansvars- automobil-, driftstabs-, maskin-, luftfart- kautions-* og *kreditforsikring* m.v.

Om automobilforsikring, der nu er den største skadesforsikringsbranche, kan særlig anføres, at den begyndte i 1903, foranlediget af vor første lov om motorkøretøjer. Man tegnede til at begynde med ansvars- og kaskoforsikring hver for sig, henholdsvis i et ansvars- og et transportforsikringsselskab. I 1918 indførte Danmark som første land i verden ansvarsforsikringspligt for motorkøretøjer.

Op til århundredskiftet var forsikringsselskaberne almindeligvis specialselskaber for bestemte forsikringsbrancher, men i løbet af de første årtier derefter skiftede billedet, således at først de større og efterhånden også mange af de mindre selskaber *optog flere eller alle brancher*, især for aktieselskabernes vedkommende. Der er dog stadig adskillige selskaber, der ikke driver alle forsikringsbrancher, og nogle selskaber har specialiseret sig på visse brancher (kautionsforsikring, svamp- og husbukkeforsikring m.v.), ligesom der findes selskaber for specielle arter af forsikring.

I fortsættelse af omtalen af udviklingen i retning af at samle mange brancher kan det nævnes, at man allerede i 1916 kom ind på at kombinere risiko fra forskellige brancheområder i en samlet dækning, nemlig i den *kombinerede grundejerforsikring*, der fra starten omfattede grundejeransvar, vand- og stormskade samt huslejetab (desuden glasforsikring, der senere er gledet ud). Denne dækningsmåde er efter 2. verdenskrig blevet fortsat bl.a. med indførelse af familie-, butiks-, erhvervs- og sommerhusforsikringer.

Genforsikring var allerede før midten af det 19 århundrede lejlighedsvis brugt af de danske selskaber for særlig store brandforsikringers vedkommende, men blev bl.a. af Nye Danske fra dette selskabs stiftelse i 1864 brugt systematisk til udligning af risiko ikke blot for enkelte forsikringers vedkommende, men efterhånden også som »obligatorisk« genforsikring omfattende alle fremkommende forsikringer af forud nærmere karakteriseret art. Et dansk selskab udelukkende for genforsikring var i virksomhed i nogle år omkring 1880, men bortset herfra blev det første specialselskab for genforsikring stiftet 1894: Nordisk Gjenforsikrings Selskab; hertil kom i 1899 Skandinavia, der senere også optog direkte forsikringsvirksomhed, og endvidere Det kjøbenhavnske Reassurance-Compagni 1915 og Salamandra 1918.

En anden form for samvirke mellem forsikringsselskaberne er *tarifforeninger*. I det 19.

århundrede var man endnu så fastgroet i det liberalistiske konkurrencesamfunds tankebaner, at man vanskeligt bekvemmede sig til nogen form for fællesskab med sine konkurrenter. Først i 1896 kunne den første tarif forening stiftes: Dansk Tarif forening, der - skønt det ikke fremgår af navnet - alene omfatter brandforsikring. Andre brancheforeninger er senere kommet til: Dansk Ulykkesforsikringsforening i 1902, Dansk Glasforsikringsforening 1909, Foreningen af danske Søassurandører i 1914, Dansk Automobilforsikrings Forbund i 1916 og senere en række yderligere foreninger. Disse foreninger fastsætter fælles tariferingsregler og forsikringsbetingelser og varetager også på anden måde fælles anliggender for medlemsselskaberne.

Assurandør-Societetet, der bl.a. varetager forsikringserhvervets interesser overfor myndighederne, stiftedes 1918, og Fællesrepræsentationen for danske gensidige Forsikringsselskaber kom 1936 I øvrigt er der i årene efter 1. verdenskrig dannet en lang række sammenslutninger til varetagelse af fællesanliggender; her skal blot nævnes Dansk Forening for international Motorkøretøj sforsikring, hvis virksomhed bl.a. omfatter udlandskørsel samt erstatningsydelse til skadelidte, når skadevolderen er uidentificeret eller uforsikret. Dækningsordninger efter et puljesystem er etableret ved samvirken mellem selskaber på forskellige særlige områder, således med hensyn til atomrisiko.

Under krigen 1914-18 oprettedes under medvirkning af forsikringsselskaberne 2 institutter for *s økrıgsf or sikring* for henholdsvis skibe og varer. Det kan i fortsættelse heraf nævnes, at under og efter 2. verdenskrig virkede ligeledes en række *krigsforsikrin gsf orbund,* oprettet ved særlige love, til dækning ikke alene af søkrigsrisiko, men også for bygninger, løsøre m.v. De to søkrigsforsikringsforbund er stadig i virksomhed.

De ændringer, som krigen 1914—18 medførte for hele Danmarks erhvervsliv, skabte på forsikringsområdet betingelser for en hektisk virksomhed med stiftelse af et stort antal selskaber, som for de flestes vedkommende blev ukyndigt ledet og måtte likvidere. Ikke mindre end *100 selskaber blev stiftet i årene 1915-19 incl.;* af disse ophørte de 60 i 1919-28. Blandt de levedygtige selskaber fra denne tid kan nævnes Assurance-Compagniet Baltica, ved hvis stiftelse i 1915 man særlig tog sigte på søforsikring.

De mange usunde foreteelser i krigsårenes og efterkrigstidens forsikringsselskaber gjorde behovet for en *statslig tilsynsordning* føleligt. Det varede dog til 1934, før loven om skadesforsikringsvirksomhed så lyset. Tilsynet efter denne lov blev henlagt til *forsikringsrådet,* der havde haft tilsyn med livsforsikring, siden livsforsikringsloven af 1904 trådte i kraft. I 1959 afløstes begge disse love af den nugældende lov om forsikringsvirksomhed, der i det væsentlige var en a jourføring af lovgivningen. Tilsynsordningen bygger ikke på et koncessionsprincip, idet adgangen til at drive forsikringsvirksomhed ikke afhænger af en behovsprøvelse.

En anden tilsynsopgave har forsikringsrådet fået gennem *priskontrollovgivningen.* Ved en bekendtgørelse af 1944 blev tilsynet efter den dagældende prislov for så vidt angår de af skadesforsikringsloven omfattede forsikringsselskaber henlagt til forsikringsrådet, og efter at en række af prislove i 1955 var blevet afløst af den nugældende *lov om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger,* blev der på grundlag af denne lov i samme år udstedt en bekendtgørelse, der opretholdt ordningen med hensyn til forsikringsrådets monopoltilsyn med forsikringsselskaber.

De 11 gensidige *bygningsbrandforsikringsselskaber,* der tidligere er omtalt, blev ved lovene af 1934 og 1959 undtaget fra forsikringsrådets tilsyn. De 3 gamle brandforsikringsselskaber for henholdsvis København, købstæder og landbygninger havde siden deres stiftelse været undergivet bestemmelser, hvorved der dels blev pålagt dem visse forpligtelser især til sikring af panthavernes interesser, dels blev indrømmet dem visse særlige rettigheder, og de var undergivet tilsyn af justitsministeriet. Ved en lov lov af 1889 om brandforsikringsforeninger for bygninger på landet indførtes den samme ordning for de øvrige gensidige bygningsbrandforsikringsforeninger, hvilket stadig er gældende.

Det i 1934 indførte tilsyn med de øvrige skadesforsikringsselskaber indebar bl. a., at de af loven omfattede selskaber årlig indsender regnskabsoplysninger til forsikringsrådet, og at *rådet årlig udsender en beretning,* hvori de væsentligste af disse oplysninger offentliggøres. I rådets beretninger findes således fortløbende fra og med 1935 talmæssige oplysninger om skadesforsikringsvirksomheden her i landet. Forud for 1935 findes oplysninger især i den siden 1904 af et firma udgivne Dansk Forsikrings

Årbog og i øvrigt indenfor den forsikringshistoriske litteratur.

Forsikringsvirksomheden er reguleret ved den omtalte tilsynsordning, men også gennem en særlig *lov om forsikringsaftaler,* der efter fælles skandinaviske forarbejder kom i 1930 og stadig er gældende praktisk talt uændret.

Udviklingen siden århundredskiftet kan antydes gennem nogle få tal for *danske skadesforsikringsselskabers præmieindtægt i direkte forretning.* Tallene i de to første kolonner er dog usikre:

Mill. kr.	1900	1913	1936	1966
Soforsikring	8	10	16	132
Brandforsikring	8	12	35	279
Ulykkesforsikring	1	5	26	364
Automobilforsikring	-	-	16	597
lovrigt	-	-	18	257
lait	17	27	111	1629

Tabellen tilsigter kun at belyse udviklingen for de danske selskaber; vedrørende det samlede danske marked omfattende også de udenlandske selskabers virksomhed henvises til senere afsnit.

Udviklingen i den sidste tid har været præget ikke blot af den allerede omtalte indførelse af en række kombinerede policetyper, men også af forholdsregler til virksomhedernes rationalisering, dels ved brug af elektronisk databehandling på eget eller lejet anlæg, dels ved sammenlægning af selskaber i form af aktiebesiddelse eller overdragelse af forsikringsbestand.

Livsforsikringens historie i Danmark vil som allerede nævnt blive behandlet i et senere afsnit.

Samarbejde mellem forsikringsselskaber.

Samarbejde mellem forsikringsselskaber finder sted under forskellige former, dels sådanne der særlig angår aftaler vedrørende selskabernes forsikringsydelser — forsikringsbetingelser og præmieberegning - dels sådanne der (tillige) angår selskabernes administrations- og ejerforhold. Hertil kommer virksomhed gennem sammenslutninger med særlige formål, således varetagelse af erhvervets interesser overfor myndighederne, uddannelses- og oplysningsformål m.v., endvidere tilvejebringelse af risikoudligning gennem særlige poolordninger o. lign.

Administrativt samarbejde kan have mere eller mindre fast form, idet ordningerne strækker sig fra kontormæssigt fællesskab og fælles behandling af materiale gennem forskellige arbejdsprocesser til personfællesskab indenfor ledelsen med visse direktiver for fælles optræden, ligesom ejerforhold kan strække sig fra 100 pct. aktiebesiddelse til beløbsmæssigt beskedne forbindelser. Der er en gradmæssig overgang fra beherskelse under sådanne former, der sædvanlig betegnes som koncernforhold, til mere løse former for forskelligartet samarbejde, og der vil formentlig ved behandlingen af selskabsgrupperinger indenfor forsikringsvirksomheden knytte sig interesse til at betragte de forskellige grupper indbefattende selskaber, der på mindre fast måde er knyttet til vedkommende selskabsgruppe.

Selskabsforbindelser af den heromhandlede art kan eventuelt tildels bero på - eller de kan omvendt medføre - at der mellem de pågældende selskaber finder særlig omfattende forretningsudveksling sted i form af genforsikring eller eventuelt i form af agenturordninger, idet selskaberne ofte vil være specialiseret branchemæssigt, geografisk eller på anden måde og eventuelt tegner forsikringer til hinanden i overensstemmelse med en sådan arbejdsdeling. Der kan være en naturlig tilskyndelse til koordination eller til fuldstændig sammenlægning af selskabernes udendørs organisation, og der kan formentlig siges at være en vis interesse hos selskaberne i ikke i længden at opretholde virksomhed i samme branche indenfor flere selskaber i en samarbejdsgruppe uden nogen form for specialisering.

Gruppedannelser omfattende både foretagender indenfor og udenfor forsikring hindres af bestemmelserne i forsikringslovens § 5, hvorefter et forsikringsselskab ikke må drive anden virksomhed end forsikringsvirksomhed og forsikringsagentur, ligesom det fremgår af samme lovparagraf, at forsikringsselskaber kun under ganske særlige omstændigheder må beherske et aktieselskab, der driver anden virksomhed end forsikringsvirksomhed; der kræves hertil særlig tilladelse fra handelsministeren, hvorom der dog aldrig er blevet søgt. Forsikringsselskaber må dog som led i deres finansforvaltning eje fast ejendom direkte eller i aktieselskabsform. Som nævnt er det tillige tilladt et forsikringsselskab at udøve forsikringsagenturvirksomhed, også når dette eventuelt sker gennem et særligt aktieselskab, og det kan i denne forbindelse bemærkes, at der i den nedenfor meddelte redegørelse for de bestående forskellige grupper af forsikringsselskaber er bortset fra de til visse grupper hørende særlige forsikringsagenturaktieselskaber.

Af den nævnte lovparagraf fremgår endvidere, at livsforsikring ikke må forenes med anden forsikringsvirksomhed i samme selskab (bortset fra forhold bestående ved lovens ikrafttræden, hvilket er aktuelt i to tilfælde). Forsikringsloven er ikke til hinder for, at et livsforsikringsselskab ejer aktier i et aktieselskab, der driver anden forsikringsvirksomhed eller omvendt, og der findes i overensstemmelse hermed indenfor en række selskabsgrupper tilfælde af forbindelse mellem selskaber med disse to arter af forsikringsvirksomhed; behandlingen af livsforsikringsvirksomheden vil finde sted i et senere afsnit, men der er dog for oversigtens skyld i forbindelse med redegørelsen for de bestående selskabsgrupper givet oplysning om grupper, der også omfatter livsforsikringsselskaber (bilag nr. 4, note til side 1).

Udviklingen har medført, at selskaberne - også sådanne, der oprindelig kun virkede i en enkelt eller nogle få forsikringsbrancher -

efterhånden driver virksomhed i mange eller alle brancher; tendensen er gået i retning af såvidt muligt at samle alle en bestemt forsikringstagers forsikringer i et enkelt selskab. Der er hermed givet en forstærkning af en koncentrationstendens, der også er fremmet af kontorteknikkens voldsomme udvikling, idet det i stigende grad bliver urentabelt at drive små forsikringsselskaber med mange brancher. Gruppedannelserne er i mange tilfælde et led i en administrativ rationalisering og betegner ikke sjældent et overgangsstadium på vejen til fuldstændig sammenlægning. Denne udvikling støttes af forsikringslovens bestemmeleer om vilkårene for overdragelse af en forsikringsbestand fra et selskab til et andet; disse bestemmelser blev indført ved revisionen af tilsynslovgivningen i 1959, og de er siden da blevet anvendt i en række tilfælde både for aktieselskabers og gensidige selskabers vedkommende, således som dette fremgår af forsikringsrådets årlige beretninger for skadesforsikring.

En oversigt over de heromhandlede selskabsgrupper er givet i bilag nr. 3 og nr. 4, der oplyser selskabernes præmier i direkte forretning, således at der er bortset fra såvel overtagelse som afgivelse af genforsikring; præmierne er fordelt på de vigtigste forsikringsbrancher eller branchegrupper. Bilag nr. 4 giver disse oplysninger for hvert enkelt selskab indenfor de forskellige selskabsgrupper, medens bilag nr. 3 indeholder en oversigt over grupperne. Oversigten er delt i 3 afsnit omfattende dels grupper bestående alene af aktieselskaber, dels grupper med både aktieselskaber og gensidige selskaber og endelig grupper med udelukkende gensidige selskaber. Afgørelsen af, hvorvidt et selskab bør betragtes som henhørende til en gruppe eller ikke, vil i nogle tilfælde bero på skøn.

Bilagene tager ikke sigte på at belyse konkurrenceforholdene indenfor forsikringsvirksomheden eller dog kun en enkelt side heraf, og der gives ej heller udtryk for omfanget af selskabernes forretning, idet der som nævnt er bortset fra genforsikring, ligesom der ikke her er givet oplysning om selskabernes kapitalstyrke. Formålet er alene på baggrund af virksomheden overfor det tegnende publikum at belyse selskabernes indbyrdes tilknytning. Vedrørende konkurrenceforholdene henvises til omtalen senere i nærværende afsnit.

Som det ses, er nogle af grupperne karakteriseret ved et enkelt selskab af betydelig størrelse (Baltica, Codan, Nye Danske, Danmark o. fl.)), medens andre grupper omfatter selskaber med mindre indbyrdes forskel med hensyn til størrelsen af den direkte forretning.

Til belysning af, hvorvidt forsikringsmarkedet kan siges at være domineret af en enkelt eller nogle få selskabsgrupper eller selskaber, kan det i forbindelse med oplysningerne i bilag nr. 3 og 4 anføres, at de to største selskaber uden koncernforbindelser, nemlig Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring, gensidigt selskab og Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring, gensidig havde en præmieindtægt i 1966 i direkte forretning på henholdsvis 112 mill. kr. og 165 mill. kr. Det selskab, der i øvrigt havde størst beløb i direkte præmieindtægt, og som ikke er medtaget i bilag nr. 3 og 4, er Fjerde Søforsikringsselskab, limiteret, med 25 mill. kr. Det ses således, at der findes ialt 6 selskaber eller selskabsgrupper med en direkte præmieindtægt på mindst 100 mill. kr. og 6 grupper med direkte præmieindtægt mellem 50 og 100 mill. kr.; det største tal, 165 mill. kr. (Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring) udgør ca. 11 pct. af de danske selskabers samlede direkte præmieindtægt.

En særlig form for samarbejde mellem forsikringsselskaberne er aftaler, der angår fastsættelse af præmier og/eller forsikringsbetingelser. Sådanne aftaler er under visse forudsætninger underkastet anmeldelsespligt i henhold til lov nr. 102 af 31. marts 1955 om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger i forbindelse med handelsministeriets bekendtgørelse nr. 195 af 18. juni 1955 om monopollovens anvendelse på forsikringsselskaber. Herefter er der anmeldelsespligt for aftaler og vedtagelser, der indenfor hele landet eller områder af dette udøver eller vil kunne udøve en væsentlig indflydelse på forsikringsselskabernes pris- og omsætningsforhold. De af loven og bekendtgørelsen omfattede aftaler skal optages i et særligt aftale-register, der er offentligt tilgængeligt i forsikringsrådet, og de registrerede aftaler er endvidere offentliggjort i forsikringsrådets beretning II; de er optrykt som bilag til betænkningen, og deres hovedpunkter er gengivet nedenfor under omtalen af de forskellige forsikringsbrancher. I nogle tilfælde varetages gennemførelsen af sådanne aftaler af en særlig forening, i andre tilfælde administreres aftalen af et udvalg eller blot gennem periodiske møder. Til forskel fra de foran omtalte »koncern-

mæssige« ordninger finder selskabernes samarbejde om præmier og forsikringsbetingelser sted gennem aftaler særskilt for hver forsikringsbranche. Aftalerne er enten af vejledende eller bindende karakter, idet det dog herved gælder, at der ved enhver forskrift, der ikke er af rent vejledende karakter, er mulighed for at opnå tilladelse fra vedkommende tarifforenings ledelse til afvigelse i konkrete tilfælde.

I tilknytning til arbejdet i flere tarif foreninger bliver der som støtte for præmiefastsættelsen udarbejdet fælles skadesstatistik. Dette gælder således for automobilforsikring, enkelt ulykkes- og sygeforsikring, lovpligtig ulykkesforsikring, familieforsikring, hundeansvarsforsikring og løsørebrandforsikring; endvidere er der lejlighedsvis foretaget fælles statistiske undersøgelser i visse andre brancher.

Skadesstatistikken tjener som udgangspunkt for præmiefastsættelsen, der ifølge forsikringsvirksomhedens karakter må være skønsmæssig i højere grad end prisfastsættelsen indenfor andre erhverv. Dette skyldes, at forsikringsselskabernes indtægter skal anvendes til betalinger, hvis størrelse afhænger af *senere* begivenheder, samt at erstatningsudgifterne i et undersøgt tidsrum kan være tilfældigt påvirket af særlig store skader, hvortil der kun på skønsmæssig måde kan tages hensyn ved udregningen af de gennemsnitstal, der skal anvendes ved fastsættelsen af de forskellige præmiesatser. Udover de beløb, der skal bruges til erstatninger, må præmien indeholde de fornødne bestanddele til dækning af de omkostninger af forskellig art, der knytter sig til selskabernes administration, samt de fornødne konsolideringstillæg. For så vidt angår omkostningstillæggene er beregningen af de fornødne beløb mulig på mere eksakt grundlag, end tilfældet er med hensyn til erstatningsudgifterne; der foretages ikke fælles statistiske opgørelser over omkostninger.

Det omfang, hvori forsikringsselskabernes virksomhed på det danske forsikringsmarked er påvirket af aftaler om præmier og forsikringsbetingelser, afhænger på den ene side af de forudsætninger og regler, der er gældende med hensyn til afvigelse fra de vedtagne bestemmelser, og på den anden side af den omstændighed, at der almindeligvis vil findes en række selskaber, der uden at deltage i en aftale vedrørende en forsikringsbranche dog som det normale anvender de af tarifselskaberne vedtagne satser og regler eller kun afviger ubetydeligt herfra.

Om de enkelte mere betydende forsikringsbrancher skal i øvrigt anføres følgende:

I *søforsikring* gør den internationale konkurrence sig stærkt gældende, idet ikke blot rederier, men også større firmaer, der ønsker forsikring af varetransporter, indhenter tilbud fra både indenlandske og udenlandske forsikringsvirksomheder. De af Foreningen af danske Søassurandører udarbejdede tariffer er derfor kun af vejledende karakter, bortset fra ganske enkelte varegrupper (kaffe, kul og koks, trælast), hvor afvigelse fra tarifpræmien forudsætter anmeldelse herom til foreningen. Praktisk talt alle danske aktieselskaber, der driver søforsikring i nævneværdigt omfang, er - med en samlet præmieindtægt i 1966 på 111 mill. kr. - medlemmer af foreningen. De danske gensidige skibsforsikringsforeninger er ikke medlemmer og har ikke tarifaftaler. De udenlandske selskabers præmier i 1966 i direkte søforsikring tegnet af de herværende generalagenturer var ca. 10 mill kr., hvoraf ca. 30 pct faldt på medlemsselskaber.

Foreningen af danske Søassurandører er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at foreningen står åben for danske og her registrerede udenlandske selskaber, der driver søforsikring direkte eller som genforsikring. Foreningens formål er at varetage medlemmernes fælles interesser. Medlemsmøde holdes mindst én gang om året; på medlemsmøder behandles blandt andet spørgsmål vedrørende obligatoriske tariffer og bestemmelser og spørgsmål om tarifbrud. Medlemsforhold kan opsiges med en måneds varsel til udgangen af en kalendermåned. I tilslutning til Dansk Søforsikrings Konvention af 2. april 1934 har foreningen i samarbejde med redernes og købmændenes organisationer udarbejdet en række klausuler og standardpolicer. De heri indeholdte almindelige betingelser tilpasses udvidende eller indskrænkende ved tegning af de enkelte forsikringer.

I *brandforsikring* udgøres et særligt område af de af justitsministeriet anerkendte gensidige *bygnings*brandforsikringsselskaber, mellem hvilke der ikke er truffet tarif af taler; disse selskabers samlede præmier i 1966 var 114 mill kr.

Præmieindtægten for *brandforsikring iøvrigt* var i 1966 171 mill. kr. fordelt med 102 mill kr. på danske aktieselskaber, 55 mill. kr. på

gensidige selskaber og 14 mill. kr. på udenlandske selskaber. Ved en opstilling over, i hvilket omfang denne forretning er underkastet tarif aftaler, er det imidlertid ikke tilstrækkeligt at foretage en optælling af præmieindtægten for de selskaber, der er medlemmer af Dansk Tarifforening, idet aftalerne indenfor foreningen ikke omfatter hele brandforsikringsforretningen; udenfor aftale er således især indbogenstande og alt til landbrugsdrift hørende, på landbrugsejendom beroende løsøre. Selskaberne foretager i almindelighed ikke opgørelser med fordeling efter, om forretningen er underkastet aftale eller ikke, og en sådan fordeling kan derfor kun foretages skønsmæssigt. Man har skønnet, at den af aftale omfattede forretning for aktieselskabernes vedkommende udgør ca. 92 pct. og for de gensidige selskaber ca. 40 pct. For udenlandske selskaber er formentlig kun en ubetydelig del udenfor aftale. En oversigt over den samlede forretning kan herefter opstilles som følger, idet tallene angår præmie indtægten i 1966 i mill. kr

	Aktieselskaber	Gensidige selskaber	Udenl. selskaber	Ialt
Samlet præmieindt.	102	55	14	171
heraf tarifselskaber	85	2	13	100
Forretn. underkastet aftale i pct.	92	40	100	
mill. kr.	78	1	13	92
Pct. af samlet præmieindtægt...	77	2	93	54

Brandforsikring af erhvervsobjekter - bygninger, maskiner, inventar og varelagre — er imidlertid i vidt omfang genstand for konkret præmiefastsættelse (specialtarifering), således at tarifforeningens præmiesatser ofte kun har betydning som udgangspunkt for den endelige præmiefastsættelse.

Dansk Tarif forening er optaget i forsikringsrådets aftaleregister. Det fremgår af det registrerede, at foreningens formål er fastsættelse af fælles minimalpræmier og andre fælles regler for overtagelse af forsikringer for virksomheder indenfor handel, håndværk og industri for så vidt angår tab ved brand, tyveri, vand m.v. samt driftstab, herunder også kombinerede forsikringer (butiks- og erhvervsforsikringer). Foreningen virker endvidere til fremme af brandsikkerheden og anden skadeforebyggelse og har samarbejde med en række selskaber udenfor foreningen. På en række områder såsom specialtarifering, regresspørgsmål og slukningsspørgsmål fastsætter foreningen særlige regler. Som medlem kan efter nærmere regler optages ethvert selskab, der her i landet tegner direkte forsikring mod brandfare m.v. Medlemsforhold kan opsiges med 3 måneders varsel til udtræden en 1. januar med adgang for de øvrige medlemmer til udtræden samtidig. Et selskab må ikke afslutte rabat- eller bonusoverenskomst med foreninger o. lign.

Ansvarsforsikring omfatter dels privat ansvar, dels erhvervsansvar. Privat ansvarsforsikring indgår som led i familieforsikring, og det kan antages, at kun en mindre del af privat ansvarsforsikring løber på særskilte policer. Selskaberne foretager i almindelighed ikke opgørelser med fordeling mellem privatansvar og erhvervsansvar. Tarifaftaler vedrørende ansvarsforsikring omfatter ikke alle dele af branchen, idet bl.a. rejseansvarsforsikring samt ansvarsforsikring for arkitekter, ingeniører, dommere og sagførere er undtaget. Udenfor aftale er endvidere den samlede erhvervsansvarsforretning for et enkelt selskab, der er medlem af vedkommende brancheforening (Dansk Ulykkesforsikrings Forening), men som ikke deltager i aftalen om erhvervsansvarsforsikring. Under hensyn til disse forhold kan følgende oversigt opstilles med angivelse af præmieindtægt i 1966 i mill. kr.:

	Aktieseiskaber	Gensidige selskaber	Udenl. selskaber	lait
Samlet præmieindtægt	32	19	5	56
heraf tarifselskaber ..	23	(0,2)	3	26
heraf udenfor aftale	1	-	1	23
Forretn. underkastet aftale.	22		1	23
Pct. af samlet præmieindtægt	69	-	20	41

Det må dog vedrørende angivelserne i denne oversigt bemærkes, at aftalen vedrørende ansvarsforsikring ikke angår forsikringer, der var i kraft på tidspunktet for aftalens indgåelse i 1964. Der er således i oversigten regnet med noget for høje angivelser vedrørende den tarifbundne del af forretningen; det er imidlertid vanskeligt at skønne over den talmæssige betydning af det her omhandlede forhold.

Den for ansvarsforsikring gældende tarifaftale er omhandlet nedenfor i forbindelse med omtalen af syge- og ulykkesforsikring.

For *kautionsforsikring* findes kun tarifaftale vedrørende forsikringer for testamentseksekutorer, hvilken forretning udgør omkring 10 pct.

af den samlede kautionsforsikringsforretning. For *kreditforsikring* findes ingen aftaler.

For *luftfartforsikring,* hvor den internationale konkurrence ligesom i søforsikring gør sig stærkt gældende, findes ingen registrerede aftaler, men en standardisering af forretningsvilkårene for såvel ansvars- som kaskoforsikring følger af den i denne branche gældende særlige risikoudligning. Af 38 selskaber, der i 1966 har drevet luftfartforsikring, har 29 selskaber deltaget som medlemmer af Dansk Pool for Luftfartforsikring, der er en forening under Nordisk Pool for Luftfartforsikring, og hvor forsikringstegningen i vidt omfang finder sted på coassurancegrundlag, således at hvert deltagende selskab overtager en forud aftalt brøkdel af den samlede forretning. De 29 selskaber, hvoraf et enkelt selskab er udenlandsk, havde dog tilsammen en præmieindtægt på kun 2,2 mill. kr. af samtlige selskabers 12,1 mill kr. eller 18 pct, således at de udenfor stående 9 selskaber - hvoraf de 7 hører til Codangruppen - havde 82 pct.

En standardisering af forsikringsvilkårene som følge af risikoudligning i en særlig pool finder også sted for *atomforsikring.*

Indenfor brancherne *syge- og ulykkesforsikring, automobil-, familie-, grundejer-, glas-, maskin- og autotransportforsikring* findes der tarifaftaler, der angår hele vedkommende brancheområde, således at omfanget af den af aftaler omfattede forretning i forhold til samtlige selskabers forretning indenfor hver branche fremgår ved en sammentælling af de pågældende selskabers præmie for hele branchen. Disse oplysninger fremgår af bilag nr. 5.

Dansk Ulykkesforsikrings Forening, der omfatter dels de forskellige brancheområder indenfor syge- og ulykkesforsikring, dels ansvarsforsikring, er optaget i forsikringsrådets aftaleregister. Det fremgår af registeret, at foreningens formål er at fastsætte fælles regler og minimalpræmier for de nævnte brancher. Som medlem kan optages ethvert dansk eller her registreret udenlandsk selskab, der driver en eller flere af disse brancher. Foreningens medlemmer kan med 3 måneders varsel udtræde ved udløbet af et kalenderår. Det er medlemmerne forbudt at afslutte rabat- og bonusoverenskomster. Foreningens område omfatter syge- og ulykkesforsikring, herunder lovpligtig ulykkesforsikring, enkelt ulykke- og sygeforsikring, fritidsulykkesforsikring som supplement til lovpligtig ulykkesforsikring, familieulykkesforsikring, kollektiv fritidsulykkesforsikring, autoulykkesforsikring og rejseulykkesforsikring. Endvidere ansvarsforsikring omfattende dels privat ansvar, dels erhvervsansvar; vedrørende privat ansvar er dog fra aftalen undtaget ansvarsforsikring tegnet af Familieforsikrings Forbundets medlemsselskaber. Fælles forsikringsbetingelser eller fælles tarif for en branche kræver enstemmighed af de af foreningens medlemmer, der driver virksomhed indenfor denne branche. Opnås der ikke fornødent stemmetal, men viser det sig, at en del af foreningens medlemmer, der driver den omhandlede branche, kunne ønske fælles forsikringsbetingelser eller fælles tarif, skal bestyrelsen udfolde bestræbelser for, at der mellem disse selskaber oprettes overenskomst om fælles forsikringsbetingelser eller fælles tarif. En del af foreningens medlemmer har vedtaget overenskomst om ikke at overtage syge-, ulykkes- eller ansvarsforsikringer gennem blade, købmænd, fabrikanter m.v. for disses abonnenter eller kunder. Endvidere er der overenskomster om konkurrencebestemmelser samt om overførsel af forsikringer.

Familieforsikrings Forbundet er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at aftalen mellem medlemsselskaberne omfatter tegningsvilkårene for familieforsikring, der udover en ansvarsforsikring omfatter indboforsikring dækkende tab eller beskadigelse ved ildsvåde, lynnedslag, eksplosion m.v., nedstyrtning af luftfartøj, vand, storm, skybrud, indbrudstyveri, simpelt tyveri, ran og røveri m.v. Aftalen omfatter endvidere forsikringsbetingelser og tarif for sommerhusforsikringer omfattende indboforsikring og husejeransvarsforsikring; dækningen kan udvides med forsikring mod bygningsbeskadigelse. Overenskomsten omfatter beregning af minimumspræmier og visse maksimumsforsikringssummer særskilt for indboforsikringen og for ansvarsforsikringen samt standardforsikringsbetingelser. Ethvert her registreret forsikringsselskab kan efter bestyrelsens godkendelse optages i forbundet. Medlemmerne kan udtræde med 3 måneders varsel til et kalenderårs udgang. Forbundet har indgået nogle overenskomster med andre forsikringsorganisationer med henblik på regulering af eventuelt fremkomne dobbeltforsikringer.

Vedrørende *familieforsikring* må særlig bemærkes, at nogle af de selskaber, der har denne branche, opdeler den i dens bestanddele (brand,

vand, tyveri, ansvar) i deres regnskabsindberetninger til forsikringsrådet. Disse selskabers tal indgår under de respektive enkeltbrancher, hvorunder de ikke kan specificeres, og de er udeladt i bilag nr. 5 og nr. 6 såvel under »tarifselskaber« som under »samtlige selskaber«, således at oplysningerne under sidstnævnte angivelse alene vedrører de selskaber (indenfor og udenfor Familieforsikrings Forbundet), der behandler familieforsikringen som én branche. Af ialt 44 tarif selskaber behandler 25 selskaber familieforsikringen som en samlet branche.

Dansk Automobil] or sikrings Vorbund er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at forbundet står åbent for ethvert selskab, der virker med direkte motorkøretøj sf o rsikring. Medlemsforhold kan opsiges med 3 måneders varsel til udtræden en 1. januar med adgang for øvrige medlemmer til udtræden samtidig. Formålet er at fastsætte fælles minimalpræmier og andre fælles regler, herunder forsikringsbetingelser og provisionssatser, for overtagelse af forsikringer for motorkøretøjer. Forbundets organer er tarifmøder, årsmøder og bestyrelsen. Tarifmøderne afgør bl.a. spørgsmål vedrørende minimaltariffen samt specialtariferinger og omtariferinger. Der kan ikke af de enkelte medlemmer afsluttes rabataftaler med foreninger o. lign. På enkelte forsikringsområder har forbundet aftale med udenforstående selskaber, således med hensyn til forsikring af lillebiler og autoriserede drosker i Storkøbenhavn. For medlemmer af forbundet er der etableret en løbende risikoundersøgelse og en fælles taksatorordning.

En mellem en række selskaber truffet aftale vedrørende *kombineret grundejerforsikring* er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at aftalen omfatter beregning af minimumspræmier og maksimumsforsikringssummer samt standardforsikringsbetingelser. Til at formidle samarbejdet er der nedsat et stående udvalg. Dette udvalg kan foretage specialtarifering. I konkurrence med ikkedeltagende selskaber kan aftalens vilkår fraviges mod indberetning herom til det stående udvalg. De deltagende selskaber må ikke afslutte overenskomster med foreninger eller andre sammenslutninger om ydelse af rabat m.v. Ethvert selskab, der overtager kombineret grundejerforsikring, kan, hvis alle 7 medlemmer i det stående udvalg stemmer herfor, eller det vedtages på medlemsmøde med $^2/_3$ majoritet, optages i aftalen. Medlemmer kan udtræde med 3 måneders varsel til et kalenderårs udgang.

Dansk Glasforsikringsjorening er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at foreningens formål er at fastsætte fælles minimalpræmier og andre fælles regler for overtagelse af glasforsikring. Ethvert selskab, der driver glasforsikring, kan efter bestyrelsens afgørelse optages i foreningen. Medlemsforhold kan opsiges med 3 måneders varsel til en 1. januar med adgang for andre medlemmer til udtræden til samme dag med varsel fra 15. oktober. Det er forbudt medlemsselskaberne at afslutte rabat- eller bonusoverenskomst med foreninger, korporationer el.lign. Forsikringer, der løber til utarifmæssig præmie i andet selskab, kan overtages af et medlemsselskab til samme præmie, når anmeldelse herom sker til bestyrelsen, der kan foretage specialtarifering. Foreningen har med Glarmesterlauget i Danmark indgået overenskomst om betaling for reparationsarbejder. Der er udarbejdet prislister for disse.

En mellem en række selskaber oprettet overenskomst om *maskin] or sikring* er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at overenskomstens formål er at fastsætte fælles præmier og betingelser for maskinforsikring og enhver driftstabsforsikring som følge af maskinskade. Forsikring mod driftstab som følge af maskinskade tegnes som hovedregel i henhold til specialtarifering. Nye deltagere kan optages i overenskomsten, når samtlige deltagere stemmer derfor. Medlemsforhold kan opsiges med 3 måneders varsel til udtræden en 1. januar med adgang for øvrige medlemmer til udtræden samtidig.

En mellem en række selskaber oprettet overenskomst om *autotransportforsikring* er optaget i forsikringsrådets aftale-register. Det fremgår af registeret, at overenskomstens formål er at fastsætte fælles minimalpræmier og forsikringsbetingelser samt andre fælles regler for overtagelse af autotransportforsikring og i forbindelse hermed transportforsikring for hestekøretøjer. Der er nedsat et stående udvalg på 3 medlemmer til at administrere overenskomsten. Ved tegning til lavere præmier eller lempeligere vilkår end de aftalte skal der ske indberetning til det stående udvalg. Udvalget afgør tillige spørgsmål om specialtarifering. Medlemmerne kan udtræde med 3 måneders varsel til den 1. i en måned med adgang for de øvrige medlemmer til udtræden samtidig.

Som det ses af bilag nr. 5 i forbindelse med talmæssige oplysninger i det foregående, er en forholdsvis stor del af forretningen omfattet af aftale indenfor glasforsikring (80 pct.); derefter kommer i rækkefølge efter procentens størrelse maskinforsikring (68 pct.), grundejerforsikring (67 pct.), automobilforsikring (60 pct.) og autotransportforsikring (60 pct.), løsørebrandforsikring (54 pct) og familieforsikring (50 pct.), hvilken sidste angivelse dog er noget usikker, jfr. bemærkningerne foran om denne branche.

Antallet af selskaber, der deltager i tarif aftaler sammenholdt med antallet af samtlige selskaber med virksomhed indenfor de respektive brancher fremgår af oversigten i bilag nr. 6.

Beskrivelse af de økonomiske forhold indenfor skadesforsikringsvirksomhed.

Afgrænsning af området.

Skadesforsikringsvirksomhed defineres undertiden som al forsikringsvirksomhed med undtagelse af livsforsikringsvirksomhed. Denne afgrænsning vil være anvendelig for det følgende, dog således at den med livsforsikring beslægtede virksomhed, som udøves af pensionskasser, begravelseskasser og ligbrændingsforeninger, ligeledes er undtaget fra området. Endvidere undtages de under socialministeriets tilsyn hørende sygekasser og arbejdsløshedskasser m.v. samt de ved lov stiftede krigsforsikringsforbund og krigsforsikringsinstitutter.

Afgrænsningen af det område, der behandles i det følgende, svarer således til området for lov om forsikringsvirksomhed, jfr. denne lovs § 2, stk. 1, dog med den forskel, at de under justitsministeriets tilsyn hørende brandforsikringsvirksomheder, der er undtaget fra bestemmelserne i lov om forsikringsvirksomhed, dog også medtages under det følgende.

I henhold til tilsynslovens §§ 120 og 121 er visse lokale skadesforsikringsvirksomheder undtaget fra tilsyn efter loven, såfremt summen af de indtegnede forsikringer ikke overstiger 1 mill. kr. Det drejer sig hovedsagelig om små lokale kreaturforsikringsselskaber o.lign., og af disse findes der fortsat en del men da de ikke er under tilsyn, findes der ikke nøjagtige oplysninger om deres antal og samlede præmieindtægt m.v. Det må imidlertid antages, at disse selskaber kun udgør en forsvindende del af den samlede forsikringsvirksomhed her i landet, og at de i øvrigt ikke frembyder spørgsmål, som har interesse for kommissionens arbejde. Det samme gælder til en *vis* grad de gensidige skadesforsikringsselskaber med særligt begrænset formål, som er under tilsyn, men undergivet særlige bestemmelser i henhold til lovens kapitel XIX. Om disse selskaber findes som følge af tilsynet oplysninger, og de vil derfor blive omtalt i det følgende.

Antallet af forsikringsselskaber som driver virksomhed her i landet.

I 1966 blev der her i landet drevet skadesforsikringsvirksomhed af 78 aktieselskaber og 2 limiterede selskaber, og indenfor motorkøretøjsforsikring drev forsikringsselskaber i fællesskab virksomhed gennem 2 interessentskaber.

Gensidige forsikringsselskaber, undergivet lovens hovedbestemmelser, udgjorde et antal af 106, medens de små gensidige selskaber, undergivet et lidt mere lempeligt tilsyn efter lovens kapitel XIX, udgjorde et antal af 115. 90 udenlandske forsikringsselskaber var repræsenteret her ved generalagenturer (filialer), men heraf drev 24 udelukkende genforsikring. *66* udenlandske forsikringsselskaber driver således direkte forsikringsvirksomhed her i landet. En del af disse generalagenturer driver imidlertid kun direkte virksomhed i form af coassurance. Denne form for forsikring er i formen en direkte tegnet forsikring, hvor flere forsikringsselskaber i fællesskab påtager sig en risiko. Coassurance tjener på denne måde samme formål som genforsikring. Det *vil* sige, at man opnår, at de store risici, som overstiger, hvad de enkelte selskaber selv kan bære, spredes over en flerhed af selskaber. Selvom disse udenlandske selskaber formelt driver direkte forsikring her i landet, får de i realiteten ligesom genforsikringsselskaber deres forretning tilført fra de danske selskaber. Nogle af de udenlandske selskaber, men et mindretal af dem, driver direkte forsikringsvirksomhed i konkurrence med de danske selskaber.

En del udenlandske forsikringsselskaber har fælles generalagentur med et eller flere selskaber, således at antallet af generalagenter er betydelig mindre end antallet af her registrerede udenlandske forsikringsselskaber.

Udenlandske forsikringsselskaber har endvidere i et vist begrænset omfang aktier i danske selskaber.

Til sammenligning med de foranstående tal for 1966 kan oplyses de tilsvarende tal ved udgangen af året 1939:

	1939	1966
Aktieselskaber incl. limiterede	72	80
Særligt organiserede selskaber	5	2
Gensidige selskaber under lovens hovedbestemmelser	8	106
Gensidige selskaber under det begrænsede tilsyn	204	115
Udenlandske forsikringsselskabers filialer		
a) direkte tegnende	64	66
b) udelukkende genforsikring	38	24

Ved den nugældende tilsynslovs ikrafttræden 1. oktober 1959 blev en række gensidige selskaber overført fra det lempeligere tilsyn til tilsyn efter lovens hovedbestemmelser, og dette medfører, at tallene for de gensidige selskaber ikke er direkte sammenlignelige. Det samlede antal i 1939, 212, er dog sammenligneligt med det samlede antal i 1966, der var på 221

I de ovenfor anførte tal for danske forsikringsselskaber, er ikke indbefattet de gensidige brandforsikringsselskaber, som hører under justitsministeriets tilsyn, medmindre disse selskaber undtagelsesvis driver anden virksomhed end bygningsbrandforsikring f.eks. løsørebrandforsikring. Dette var i 1939 tilfældet med 3 af selskaberne og i 1966 drev 1 bygningsbrandforsikringsselskab løsørebrandforsikring. Antallet af bygningsbrandforsikringsselskaber er 11. Dette antal har været uforandret i perioden 1939-1966.

Tallene giver imidlertid ikke det rette indtryk af forholdene, medmindre man samtidig ser på *selskabernes samarbejde i grupper af selskaber*.

Det fremgår af oplysningerne i bilag nr. 3, at 8 samarbejdende grupper indenfor *aktieselskaberne* tilsammen har en præmieindtægt på 765,8 mill. kr. eller ca. 79 pct af forsikringsaktieselskabernes samlede præmieindtægt indenfor skadesforsikring (974,5 mill. kr.). De 8 grupper af aktieselskaber har tilsammen ca. 49 pct. af alle selskabers samlede præmieindtægt (1573,7 mill. kr.). Som det fremgår af bilag nr. 3, er de anførte beløb præmieindtægter for direkte tegning, og bruttotal uden reserveregulering.

Indenfor *de gensidige selskaber* har de 3 største selskaber eller selskabsgrupper (Danmarkgruppen, Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring og Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring) en præmieindtægt på ca. 340,1 mill. kr. eller ca. 64 pct. af de gensidige selskabers præmieindtægt (532,3 mill. kr. excl. bygningsbrandforsikringsselskaberne) .

Som det fremgår af bilag nr. 3 findes der også herudover mindre gruppedannelser, hvori også gensidige selskaber indgår, men disse grupper har tilsammen kun en lille del af den samlede forretning.

Det vil sige, at 11 forsikringsselskaber eller grupper af forsikringsselskaber indenfor skadesforsikring har en præmieindtægt på ca. 70 pct. af den samlede præmieindtægt indenfor skadesforsikring (der er herved bortset fra bygningsbrandforsikring) .

Før 1939 havde aktieselskaberne tilsammen ca. 81 pct. af de danske selskabers samlede forretning og de gensidige selskaber ca. 19 pct. Efter krigen er fordelingen ændret noget, således at aktieselskaber nu har ca. 71 pct. og de gensidige ca. 29 pct. beregnet af præmieindtægten for egen regning. Det må dog herved tages i betragtning, at de gensidige selskaber i et vist omfang udøver virksomhed gennem aktieselskaber, som de gensidige selskaber ejer, og gensidige selskabers andel er derfor i realiteten lidt større, end disse tal viser.

Indenfor nogle brancher har de 11 store selskaber eller selskabsgrupper en endnu større andel. Hvorledes dette påvirker konkurrenceforholdene vil blive gjort til genstand for en behandling, jfr. side 7-8, 15ff og 45 ff.

De udenlandske forsikringsselskabers filialer har ikke nogen stor del af forretningen, nemlig kun ca. 4 pct. af den samlede bruttopræmieindtægt indenfor direkte forsikring.

Som omtalt ovenfor udgør de udenlandske selskabers virksomhed gennem herværende danske datterselskaber en større anpart af den danske forretning end generalagenturerne. Det er vanskeligt at sige, hvor stor denne virksomhed er, men selvom den føjedes til generalagenturernes tal, ville der dog ikke blive tale om, at en væsentlig del af den danske forsikringsvirksomhed udøves direkte og indirekte af de udenlandske forsikringsselskaber.

Det fremgår af forsikringsrådets beretninger (f.eks. beretningen for året 1966 II skadesforsikring, side 59), at de danske skadesforsikringsselskabers direkte og indirekte udenlandske forretning overstiger de udenlandske selskabers direkte og indirekte danske forretning. Det er vanskeligt at opgøre disse tal nøjagtigt, men det er for året 1966 anslået, at merpræmieindtægten udgjorde 55 mill. kr. og det til-

svarende skadesbeløb ca. 50 mill. kr., således at der på dette område blev indtjent ca. 5 mill. kr. I 1965 var tallene henholdsvis 52 mill kr., 30 mill. kr. og 22 mill. kr.

Forsikringsselskabernes kapitalforhold inden for skadesforsikring.

De *jorsikringsaktieselskaber,* som drev skadesforsikring i 1939 havde ved udgangen af dette år ialt en egenkapital på 155,3 mill. kr., hvoraf aktiekapitalen udgjorde 91,4 mill. kr. I 1966 var de tilsvarende tal 737,7 mill. kr., hvoraf aktiekapitalen udgjorde 209,3 mill. kr.

Selskabernes egenformue var således vokset ca. 4,75 gange eller med en gennemsnitlig årlig tilvækst på ca. 5,9 pct Heraf udgør forøgelsen som følge af konsolideringer lidt over 5 pct. årligt i gennemsnit, medens resten af forøgelsen ca. 0,9 pct. årligt i gennemsnit skyldes tilførsel af kapital udefra ved kapitalforøgelser eller stiftelse af nye selskaber.

Før 1939 blev der af driftsoverskuddet incl. renteindtægter på ca. 8 pct. af egenkapitalen anvendt 3-4 pct. til konsolidering. I årene 1939–44 og 1944-49 var overskuddet en del mindre, og konsolideringen også en del mindre. I årene derefter er konsolideringen imidlertid forøget betydeligt, idet man har anvendt mere end halvdelen af overskuddet til konsolidering, således at den gennemsnitlige vækst i egenforformuen i hele perioden 1939-66 som omtalt ovenfor er blevet forøget fra 3-4 pct. før 1939 til gennemsnitligt lidt over 5 pct. årligt af egenkapitalen. I årene 1962—66 var egenkapitalens årlige vækstrate ca. 7 pct. (Heri medregnet værdiforøgelser af fast ejendom og aktier. Henlæggelserne var 1962-66 på 5,5 pct. årligt, jfr. nærmere bilag nr. 13-20). Medvirkende til dette resultat har det været, at overskuddet efter nedgangen 1939-49 påny er steget set i forhold til egenkapitalen og i perioden 1950-63 har udgjort ca. 8,5 pct. af egenkapitalen (i 1961-65 og 1962-66 ca. 8,3 pct.) eller lidt mere end perioden forud for 1939 (7,5 pct.), samt at udbyttet har været dalende (fra 4,1 pct. af egenkapitalen (incl. kursreguleringsfond) i 1936-39 til 3,3 pct. af egenkapitalen i femåret 1961-65 og i femåret 1962-66).

De gensidige selskaber, som drev skadesforsikring (excl. bygningsbrandforsikringsselskaberne) havde i 1939 en egenkapital på ialt 68,7 mill. kr. Dette beløb var i 1966 forøget til 363,9 mill. kr, hvilket svarer til en årlig gennemsnitlig forøgelse på ca. 6,4 pct. Kapitalen var blevet forøget lidt over 5 gange. Garantikapitalen udgjorde i 1939 0,4 mill. kr., og selvom dette beløb er vokset lidt i den mellemliggende periode, udgør garantikapitalen dog også i 1966 kun et meget lille beløb i forhold til selskabernes egenformue, hvilket er en følge af, at garantikapitalen sædvanligvis tilbagebetales, når selskabets økonomiske forhold tillader det. Desuden er kapitalkravene ved stiftelsen normalt mindre, når det drejer sig om gensidige selskaber, hvor medlemmernes hæftelse for forpligtelserne delvis kan erstatte selskabskapitalens funktioner.

De gensidige selskaber vil sædvanligvis foretage de nødvendige kapitalforøgelser gennem konsolidering, og vil i praksis som regel ikke have andre muligheder for at holde kapitalen i overensstemmelse med et ændret prisniveau og med forøgelser i virksomhedens omfang. Konsolideringen var før 1939 på ca. 4 pct. årligt. I årene 1939-44 forøgedes den årlige vækstrate til mere end 9 pct., medens aktieselskabernes konsolidering indenfor denne og den følgende periode var faldende, jfr. ovenfor. I årene 1944—49 var konsolideringen også for de gensidige selskabers vedkommende mindre for derefter påny at stige. I årene 1950-66 er konsolideringen, ligesom det var tilfældet for aktieselskabernes vedkommende, forøget væsentligt, således at egenformuens årlige vækstrate er kommet op på omtrent 6,5 pct. I årene 1959—66 har forøgelsen været ca. 6,3 pct. årligt.

De gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber havde i 1939 en egenkapital på 85,9 mill kr., som i 1966 var vokset til 352,7 mill. kr. eller ca. 4 gange beløbet i 1939 Dette svarer til en årlig gennemsnitlig forøgelse på ca. 5,4 pct., hvilket er lidt mindre end de andre gensidige forsikringsselskaber og lidt mere end aktieselskabernes konsolidering. Disse tal var, som foran nævnt, ca. 6,4 pct. årligt for de gensidige selskaber og ca. 5 pct. årligt for aktieselskaberne for samme periode. I årene 1939-44 var den årlige vækstrate gennemsnitligt 5,9 pct., 1944–49 5,2 pct. og 1949-63 5,9 pct I årene 1959—66 har konsolideringen været mindre i modsætning til f.eks. aktieselskaber og de andre gensidige selskaber, der netop har haft en betydelig konsolidering i årene 1959-66. I årene 1962-66 var egenkapitalens årlige vækstrate ca. 1,5 pct.

Egenkapitalens størrelse sammenlignet med præmieindtægt og skadesudgift.

Såfremt man sammenligner *aktieselskabernes* samlede egenkapital med præmieindtægten, viser det sig, at egenkapitalen i 1939 udgjorde ca. 115 pct. af præmieindtægten for egen regning og i 1966 ca. *66* pct. af præmieindtægten for egen regning.

De tilsvarende tal for *de gensidige selskaber* var i 1939 205 pct. og i 1966 ca. 78 pct.

Sammenligner man egenformuen med skadesbeløbet for egen regning (bilag nr. 26), vil det ses, at egenformuen i 1939 for *aktieselskabernes* vedkommende udgjorde 177 pct. af skadesudgiften. I 1966 var dette faldet til 87 pct.

For *de gensidige selskabers* vedkommende var de tilsvarende tal 275 pct. og 93 pct.

For *de gensidige bygningsbrandforsikringsselskabers* vedkommende viser bilag nr. 26, at egenformuen i 1939 udgjorde 889 pct. af skadesudgiften. I 1966 var det tilsvarende tal 558 pct., altså ligeledes et fald i forhold til 1939.

Disse tal indebærer, at aktieselskaberne før 1939 af deres egenkapital var i stand til at udrede ca. $1^3/_4$ års skadesudgifter. De gensidige selskaber kunne udrede ca. $2^3/_4$ års skadesudgifter. I 1966 var dette for såvel aktieselskaberne som for gensidige selskaber ændret til lidt mindre end 1 års skadesudgifter. Det vil endvidere ses, at de gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber har relativt langt større kapital, selv om også denne har været forholdsmæssig faldende i den pågældende periode. Den højere kapital i forhold til præmieindtægt og skadesudgifter, som er tilstede hos bygningsbrandforsikringsselskaberne, må ses i sammenhæng med en betydelig koncentration af risikoen (stor risiko på den enkelte forsikring i forhold til præmien) og også i nogen grad en geografisk koncentration af risikoen. Dette medfører, at der i forhold til præmieindtægten er brug for relativt stor egenkapital. Det vil også være ønskeligt at bære en relativt stor del af risikoen for egen regning.

Til trods for den væsentlige forøgelse af egenformuen må det således konstateres for alle tre grupper af forsikringsselskaber, at formuen nu er mindre i forhold til forretningens omfang end tidligere. Det er øjensynligt, at selskaberne har anvendt en stigende del af overskuddet til konsolidering for at kunne imødegå virkningerne af det ændrede prisniveau og varetage de nye opgaver, som forsikringsselskaberne står overfor som følge af befolkningstilvæksten og ændrede økonomiske forhold.

Det er vanskeligt at sige, om forøgelsen er tilstrækkelig, idet forskellige forhold trækker i hver sin retning. Det må formentlig anses for givet, at selve forøgelsen af forretningens omfang ikke nødvendigvis stiller tilsvarende krav til forøgelsen af kapitalen. Den forøgelse af præmieindtægten, som skyldes ændringer i prisniveauet, vil derimod medføre et behov for tilsvarende forøgelse i selskabskapitalen. Den ændring i forretningens karakter, som skyldes industrialiseringen og lignende ændringer i samfundsstrukturen, som medfører ophobning af store værdier på koncentrerede områder, vil utvivlsomt virke i retning af et forøget krav til selskabskapitalen. Alt i alt er det det sandsynligste, at forsikringsselskabernes egenkapitaler i betragtning af ændringerne i prisniveau og ændring i opgavernes karakter må anses for at være relativt mindre end i 1939.

Disse forhold imødegås ved anvendelse af genforsikring i stigende omfang og ved samarbejde mellem forsikringsselskaberne.

Inden for *fællesmarkedet* og inden for *OECD* (Organisation for Economic Co-operation and Development) er der i den senere tid søgt opstillet generelle regler for de krav, som måtte stilles til forsikringsselskabernes egenkapital.

Inden for OECD er forsøgene på at opstille generelle normer for kravene til forsikringsselskabernes egenkapital endnu ikke så langt fremme, som tilfældet er inden for fællesmarkedet.

Selv om disse forsøgsvise generelle regler for egenkapitalens størrelse måske ikke måtte passe for danske forhold, vil det formentlig være hensigtsmæssigt nærmere at se på, hvorledes sådanne regler stemmer med de danske forsikringsselskabers faktiske kapitalforhold, idet man må regne med den mulighed, at de danske selskaber som følge af en markedsudvikling vil kunne blive stillet over for krav formuleret i sådanne generelle regler.

Kommissionen må for nærværende afstå fra at foretage en vurdering af, i hvilket omfang de kapitalkrav, der nu stilles til danske selskaber, vil være i overensstemmelse med sådanne krav, der eventuelt vil blive stillet i forbindelse med markedsdannelser.

Skadesforsikringsselskabernes aktiver.

I 1939 udgjorde skadesforsikringsselskabernes aktivmasse i alt ca. 487 mill. kr., jfr. bilag nr. 7-10 (heri er indbefattet bygningsbrandfor-

sikringsselskaberne). Dette beløb var med udgangen af 1966 vokset til 3.657 mill. kr., altså ca. 7½ gange beløbet i 1939. Denne vækst er større end væksten i selskabernes egenformue, der i samme periode voksede til ca. 5 gange beløbet i 1939. På den anden side er væksten i aktivmassen noget mindre end væksten i de samlede præmieindtægter, der voksede til mere end 9 gange beløbet i 1939

Som følge af den voksende virksomhed er også forpligtelserne over for de forsikrede (de tekniske reserver) vokset, nemlig mere end 11 gange beløbet i 1939 eller noget mere end præmieindtægten.

De tekniske reservers hovedbestanddel udgøres af skadesreserven og præmiereserven. De førstnævnte repræsenterer på årsregnskabet de erstatningsbeløb, som må henføres til indtrufne skader, eller skader, som henføres til det pågældende regnskabsår eller tidligere år, men som endnu ikke er udbetalt. Præmiereserven svarer i det væsentlige til forudbetalt præmie, og er altså det vederlag, selskabet endnu ikke har indtjent, men som reserveres for betaling af den risiko, selskabet skal bære i resten af de pågældende præmiebetalingsperioder for hver forsikring. Det er klart, at disse reserver, der i realiteten er gældsposter, som andre forpligtelser skal modsvares af en aktivmasse, og da egenkapitalens poster og de tekniske reserver, som udgør hovedposterne blandt passiverne, er vokset ca. 4½ gange og ca. 11 gange, må aktivmassen, når balance skal være til stede, vokse med en vækstrate, der ligger mellem de nævnte hovedposters vækstrate.

Selskabernes anlægsformue udgøres stort set af posterne 1-10 i bilag nr. 7-10 (statsobligationer, kredit- og hypotekforeningsobligationer m.v., udlån, herunder udlån til kommuner, aktier og faste ejendomme).

Post 11, udenlandske værdipapirer, indtager en mellemstilling. Disse værdipapirer er beregnet til at modsvare forpligtelser i udlandet (tekniske reserver) og skal endvidere tjene som likviditetsreserve. Denne del af formuen afkaster en lavere rente end anlægsformuen under post 1-10. Disse midler kan kun delvis henregnes til egentlig anlægsformue.

I 1939 udgjorde anlægsformuen 297 mill kr. eller ca. 61 pct af den samlede aktivmasse. I 1966 var den tilsvarende andel ca. 2.339 mill kr. eller ca. 64 pct Tabellens tal må ses i sammenhæng med, at egenformuens andel af balancen har været faldende set i forhold til årene før 1939, men igen stigende 1959-66, og at de aktiver, der modsvarer egenformuen, i højere grad end de aktiver, der modsvarer tekniske reserver og andre passivposter, vil kunne anbringes på længere sigt.

Af anlægsmidlerne er langt den største del anbragt i statsobligationer og andre børsnoterede obligationer samt udlån, herunder udlån i fast ejendom. Af de ca. 60 pct. af aktivmassen, som anlægsformuen således har udgjort i den betragtede periode, udgør obligationer og udlån (post 1-7) fra ca. 42 pct. til ca. 52 pct. af den samlede aktivmasse og fra ca. 70-85 pct. af anlægsmidlerne. Den anden hovedgruppe inden for anlægsmidlerne, aktier og faste ejendomme, udgør kun en mindre part, men dog en voksende andel af anlægsformuen, nemlig fra ca. 9 pct. i 1939 til ca. 19 pct. i 1966 af den samlede aktivmasse og ca. 15-30 pct. af anlægsmidlerne.

Det må herved tages i betragtning, at aktier først i 1958 blev tilladt anvendt - inden for visse begrænsninger - til dækning af livsforsikringsselskabernes forsikringsfond, jfr. nu lov om forsikringsvirksomhed § 68, samt pensionskasselovens § 14, stk. 2, jfr. ovenfor side 9 Disse regler gælder ganske vist ikke direkte for skadesforsikringsselskaberne, men skadesforsikringsselskaberne skal i vedtægterne fastsætte nærmere regler om, hvorledes midlerne skal anbringes, og de bestemmelser, som gælder for livsforsikringsselskaberne, har i det store og hele været normgivende for skadesforsikringsselskabernes vedtægtsbestemmelser.

Inden for de forskellige arter af obligationer gør et lignende forhold sig gældende, idet hypotekforeningsobligationer først fra 1958 blev tilladt anvendt til dækning af livsforsikringsselskabernes og pensionskassernes forsikringsfond. Stigningen i beholdningerne af hypotekforeningsobligationer må ses på baggrund heraf. Realkreditfondsobligationer fandtes ikke i 1939, men er, da disse obligationer kom frem på markedet, i medfør af den nugældende tilsynslovs bestemmelser blevet tilladt anvendt til dækning af livsforsikringsselskaber og pensionskassers forpligtelser.

I bilag nr. 11—12 er der givet oplysning om samtlige forsikringsselskabers (herunder indbefattet livsforsikringsselskabernes og pensionskassernes) beholdninger af børsnoterede obligationer (tallene er nominelle beløb, medens bilag nr. 7—10, der alene omfatter skadesforsikringsselskaberne (incl. bygningsbrandforsik-

ringsselskaberne) angiver bogførte beløb).

Livsforsikringsselskabernes og pensionskassernes kapitalanbringelser vil blive behandlet i en senere sammenhæng, men det kan have interesse ved omtalen af skadesforsikringsselskabernes aktivmasse at sammenligne med samtlige forsikringsselskabers beløb og anbringelsesmåde.

Det fremgår af bilag nr. 11—12, at samtlige forsikringsselskabers og pensionskassers beholdninger af obligationer ultimo 1965 udgjorde godt 26 pct. af de cirkulerende obligationsbeholdninger. Af selskabernes samlede beholdninger udgør skadesforsikringsselskabernes antagelig ca. 15 pct., eller 4-5 pct. af den samlede Obligationsmasse.

Forsikringsselskaberne og navnlig livsforsikringsselskaberne er således en meget betydelig faktor på obligationsmarkedet.

Som følge af den stærke vækst i den samlede cirkulerende Obligationsmasse har forsikringsselskabernes andel heri, jfr. bilag nr. 11-12 dog været faldende i den betragtede periode, selv om der i de absolutte beløb har været en betydelig stigning.

Det følger heraf, at forsikringsselskaberne tilsammen har godt 26 pct. af den cirkulerende Obligationsmasse og aftager en betydelig andel af det materiale, der kommer på markedet.

Bilag nr. 11—12 viser *obligationsbeholdningernes sammensætning* af de forskellige obligationsarter. Disse tal passer også ret nøje forholdsmæssigt på sammensætningen af skadesforsikringsselskabernes obligationsbeholdninger. Dette betyder, at obligationsbeholdningernes sammensætning for skadesforsikringsselskabernes vedkommende indeholder samme procentdel af statsobligationer, kreditforeningsobligationer o.s.v., som findes i fordelingen af samtlige forsikringsselskabers obligationsbeholdninger.

For samtlige anlægsmidlers vedkommende er der dog nogen forskel mellem skadesforsikringsselskaberne på den ene side og samtlige forsikringsselskaber (herunder pensionskasser) på den anden side. Monetary Review fra Danmarks Nationalbank indeholder oplysninger om samtlige forsikringsselskabers placeringer (i bogførte beløb), og disse tal vil kunne sammenlignes med bilag nr. 7-10, der indeholder de tilsvarende tal for skadesforsikringsselskaberne. Såfremt man udregner skadesforsikringsselskabernes anbringelser i procenter af anlægsmidlerne, d.v.s. bilag nr. 7-10, posterne 1-10 (obligationer, udlån, aktier og fast ejendom) kommer man til det resultat, at disse selskaber (1965) har anbragt 70,9 pct. i obligationer og udlån (posterne 1-7) og 29,1 pct. i aktier og fast ejendom (posterne 8-10). Samtlige forsikringsselskaber tilsammen har anbragt 90,6 pct. i obligationer og udlån og 9,4 pct. i fast ejendom og aktier.

Ser man alene på obligationerne, er forskellen derimod ikke særlig stor, idet skadesforsikringsselskaberne har anbragt 62,8 pct. af anlægsmidlerne i obligationer, medens tallet for samtlige forsikringsselskaber her er 73,0 pct.

Denne forskel i anbringelsesmåderne med en vis større andel i aktier og i fast ejendom for skadesforsikringsselskabernes vedkommende er imidlertid en konsekvens af væsentlige forskelligheder mellem skadesforsikrings- og livsforsikringsvirksomhed. Forskellen må antages i det væsentlige at bero på forskellen mellem de langvarige livsforsikringsforpligtelser og de mere kortvarige skadesforsikringsforpligtelser. Forskellen beror således ikke på ændrede regler for midlernes anbringelse, da denne forskel har været til stede både før og efter de ændringer, der som foran nævnt har fundet sted med hensyn til livsforsikringsselskabernes og pensionskassernes regler for midlernes anbringelse.

Det bør formentlig også i denne forbindelse nævnes, at de absolutte beløb for livsforsikringsselskaber og pensionskasser, for så vidt angår anbringelse i fast ejendom og i aktier, er større end for skadesforsikringsselskaberne. Endvidere er livsforsikringsselskabernes aktivmasse af en sådan størrelse, at det ikke vil være muligt at anbringe nogen stor procentdel f.eks. inden for gruppen aktier. Efter de gældende regler vil indtil 15 pct. kunne anbringes efter friere regler, herunder i aktier, men livsforsikringsselskaberne og pensionskasserne har langt fra anbragt 15 pct. af midlerne efter disse friere regler, hvad der som nævnt formentlig heller ikke er nogen praktisk mulighed for. I realiteten er kun 2-3 pct. af livsforsikringsselskabernes og pensionskassernes midler anbragt efter de friere regler.

Også selve virksomhedens karakter spiller formentlig en betydelig rolle, således som berørt ovenfor. Livsforsikringsselskaberne, herunder pensionsforsikringsselskaberne, og dette gælder også pensionskasserne, vil i almindelighed have meget langvarige forsikringsaftaler og vil som følge deraf være interesserede i lang-

fristede anbringelser svarende til forpligtelserne, således at indkøbte obligationer kan beholdes af forsikringsselskabet, til udtrækning finder sted. Derved kan forsikringsselskaberne til en vis grad sikre sig imod ubehagelige svingninger i den effektive rente og ligeledes sikre sig mod kurstab ved salg af obligationer inden udtrækningen. Langfristede obligationer vil endvidere til en vis grad kunne sikre en forrentning, som svarer til, hvad man har beregnet ved kontrakternes indgåelse, og disse obligationer vil derfor ofte egne sig for anbringelse af livsforsikringsselskabernes og pensionskassernes midler.

De omtalte særlige forhold er endvidere baggrunden for, at loven om tilsyn med forsikringsvirksomhed (og lov om tilsyn med pensionskasser) tillader livsforsikringsselskaberne (og pensionskasserne) som hovedregel at opføre obligationer i regnskaberne til de kurser, hvortil obligationerne er indkøbt.

Skadesforsikringsselskabernes forpligtelser er af kortere varighed, og som følge af forskelligheder mellem livsforsikringsvirksomhed og skadesforsikringsvirksomhed gælder for skadesforsikringsselskaberne, at obligationer som hovedregel opføres i regnskaberne til en 5-årig gennemsnitskurs eller eventuelt til markedsprisen ved regnskabsårets slutning. Dette fører for skadesforsikringsselskabernes vedkommende til, at fald i obligationskurserne kan føre til betydelige kurstab, som enten må afholdes af kursreguleringsfonden eller af driften og således kan få virkninger på selskabets status. Som følge heraf vil skadesforsikringsselskaberne være noget mere interesserede end livsforsikringsselskaberne i at sprede investeringerne på anlægsmidler, som må antages at følge en forskellig udvikling, hvad markedspriser angår, f. eks. anbringelser i fast ejendom og tildels også anbringelse i aktier.

Disse forhold er baggrunden for de i øvrigt ikke særlig store forskelligheder, som er omtalt ovenfor, mellem den måde, som livsforsikringsselskaberne og skadesforsikringsselskaberne anbringer midlerne.

Skadesforsikringsselskabernes driftsresultater.

Præmieindtægter.

I 1939 udgjorde *skadesforsikringsselskabernes* samlede præmieindtægter ca. 169 mill. kr. for egen regning (excl. bygningsbrandforsikring), hvilket beløb i 1966 var vokset til ca. 1.587 mill. kr. eller ca. 9,4 gange beløbet i 1939 Denne vækst er, som omtalt foran, større end væksten i selskabernes aktivmasse og langt større end væksten i selskabernes egenformue, der i samme periode voksede ca. $4^1/_2$ gange beløbet i 1939, således at forretningens omfang er vokset mere end egenkapitalen.

De gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber under justitsministeriets tilsyn havde i samme periode en vækst i præmieindtægten for egen regning fra ca. 13 mill. kr. i 1939 til ca. 83 mill. kr. i 1966, hvilket svarer til, at præmieindtægten i 1966 var vokset til 6,4 gange beløbet i 1939. Disse selskabers egenformue er i samme periode vokset til ca. 4 gange beløbet i 1939, jfr. foran side 24. Dette betyder, at formuen i 1966 i forhold til skadesudgifterne var mindre, end den var i 1939, jfr. side 25.

Årsagerne til væksten i præmieindtægten må dels søges i ændringerne i prisniveauet og dels i befolkningstilvækst og øget økonomisk aktivitet. Men en ikke uvæsentlig årsag til forøgelsen må endvidere søges i den meget store udvidelse af antallet af motorkøretøjer her i landet, nemlig fra ca. 200.000 motorkøretøjer i 1939 til ca. 1.600.000 motorkøretøjer i 1966. Automobilernes antal er vokset fra ca. 162.000 til ca. 1.000.000 i 1966. I 1939 udgjorde præmierne for motorkøretøj sf or sikringer ca. 16,6 pct. af den samlede præmieindtægt, men dette var i 1966 ændret til ca. 39,5 pct. af præmieindtægten, jfr. nedenfor side 41. Såfremt man betragter præmieindtægten (direkte tegning for alle selskaber) med fradrag af præmierne for motorkøretøjsforsikring, kommer man til det resultat, at denne del af præmieindtægten er steget til et beløb, der er ca. 8 gange præmieindtægten i 1939, medens den samlede præmieindtægt for direkte tegning er steget imellem 11 og 12 gange, jfr. bilag nr. 60.

Udgifter.

I bilag nr. 21-25 er der til belysning af, hvad præmien er anvendt til, foretaget beregninger af, hvorledes driftsregnskabernes hovedposter fordeler sig i procent af præmieindtægten for egen regning, og i bilag nr. 13-20 gives der oplysninger om, hvorledes visse hovedposter fordeler sig i forhold til egenkapitalens størrelse.

Det fremgår af bilag nr. 21-25, at skadesprocenten 1962-66 var 69,4, omkostningerne udgjorde 32,1 pct. og skatterne 2,0 pct., altså

i alt 103,5 pct. af præmieindtægten. Omkostningerne kan deles i forskellige grupper. Udgifterne til kapitalforvaltning bør uddrages. Dette spørgsmål vil blive behandlet nedenfor. Endvidere vil også andre opdelinger kunne være ønskelige, men samtidig meget vanskelige at foretage. Det vil således være nyttigt at skønne over, hvor meget af udgifterne der medgår til skadesbehandlingen, og hvor meget der derudover anvendes til egentlige »produktionsudgifter«, således at man kunne få et billede af de egentlige omkostninger, herunder salgsomkostninger. Disse spørgsmål er, også i andre lande, vanskeligt tilgængelige og vil, som nævnt ovenfor, blive gjort til genstand for en særskilt behandling i en senere betænkning.

Når de regnskabsmæssige resultater alligevel har kunnet opvise overskud, skyldes dette selskabernes *renteindtægter,* der i årene 1962—66 gennemsnitligt har udgjort ca. 10 pct. af præmieindtægten. I årene 1936-39 var den tilsvarende procentsats 8,7 i gennemsnit. Dette viser, at renteindtægterne set i forhold til præmieindtægten spiller en lidt større rolle i dag end i årene 1936–39. I betragtning af, at aktivmassen er mindre set i forhold til præmieindtægten, og egenformuen ligeledes er mindre set i forhold til præmieindtægten, ville man formentlig med uændret renteniveau have opnået en relativ mindre renteindtægt end i årene 1936-39. Når resultatet til trods herfor er blevet en i forhold til præmieindtægten for egen regning større renteindtægt, skyldes dette hovedsageligt det højere renteniveau.

Af bilag nr. 13-20 fremgår det, at renteindtægterne har været stærkt stigende i forhold til egenkapitalen. Dette gælder såvel aktieselskaberne som de gensidige selskaber. Årsagen hertil er som foran nævnt dels stigning i renteniveauet og dels den omstændighed, at aktivmassen som følge af den stigende aktivitet er vokset stærkere end egenformuen. For aktieselskabernes vedkommende udgjorde renteindtægten i 1966 15,5 pct. af egenkapitalen, medens dette tal for 1936-39 var ca. 6,4 pct.

Disse forhold medfører, at det ikke vil være muligt nærmere at bedømme det egentlige driftsresultat i forsikringsselskaberne uden nærmere at undersøge, hvorledes renteindtægterne er fremkommet. Det har navnlig interesse at konstatere, i hvilket omfang præmiens forudbetaling medfører, at selskaberne opnår en renteindtægt af de opsparede præmier, der er reserveret til senere anvendelse, og i hvilket omfang en sådan renteindtægt kan betragtes som en driftsindtægt. Den anden del af renteindtægten svarer til den renteindtægt, som opnås ved investeringen af egenkapitalen eller med andre ord den renteindtægt, som ville bortfalde, hvis man foretog det hypotetiske eksperiment at undersøge, hvorledes renteindtægten ville være, hvis virksomhederne kunne drives uden egenkapital.

En sådan undersøgelse er foretaget, og dens resultater behandles i det følgende:

En beskrivelse af, hvilken størrelsesorden man kan tillægge renteindtægten af aktiver, som modsvarer tekniske reserver (renteindtægt af ikke-forbrugt præmie).

De tekniske reservers hovedbestanddele er præmiereserven og skadesreserven. Disse passiver på forsikringsselskabernes status er udtryk for selskabets gæld (herunder den i forhold til betalingsperioden ikke afløbne del af præmien) til forsikringstagerne eller til de sikrede eller til andre, som har et krav mod selskabet i henhold til forsikringskontrakter. Det er således ikke reserver, der kan medregnes til selskabets egenkapital, men statusbeløb, som udgør egentlige passiver, jfr. ovenfor side 26.

Ved nærmere behandling af spørgsmålet må man først og fremmest sondre mellem livsforsikring og skadesforsikring. For de fleste livsforsikringsformer vil der ligge et *beregneligt* tidsrum imellem indbetaling af præmier og indskud og udbetaling af forsikringsydelser. Dette medfører, at der i disse tilfælde bliver tale om en beregning af rente af den i behold værende del af præmien og tilmed ofte for en periode af en sådan varighed, at renteberegningen spiller en væsentlig rolle ved præmiens beregning og indgår som et led i selve præmieudregningen samt i beregningen af de tekniske reserver. For skadesforsikringens vedkommende, og det gælder også enkelte former af livsforsikring (f. eks. gruppelivsforsikring), er forholdet derimod, at man ikke forud vil kunne beregne noget tidsinterval imellem præmiens indbetaling og erstatningsudbetalingen.

For skadesforsikrings vedkommende indgår en renteindtægt derfor normalt ikke direkte ved fastsættelsen af præmien.

I det følgende skal udelukkende omhandles den betydning, spørgsmålet har for skadesfor-

sikring, og endvidere behandles spørgsmålet udelukkende med henblik på at belyse den størrelsesorden, som kan tillægges renteindtægten af ikke-forbrugt præmie.

Som foran nævnt kan denne renteindtægts størrelse ikke forud beregnes på samme måde som inden for livsforsikring, men man kan efterfølgende søge at finde frem til, hvilken størrelsesorden forsikringsselskabernes renteindtægt af ikke-forbrugt præmie faktisk har været, således at man belyser disse renteindtægter, som må siges at være en følge af præmiens forudbetaling og derfor kan betragtes som et tillæg til præmien.

For nærmere at behandle dette spørgsmål kan det være nyttigt at se på, hvorledes de tekniske reserver og begrebet ikke-forbrugt præmie svarer til hinanden.

Man kan i denne forbindelse foreløbig betragte en enkelt præmieindbetaling, da såvel de tekniske reserver som summen af ikke-forbrugt præmie i princippet består af summen af de enkelte præmieindbetalingers gennemsnitlige bidrag til det samlede resultat.

Af bilag nr. 27 (fig. 1) vil det fremgå, hvorledes en præmie i et tænkt tilfælde vil kunne forbruges. Det vil ses, at omkostningerne begynder at løbe, endnu før præmien indgår, og det er forudsat, at omkostninger og skadesudgifter løber kontinuerligt inden for den pågældende periode, og endvidere forudsættes det, at skaderne ikke alene indtræffer med regelmæssige mellemrum, men også udbetales øjeblikkeligt. I dette tænkte tilfælde vil den ikke-forbrugte præmie på tidspunktet C repræsenteres af linien A-B, der tillige repræsenterer præmiereserven under den forudsætning, at præmien er tilstrækkelig til dækning af omkostninger og skader.

I praksis vil der hengå en vis tid mellem skadens indtræden og dens udbetaling. Dette kan variere inden for de forskellige brancher, og inden for samme branche vil der også være store variationer mellem de forskellige skader på det tidsrum, det tager at fastslå skadens omfang. Store skader vil gennemsnitlig tage længere tid at afslutte end småskaderne. Foreligger der en vis gennemsnitlig forskydning af skadesudbetalingerne som angivet i bilag nr. 27 (fig. 2), opstår der mellem skadernes udbetaling og den linie, som betegner den i forhold til den forløbne del af præmien, et interval, som repræsenterer den såkaldte skadesreserve. Tænker man sig en årsopgørelse på det tidspunkt, som angives ved den stiplede lodrette linie, vil man se, at den del af den pågældende præmie, som på det tidspunkt optages på regnskabet som henholdsvis præmiereserve og skadesreserve, måles med henholdsvis A-B og B-C.

Det vil allerede af det foreliggende fremgå, at årsagen til, at man kan tale om en renteindtægt af ikke-forbrugt præmie, ligger i præmiens forudbetaling i den forstand, at præmien erlægges et vist tidsrum forud for forsikringsselskabets ydelser, medens der inden for de fleste andre områder uden for forsikring normalt vil være tale om enten et kontantsalg eller et salg på kredit. Det følger endvidere heraf, at mulighederne for at opnå en renteindtægt af ikke-forbrugt præmie formindskes ved præmierestancerne. Endvidere formindskes disse muligheder, såfremt præmien indbetales for kortere intervaller, f. eks. halvårligt, kvartårligt eller månedligt. Det er i bilag nr. 27 (fig. 2) vist, hvorledes en kvartårlig præmiebetaling reducerer den ikke-forbrugte præmie. En månedlig præmibetaling vil reducere den endnu yderligere, således at den del af den ikke-forbrugte præmie, som kan sammenlignes med præmiereserven, praktisk talt bliver 0.

Såfremt præmien ikke er tilstrækkelig til dækning af skader og omkostninger, vil kurven for skadesudbetalinger og omkostninger, som det ses af bilag nr. 28 (fig. 3), få et stejlere forløb, og dette betyder, at den ikke-forbrugte del af præmien bliver mindre, men samtidig bliver de tekniske reserver større ved en eventuel årsopgørelse. Det ses heraf, at de tekniske reserver ikke modsvarer uforbrugt præmie, medmindre der er balance mellem præmien på den ene side og omkostninger og skader på den anden side.

For at få et egentligt billede af de renteindtægter, som det er muligt at opnå af den uforbrugte præmie, kan man imidlertid ikke nøjes med et øjebliksbillede, således som status er det, men må vide noget om bevægelserne i årets løb. Dette er vist i bilag nr. 29 (fig. 4), hvor man tænker sig de indgåede præmiers størrelse angivet som en konstant, således at der indgår lige store eller stigende præmiebeløb hver dag, og at indbetalinger af præmierne sker på forfaldsdagen uden forsinkelser som følge af præmierestancer. Det forudsættes ligeledes, at skadesudbetalingerne er konstante. Under disse forudsætninger og under forudsætning af balance vil det være muligt til enhver tid at anbringe et beløb, som udgøres af differencen

mellem de indgåede præmier og de udbetalte erstatninger og omkostninger.

Selv inden for store selskaber og store brancher vil disse forudsætninger imidlertid ikke være til stede. Der vil dels være svingninger i præmiernes indgang. I nogle perioder vil præmierne måske indgå lidt langsommere; måske forfalder præmierne ikke med lige store beløb på de forskellige årstider, og på nogle tider af året vil der indtræffe flere skader end den øvrige del af året. Det er muligt, at disse svingninger kan blive så store, at intervallet mellem indtægter og de udbetalte beløb undertiden vil blive 0 eller negativt. Situationen kan måske i nogen grad sammenlignes med bankindskud på kontokurantkonto. Hvis man ser på det enkelte indskud, vil banken ikke have nogen muligheder for at skaffe sig en renteindtægt, idet man til enhver tid må være parat til at udbetale, og som følge deraf vil der ikke være nogen mulighed for varig anbringelse. Ser man derimod på et stort antal indskud, vil man måske kunne påregne anbringelse på længere sigt af en vis del af beløbet. På samme måde vil man her, hvis man ser på den enkelte præmieindbetaling, ikke kunne se nogen mulighed for at opnå en renteindtægt af den forudbetalte, ikke-forbrugte del af præmien (bortset fra en kontokurant-bankrente på antagelig 1-2 pct.), men muligheden for en højere forrentning opstår derved, at man ved et meget stort antal præmieindbetalinger kan opnå en vis kontinuitet i såvel præmieindbetalinger som udbetalinger af omkostninger og skader, således at et vist beløb stadig vil være til rådighed til varig anbringelse og deraf følgende mulighed for en bedre forrentning.

Ser man på det oven for anvendte billede, hvor man tænker sig den i behold værende del af præmien indbetalt på en kontokurant-konto, vil man se af bilag nr. 29 (fig. 4), at det beløb, der til enhver tid indestår på en sådan kontokurant-konto, vil begrænses fra to sider, nemlig af figurens øverste linie, der viser indbetalingerne af præmierne, og figurens nederste linie, der viser udbetalingerne af omkostninger og skader. Det indestående beløb vil begrænses af svingninger i indbetalingerne, og det vil ligeledes begrænses af svingninger i udbetalingerne, således at det beløb, der vil være til rådighed til varig anbringelse, betegnes af det korteste interval mellem de to linier.

I bilag nr. 30 (fig. 5) er der vist et eksempel på en forsikringsbestand, hvor præmierne ikke forfalder jævnt på de forskellige dage af året, men en del af præmieindbetalingerne er ophobet på et bestemt tidsrum af året. Tidsrummet er betegnet A-B. Skadesudbetalingerne vil derimod ikke variere parallelt med præmieindbetalingerne og er i dette tilfælde tænkt forløbende jævnt hen over det pågældende år. En statusopgørelse på tidspunkt C vil da vise tekniske reserver, som ikke modsvarer størrelsen af den uforbrugte præmie, der har været til rådighed til varig anbringelse igennem årets løb. Såfremt også skadesudbetalingerne har været svingende, hvad de i praksis vil være, vil dette yderligere reducere det beløb, som kunne anbringes varigt.

I praksis vil disse variationer antagelig i nogen grad udlignes af de forskellige brancher, men kan naturligvis også tænkes forstærket. Selskaberne må derfor for at opnå størst mulig renteindtægt have en interesse i at tilrettelægge indtægterne, hvis det er muligt, således at de indgår så jævnt som muligt. Det vil ikke være opnåeligt at få indbetalinger og skadesudbetalinger til at følge samme kurve.

Hvis man herefter betragter regnskabstallene, f. eks. for året *1966* for samtlige forsikringsselskaber under forsikringsrådets tilsyn (bilag nr. 21-25 kan det konstateres, at skader, omkostninger og skatter udgjorde 104,0 pct. af præmieindtægten. Der var således ikke fuldt ud balance mellem præmieindtægten på den ene side og skader og omkostninger på den anden side. Det vil dog nok alligevel være muligt for dette år at anse de tekniske reservers størrelse for omtrentlig at svare til størrelsen af den uforbrugte præmie, således at den uforbrugte præmie, der har været til stede, sættes til gennemsnittet mellem de tekniske reserver ved udgangen af 1965 og 1966, idet der har været en stigning i løbet af året. Man kan derimod ikke regne med, at hele dette beløb har været til rådighed til varig anbringelse året igennem, jfr. det ovenfor anførte.

For at finde frem til størrelsen af den rente, som selskaberne tilsammen har indvundet af den uforbrugte præmie, må man derfor nærmere analysere selskabernes regnskaber. En grov beregning vil formentlig kunne foretages ved at betragte anlægsmidlernes størrelse og udregne hvilken forrentning, der opnås af de egentlige anlægsmidler. Derefter kan egenformuen tillægges en forrentning baseret på denne gennemsnitsrente, og resten af den indvundne rente bliver derefter en forretning af aktiver, der

modsvarer den uforbrugte præmie. Beregningsmåden kan også beskrives således, at det søges påvist, hvorledes renteindtægten (eventuelt renteudgiften) ville være i den tænkte situation, at forsikringsselskaberne måtte drive den samme virksomhed uden egenkapital. Den netto-renteindtægt, der således bliver tilbage, vil være en renteindtægt af ikke-forbrugt præmie.

Foretages en sådan beregning, når man til det resultat, at ca. halvdelen af renteindtægten på 164 mill. kr. hidrører fra uforbrugt præmie. Beregningerne fremgår af bilag nr. 31-45.

Man bør dog herved også tage i betragtning, at omkostningerne ved kapitalforvaltningen placeres sammen med andre omkostninger, og disse omkostninger burde derfor korrigeres, således at der blev fradraget kapitalforvaltningsomkostninger, ligesom disse udgifter blev fradraget i renteindtægten. Det kan formentlig være passende at regne med en omkostning på ca. 10 pct. af renteindtægten, men da en del udgifter i forvejen er fradraget ved forvaltning af faste ejendomme, kunne man måske skønsmæssigt regne med ca. 9 pct. og herefter skønsmæssigt anslå renteindtægten af aktiver, som modsvarer uforbrugt præmie til ca. 75 mill. kr. Renterne af egenkapitalen bliver da ca. 74 mill kr. Til sammenligning kan oplyses, at overskuddet det pågældende år for samtlige selskaber under rådets tilsyn var ca. 101 mill. kr.

Når dette sammenholdes med bilag nr. 13-20 og nr. 21-25 fremkommer følgende resultater:

ad bilag 21-25:
1966.

Præmie 1586,8 mill. kr.	100
Renteindtægt af uforbrugt præmie ca. 75,4 mill. kr.	4,8
	104,8
Skader	70,8
Omkostninger med fradrag af kapitalforvaltningsomkostninger	30,7
Skatter	1,7
	103,2
Overskud	1,6
	104,8
Renteindtægt af egenkapital	4,7

Bilag nr. 46 indeholder tilsvarende oplysninger for årene 1962—66.

ad bilag nr ***13-14:*** 1966

Aktieseskaber 1966.	mill. kr.
Egenkapital 1965/66	717,3
Rente af egenkapital 7,34% (med fradrag af kapitalforvaltningsomkostninger)	47,9
Rente af uforbrugt præmie	56,1
(Samlet renteindtægt 114,3 — omkostninger 10,3 =	104,0)
Overskud af driften	13,5

Regnskabsmæssigt overskud 61,4 med fradrag af rente af egenkapital 47,9.
Overskuddet udgør 1,88 % af egenkapitalen og 1,21 % af præmieindtægten 1.119,4 mill. kr.

Rente af uforbrugt præmie 56,1 mill. kr. udgør 5,01 %o af præmieindtægten for egen regning og 5,01 %o af de tekniske reserver.

ad bilag nr. 15-16: 1966

Gensidige selskaber 1966.	mill. kr.
Egenkapital 1965/66	350,6
Rente af egenkapital 8,24 %o (med fradrag af kapitalforvaltningsomkostninger)	26,3
Rente af uforbrugt præmie	18,9
(Samlet renteindtægt 49,7 — omkostninger 4,5 =	45,2)
Overskud af driften	14,0

Regnskabsmæssigt overskud 40,1 med fradrag af rente af egenkapital 26,1
Overskuddet udgør 3,99 %o af egenkapitalen og 3,00 % af præmieindtægten 467,4 mill. kr.

Rente af uforbrugt præmie.
18,9 udgør 4,04 %o af præmieindtægten og 4,42 %o af de tekniske reserver.

Tilsvarende beregninger er udført for årene 1962—66 og for det nævnte femår i gennemsnit, jfr. bilag nr. 47-58.

Såfremt man betragter aktieselskaberne, de større gensidige selskaber og de mindre gensidige selskaber samt bygningsbrandforsikringsselskaberne særskilt, kan man konstatere, at der er store forskelligheder, hvilket også måtte forventes, jfr. det ovenfor anførte om mulighederne for at anbringe den uforbrugte præmie varigt.

For aktieselskabernes vedkommende kan man konstatere ved en beregning efter de nævnte retningslinier, at lidt over halvdelen af renteindtægten i 1966 måtte antages at hidrøre fra aktiver, som modsvarer ikke-forbrugt præmie. Der er herved regnet med en forrentning på ca. 7,3 pct. af egenformuen, hvilket er den gennemsnitsforrentning, man når til ved en undersøgelse af anlægsmidlernes forrentning.

For de gensidige selskaber vil renteindtægten, som svarer til uforbrugt præmie ligge lidt under halvdelen af renteindtægten.

For de små gensidige selskabers vedkommende gør der sig forskellige forhold gældende.

For det første kan det konstateres, at de tekniske reserver for disse selskabers vedkommende næppe svarer til et gennemsnit af den ikke forbrugte præmie. De tekniske reserver er langt mindre. Dette hænger sammen med, at det ofte er traditionelt i disse selskaber, at præmiebetalingsperioden falder sammen med regnskabsåret. Dette betyder, at præmiereserven i begyndelsen af regnskabsåret er meget stor og derefter falder i løbet af året for praktisk talt at blive 0 ved regnskabsårets udløb. Som følge deraf forekommer der ikke nogen præmiereserve på selskabets status, og i dette tilfælde vil de tekniske reserver, som status udviser, således være langt mindre end de beløb, der faktisk har været til rådighed til anbringelse til forrentning igennem årets løb.

For det andet er det ofte traditionelt hos disse selskaber, at en væsentlig del af formuen anbringes i bank- eller sparekasseindskud. Tallene for 1966 viser f. eks. således, at egenforformuen for disse selskaber var på 71,3 **mill.** kr., medens der til mere varig anbringelse kun var anbragt 13,2 mill. kr. Kasse, bank og giro udgjorde derimod 77,0 mill. kr., hvilket er et relativt stort tal sammenlignet med f. eks. aktieselskabernes tilsvarende tal på 109,2 mill. kr. og de store gensidige selskabers tal på 152,1 mill. kr. Såfremt man beregner en renteindtægt af egenformuen på 7-8 pct., ligesom det er gjort ovenfor for aktieselskabernes og de store gensidige selskabers vedkommende, bliver der intet til rest til ikke-forbrugt præmie. De små gensidige selskabers renteindtægter er således relativt mindre, men deres andel af den samlede forretning udgør kun en lille brøkdel af den samlede virksomhed, og deres virksomhed er, som det fremgår, ikke typisk for den samlede virksomhed.

De samme specielle forhold gør sig gældende for enkelte af aktieselskaberne, men disse selskabers andel i selskabernes præmieindtægt er kun lille, og de påvirker derfor næppe det samlede resultat væsentligt.

For bygningsbrandforsikringens vedkommende ser det ligeledes ud til, at den væsentligste del af renteindtægten hidrører fra forrentningen af egenkapitalen, således at kun små renteindtægter kan henregnes til forrentning af den ikke-forbrugte præmie. Årsagen hertil er formentlig den, at der kun er tale om én branche, og at præmierne ofte indbetales på bestemte tidspunkter af året, således at der ikke bliver tale om nogen kontinuerlig indtægt, som kan modsvare en kontinuerlig udgift til skader og omkostninger. Det bliver derfor nødvendigt at beholde den uforbrugte del af præmien som en kassebeholdning, der må forventes opbrugt inden næste præmieindbetaling finder sted.

Det er for disse selskabers vedkommende almindeligt, at præmien indbetales på faste terminer, og dette mindsker også muligheden for at opnå rente af ikke-forbrugt præmie, jfr. bilag nr. 27-30.

Indenfor de enkelte brancher vil det være meget vanskeligt at fastlægge skønsmæssigt, hvad der måtte være en forrentning svarende til uforbrugt præmie. Det vil fremgå af det ovenfor anførte, at selskaber, som kun driver én branche, vil have vanskeligt ved at opnå nogen væsentlig forrentning svarende til den uforbrugte præmie. Dette følger af, at svingningerne, når der kun er tale om én branche, bliver relativt store. I år, som medfører underskud, vil der være negative beløb at hensætte til forrentning, og selskaberne opnår da kun en fordelagtig forrentning af det samlede resultat derved, at der, gennem de andre brancher, som drives, opstår en vis udjævning af svingningerne i de beløb, som er til rådighed til forrentning.

Det vil senere blive forsøgt skønsmæssigt at anslå f. eks. den størrelsesorden, som renten af ikke-forbrugt præmie har for så vidt angår motorkøretøjsforsikring, jfr. side 42. Det er beregnet, at alle forsikringsselskaber med undtagelse af bygningsbrandforsikring i 5-året 1962-66 gennemsnitligt om året havde en renteindtægt af ikke-forbrugt præmie, som udgjorde ca. 4,4 pct. af præmieindtægten *for egen regning.* Såfremt dette imidlertid skal sættes i forhold til præmieindtægten for *direkte tegnede forsikringer,* må det tages i betragtning, at en

enkelt branche, nemlig lovpligtig ulykkesforsikring har særlige renteindtægter som følge af, at der til rentereserven henlægges midler til dækning af renteforpligtelser i henhold til lovpligtige ulykkesforsikringer. Disse forpligtelser har betydelig lighed med livsforsikringsselskabernes forpligtelser, og de midler, der henlægges, svarer derfor også i det væsentlige til de midler, som livsforsikringsselskaberne skal båndlægge til dækning af selskabernes forsikringsfond. Endvidere bogføres disse aktiver som hovedregel (ligesom livsforsikringsselskabernes) til anskaffelseskurser, hvilket for den lovpligtige ulykkesforsikrings vedkommende er kurserne på det tidspunkt, da værdipapirerne båndlægges til dækning af forpligtelser inden for lovpligtig ulykkesforsikring. Vil man måle renteindtægten i præmien for *direkte* tegnede forsikringer, bør disse renteindtægter derfor forlods fradrages, og derved reduceres de nævnte 4,4 pct. af præmieindtægten for egen regning til ca. 3,5-4 pct. af præmieindtægten for egen regning.

I præmieindtægten *for egen regning* indgår også udenlandsk forretning. Korrigerer man for dette, kan renten af ikke-forbrugt præmie antagelig skønsmæssigt sættes til ca. 3-3,5 pct. af præmieindtægten *for direkte tegnede forsikringer* i det nævnte tidsrum.

I brancher, hvor kvartårlige eller halvårlige pdæmier, jfr. side 29-31, er det almindelige, eller som giver underskud, vil indtjeningen være mindre, antagelig 2-2,5 pct. af præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer, jfr. nærmere nedenfor side 42 om motorkøretøjsforsikring.

Af bilag nr. 13-14 vil det fremgå, at *aktieselskabernes* samlede renteindtægter i 1966 har været 114,3 mill. kr. Det må antages, at ca. 56,1 mill. kr. svarer til forrentning af uforbrugt præmie (efter fradrag af omkostninger ved kapitalforvaltning). Ca. 47,9 mill. kr. hidrører fra forrentning af egenformuen. Dette indebærer, at præmien ikke har været tilstrækkelig til at dække skader, omkostninger og skatter, medens man, når man til præmieindtægten lægger en renteindtægt, der svarer til indtægten af den ikke-forbrugte del af præmien, når frem til et egentligt driftsresultat på ca. 13,5 mill. kr. (overskud 61,4 — rente af egenkapital 47,9), hvilket svarer til ca. 1,21 pct. af præmieindtægten *for egen regning,* jfr. nærmere bilag nr. 47-58.

Som det fremgår af det foran anførte, kan dette driftsresultat ikke umiddelbart overføres på præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer, d.v.s. på den præmie, som forsikringstageren indbetaler til sit selskab. Der må forinden foretages visse korrektioner, jfr. også det side 42 og side 43 om motorkøretøjsforsikring anførte. Dette medfører, at driftsresultatet set i forhold til den betalte præmie har været mindre end de anførte ca. 1,21 pct.

For de gensidige selskabers vedkommende (bortset fra bygningsbrandforsikring) udgør renteindtægten 49,7 mill. kr., hvoraf ca. 26,1 mill. kr. hidrører fra forrentning af egenformuen, og ca. 19,1 mill. kr. svarer til den rente, som er indvundet af uforbrugt præmie. Overskuddet var i 1966 ca. 40,1 mill. kr., og det egentlige resultat efter fradrag af forrentning af egenformuen udgjorde således ca. 14,0 mill. kr. eller ca. 3,00 pct. af præmieindtægten for egen regning.

Set i forhold til de tekniske reserver udgjorde den således beregnede rente af den ikkeforbrugte præmie for aktieselskabernes vedkommende 5,01 pct. og for de gensidige selskabers vedkommende 4,4 pct.

I forhold til præmieindtægten *for egen regning* var disse tal for aktieselskabernes vedkommende 5,01 pct. og for de gensidige selskabers vedkommende 4,04 pct.

Den gennemsnitlige forrentning af de rentebærende aktiver synes for aktieselskabernes vedkommende at ligge en del lavere end for de gensidige selskabers vedkommende, hvilket i og for sig er overraskende, da aktieselskabernes bank- og kassebeholdning er relativt langt mindre end de gensidige selskabers kassebeholdning. Gennemsnitsforrentningen er henholdsvis 5,81 pct for aktieselskabernes vedkommende og 6,02 pct for de gensidige selskabers vedkommende (efter fradrag af kapitalforvaltningsomkostninger). Årsagen til denne difference er formentlig, at aktieselskaberne som et led i den udenlandske forretning har ret store beholdninger af udenlandske værdipapirer, der i forhold til de danske er lavt forrentede. Disse værdipapirer er i forsikringsrådets beretning opført under anlægsmidler, men indtager formentlig en mellemform (jfr. side 25), idet de utvivlsomt er anskaffet med henblik på dækning af de tilsvarende tekniske reserver i vedkommende udenlandske valuta. Tallet udgjorde i 1966 ca. 225 mill. kr. eller ca. 9,5 pct. af aktieselskabernes samlede aktivmasse eller ca. 13 pct. af den rentebærende del af aktivmassen.

Det fremgår ligeledes af tallene fra rådets beretning, at aktieselskaberne, som foran nævnt, holder en relativt mindre kassebeholdning end de store gensidige selskaber, og at de små gensidige selskaber holder relativt langt større kassebeholdning. Dette stemmer også med de foran anførte synspunkter, at de selskaber, som har en stor virksomhed med en række forskellige brancher, som normalt kunne afbalancere hinanden, til en vis grad vil have mulighed for en mere varig anbringelse af den uforbrugte del af præmien, end tilfældet er for mindre selskaber med kun én eller få brancher. Det kan også udtrykkes på den måde, at selskaber, som må regne med store svingninger i indtægter og udgifter, ikke vil kunne anbringe hele egenkapitalen i egentlige anlægsmidler. For aktieselskabernes vedkommende kan det konstateres, at de egentlige anlægsmidler overstiger egenformuen, og det samme gælder for de store gensidige selskaber. For bygningsbrandforsikringsselskaberne derimod er egenformuen større end de egentlige anlægsmidler.

Ved de ovenfor anførte beregninger af den gennemsnitlige forrentning af anlægsmidlerne (og af egenformuen) er anvendt den fremgangsmåde, at der til de egentlige anlægsmidler er lagt $^1/_3$ af bankbeholdning m. v., idet der skønsmæssigt er regnet med, at man for bankbeholdningerne opnår en forrentning svarende til ca. $^1/_3$ af den forrentningsprocent, man opnår af de egentlige anlægsmidler. Det ovenfor nævnte forhold med udenlandske værdipapirer er der taget hensyn til ved kun at beregne disse med $^1/_3$ af det pålydende beløb, idet man har regnet med, at forrentningen kun udgør ca. $^1/_5$ af den gennemsnitlige forrentning af danske værdipapirer.

Metodens rigtighed bestyrkes ved, at der derved opnås omtrent samme forrentningsprocent af anlægsmidlerne i aktieselskaberne og de store gensidige selskaber. Dette resultat stemmer endvidere nogenlunde med, hvad man ville nå til ved at betragte den gennemsnitlige forrentning af de danske værdipapirer, som hovedparten af anlægsmidlerne er anbragt i. Det må dog herved tages i betragtning, at ændringer i den effektive rente ikke får øjeblikkelig virkning for anlægsformuens forrentning. Dette er en følge af, at forsikringsselskabernes obligationsbeholdninger kan bogføres til femårige gennemsnitskurser.

Når der ovenfor er sondret mellem aktieselskaber og gensidige selskaber, skyldes dette alene, at man samtidig derved til en vis grad har kunnet skelne mellem selskaber af forskellig størrelse og selskaber, der driver flere brancher. Ved en nærmere analyse vil sondringen mellem aktieselskaber og gensidige selskaber næppe være hensigtsmæssig. Man måtte i stedet for se på det afgørende for mulighederne af at indvinde en væsentlig forrentning af ikke-forbrugt præmie, nemlig spørgsmålet om selskabets størrelse, og om det driver mange forskelligartede brancher eller kun én branche.

Konklusionen af disse betragtninger bliver således, at renteindtægten af ikke-forbrugt præmie ikke uden videre kan beregnes på grundlag af de tekniske reservers størrelse, samt at denne renteindtægt har en ikke forudberegnelig karakter. Størrelsen er ikke alene afhængig af den enkelte branches forløb, selvom også dette påvirker størrelsen i den forstand, at et underskud vil formindske eller tilintetgøre mulighederne for at opnå en forrentning af den ikke-forbrugte præmie, medens på den anden side et heldigt forløb vil forøge mulighederne. Det vil være muligt ved et tilnærmet skøn at beregne de indtægter, som et selskab eller en gruppe af selskaber har haft i et bestemt år, men det vil være vanskeligt at fordele det efter brancher, idet resultatet er meget afhængigt af selskabets hele virksomhed, altså af en udjævning mellem de forskellige dele af selskabets virksomhed.

Endvidere vil resultatet i høj grad være afhængig af forholdene på kapitalmarkedet på det pågældende tidspunkt.

Skadesforsikringsselskabernes driftsresultater under hensyntagen til resultaterne af undersøgelsen af den størrelsesorden man kan tillægge renteindtægten af ikke-forbrugt præmie.

Som omtalt ovenfor i det første afsnit om skadesforsikringsselskabernes driftsresultater var selskabernes samlede præmieindtægter *for egen regning* i årene 1936—39 tilstrækkelige til at dække udgifterne til skadesudbetalinger, omkostninger og skatter.

Den gennemsnitlige skadesprocent var i disse år på 61,3. Omkostningerne var i samme tidsrum 35,4 pct., således at udgifterne til skadesudbetalinger og udgifter til dækning af omkostninger tilsammen udgjorde 96,7 pct. af præmieindtægten for egen regning. Dertil kom skatter, 1,4 pct. eller ialt 98,1 pct.

I årene 1940-1944 og 1945-1949 var drifts-

resultaterne noget ringere end før 1940 og renteindtægterne også lidt lavere. Samtidig steg skatterne noget. Denne udvikling fortsatte 1950-54, jfr. bilag nr. 21-25.

I 5-året 1954-58 adskilte resultaterne sig ikke væsentligt fra årene 1936–39 Udgifterne til skader og omkostninger udgjorde 96,2 pct. af præmieindtægten for egen regning. Skatterne var steget fra 1,4 pct. til 3,2 pct. Overskuddet (efter fradrag af skatter) var faldet fra 10,5 pct. til 9,8 pct. På grund af det stigende renteniveau er selve driftsresultatet i dette femår ikke væsentligt forskelligt fra årene 1936–39 Der fremkommer herved et driftsresultat, som med tillæg af rente af ikke-forbrugt præmie udgjorde 3-4 pct. af præmieindtægten for egen regning.

I årene 1959-63, jfr. bilag nr. 21-25, var skadesprocenten noget større end 1936-39, nemlig 66,0, medens omkostningerne har vist en svagt faldende tendens i forhold til præmieindtægten, idet de var 34,0 pct. Skatterne var 2,4 pct., således at summen af skatter og omkostninger ikke differerer væsentligt. De samlede udgifter har herefter andraget 100,0 pct. af præmieindtægten *for egen regning,* hvortil kommer skatter 2,4 pct.

I femåret 1962-66 er denne udvikling fortsat, jfr. bilag nr. 21-25. Udgifterne har udgjort 101,5 pct., skatter 2,0 pct. og overskud *6,6* pct.

Det har således i årene 1959—66 været et gennemgående træk, at skader, omkostninger og skatter har oversteget præmieindtægten. En del af renteindtægterne har således måttet bruges til at afbalancere driftsregnskabets hovedudgifter, skader, omkostninger og skatter. I overensstemmelse hermed ses det, at overskuddet har været mindre end de samlede renteindtægter.

Det vil af disse opstillinger fremgå, at renteindtægten spiller en betydelig rolle, men på den anden side er det en faktor, hvor en væsentlig del af resultatet er udenfor forsikringsselskabernes egen indflydelse, idet renteniveauet spiller den overvejende rolle for denne indtægt. En endnu væsentligere faktor for driftsresultatet er omkostningerne. Begrebet omkostninger dækker, som omtalt ovenfor side 29, mange forskellige elementer, herunder bl.a. udgifter i forbindelse med skadesbehandlinger samt omkostninger ved kapitalforvaltningen. For at bedømme omkostningerne må der derfor foretages en nærmere analyse bl. a. af de enkelte elementer indenfor omkostningsbegrebet. For at kunne besvare de spørgsmål, som kommissionen har stillet indenfor dette område, har selskaberne i et vist omfang måttet omlægge deres regnskabsprincipper. Dette betyder, at der hengår nogen tid, inden dette materiale foreligger og er bearbejdet. Den nærmere analyse af de enkelte elementer indenfor omkostningsbegrebet har derfor måttet udskydes til særskilt behandling.

For at *give et samlet billede* af, hvilken indtægt forsikringsvirksomhed giver, må man imidlertid, som ovenfor anført, tage hensyn til renteindtægten af ikke-forbrugt præmie.

De ovenfor omhandlede undersøgelser af renteindtægter af ikke-forbrugt præmie viser, at denne renteindtægt har spillet en stigende rolle for de store selskabers vedkommende, hvilket i første række skyldes det stigende renteniveau.

For 1966 er det beregnet, jfr. ovenfor side 32 og bilag nr. 47-58, at renteindtægten af den uforbrugte præmie udgjorde 4,75 pct. i gennemsnit af præmieindtægten, hvorved det var muligt at dække underskuddet ind og opnå et overskud på ca. 1,75 pct. af præmieindtægten.

Sættes de samlede indtægter, præmieindtægt og renteindtægt af uforbrugt præmie til 100, fås følgende hovedposter i procent af disse samlede indtægter (1966):

Skader.	67,6 o/o
Omkostninger....	29,3o/o
Skatter.	1,6 0/0
Overskud.	1,5 0/0
	100,0 o/o

For *aktieselskabernes vedkommende* udgjorde dette driftsmæssige overskud (driftsoverskud med indregning af rente af uforbrugt præmie) 1,88 pct. af egenkapitalen og 1,21 pct. af præmieindtægten for egen regning. Målt i forhold til de tekniske reserver blev renten af uforbrugt præmie 5,01 pct. (bilag nr. 47-58).

Det fremgår ovenfor side 28, at selve præmieindtægten var utilstrækkelig til at dække skadesudgifter og omkostninger, således at der ikke på selve præmieindtægten i 1966 fremkom noget overskud. Når man imidlertid til præmieindtægten lægger den beregnede forrentning af den ikke-forbrugte præmie svarende til 5,01 pct. af præmieindtægten, kan der af de samlede indtægter, præmieindtægt og renteind-

tægter af præmien, opnås et driftsoverskud svarende til 1,88 pct. målt i præmieindtægten. Disse 1,88 pct. udgør således den betaling, selve driften af virksomheden yder kapitalen for at denne stødpude for forsikringsvirksomheden. Beløbsmæssigt udgjorde dette for aktieselskabernes vedkommende 13,5 mill. kr. Forrentningen af egenkapitalen var på 47,9 mill. kr., der sammen med driftsresultatet, 13,5 mill. kr., udgjorde overskuddet 61,4 mill. kr.

Til konsolidering anvendtes ca. 40 mill. kr. og til udbytte og tantiéme 24,6 mill. kr. eller ialt ca. 64 mill. kr., jfr. bilag nr. 14.

Forrentningen af egenkapitalen 47,9 mill. kr. indtjener således hovedparten af de midler, der anvendes til aflønning af kapitalen og til konsolidering og til imødegåelse af ændringer i prisniveauet. I 1966 udgjorde selve driftsresultatet for aktieselskabernes vedkommende ca. 21 pct. af det nævnte beløb på ca. 64 mill. kr. til udbytte og konsolidering, medens ca 79 pct. hidrørte fra egenkapitalens indtjente renter.

For de *gensidige selskabers* vedkommende er tallene ikke meget afvigende. Renteindtægterne oversteg også her overskuddet. For de under rådets tilsyn stående selskaber udgjorde renteindtægterne i 1966 49,7 mill. kr. og overskuddet 40,1 mill kr. eller 11,0 pct. af egenkapitalen (bilag nr. 15-16).

Det egentlige driftsresultat udgjorde 14 mill. kr. eller 3,0 pct. af præmieindtægten. Beløbet er sammen med renteindtægten af egenkapitalen i det væsentlige anvendt til konsolidering for at imødegå virkningen af ændringer i prisniveauet og for at kunne imødegå udsving i skadesforløbet.

For *de gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber* under justitsministeriets tilsyn er der ovenfor side 33 gjort rede for, at disse selskaber kun havde en uvæsentlig renteindtægt af den uforbrugte præmie. Det vil ses af bilag nr. 17—18, at renteindtægten i det væsentlige svarer til en renteindtægt af egenkapitalen. I 1966 udgjorde renteindtægten 24,7 mill. kr. og overskuddet 9,8 mill. kr., som i det væsentlige blev anvendt til konsolidering. Ligesom for de øvrige forsikringsselskabers vedkommende var der underskud på selve præmieindtægten, og for bygningsbrandforsikringsselskabernes vedkommende er dette underskud i 1966 næppe dækket af renteindtægt af uforbrugt præmie.

Det samlede overskud, der dels hidrører fra driftsoverskuddet incl. renter af ikke-forbrugt præmie og dels fra direkte indtægter, der indtjenes ved investering af egenkapitalen, udgjorde i 1936-39 gennemsnitligt 15,6 mill. kr. og i årene 1962-66 gennemsnitligt 84,8 mill. kr. (jfr. bilag nr. 13-16). De gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber er ikke medregnet i disse tal.

Set i forhold til præmieindtægten er det samlede overskud faldet noget. 1936-39 var det 10,5 pct. af denne, medens det i 1962-66 var 6,6 pct., jfr. bilag nr. 25. Som det fremgår af den ovenfor omtalte undersøgelse af fordelingen af renteindtægterne, vil det imidlertid være mere relevant at sammenligne præmieindtægten og den del af overskuddet, der hidrører fra driften, herunder de renteindtægter, der kan henføres til driften, d.v.s. til rente af den ikke-forbrugte præmie. En sådan sammenligning viser, at det egentlige driftsresultat i årene 1962—66 sammenlignet med årene 1936—39 er faldet til mindre end det halve.

I 1936-39 var overskuddet lidt større end renteindtægten, nemlig 10,5 pct. mod 8,7 pct. af præmieindtægten for egen regning, medens det i femåret 1955-59 og de følgende femår, jfr. bilag nr. 23-25 var mindre end renteindtægterne. I 1966 var renteindtægten 10,3 pct. og overskuddet 6,4 pct. af præmieindtægten for egen regning. Dette indebærer som tidligere nævnt, at en del af renteindtægterne fra og med femåret 1955-59 er anvendt til at afbalancere driftsregnskabets hovedposter: skadesudgifter, omkostninger og skatter.

Overskuddets størrelse i forhold til egenkapitalen ses af bilag nr. 13-20. Det udgjorde i 1936-39 ca. 6 pct. af egenkapitalen i gennemsnit for selskaberne, medens dette i 1962-66 var 7—8 pct. af egenkapitalen.

For *aktieselskaberne* var tallene 1936-39 ca. 7,5 pct. af egenkapitalen, medens overskuddet 1962-66 i gennemsnit udgjorde ca. 8,3 pct. af egenkapitalen.

De gensidige selskaber under forsikringsrådets tilsyn havde i årene 1936-39 gennemsnitligt et overskud på ca. 6,2 pct. af egenkapitalen. I 1962-66 var det ca. 9,9 pct. af egenkapitalen.

De gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber under justitsministeriets tilsyn havde i 1936-39 et overskud på ca. 3 pct. af egenkapitalen og i 1962-66 et overskud på ca. 4 pct. af egenkapitalen.

Tallene må ses på baggrund af, at egenkapitalen, som før omtalt side 25 ikke er vokset så meget som forretningens omfang samt den skete forøgelse i renteniveauet.

Overskuddet er anvendt dels til henlæggelse (A) og dels til betaling af udbytte og tantiéme (B).

De nærmere forhold fremgår af bilag nr. 13-20 og bilag nr. 21-25.

A. *Henlæggelserne* udgjorde i forhold til præmieindtægten i 1936-39 4,6 pct. af denne, jfr. bilag nr. 21. Dette tal var i 1962-66 4,3 pct. af præmieindtægten for egen regning, jfr. nærmere bilag nr. 23-25, hvoraf fremgår, at henlæggelsernes omfang set i forhold til præmieindtægten har været stigende i årene fra 1950-54, men igen aftagende i de senere år. De gensidige bygningsbrandforsikringsselskaber er ikke medregnet i disse tal. I 1966 var henlæggelserne for de under forsikringsrådets tilsyn hørende selskaber ialt på ca. 73 mill. kr., medens det egentlige driftsoverskud, som nævnt ovenfor side 32, udgjorde 27,7 mill. kr. Udover driftsoverskuddet blev indtjent rente af egenkapitalen på ca. 74 mill. kr., altså lidt mere end henlæggelserne. Til sammenligning kan anføres, at renteindtægten af ikke-forbrugt præmie, der er indgået i det førnævnte driftsresultat på 27,7 mill. kr., udgjorde ca. 75 mill. kr.

Af det samlede overskud blev anvendt mere end 70 pct. til konsolidering.

B. *Til udbytte* (herunder tantiéme) blev der - set i forhold til præmieindtægten for egen regning, jfr. bilag nr. 21-25 - udbetalt faldende beløb. I årene 1936–39 blev der betalt udbytte, der svarede til 4 pct. af den samlede præmieindtægt for egen regning, medens det tilsvarende tal for årene 1962-66 var 1,6 pct.

For udbyttebetalingernes vedkommende har det imidlertid mere interesse at se på *aktieselskabernes* forhold. For disse selskabers vedkommende er tallene reduceret fra 4,9 pct. i 1936-39 til ca. 2,3 pct. i 1962-66 målt i forhold til præmieindtægten for egen regning (1966: 2,2 pct.).

Da overskuddet af driften - incl. renten af uforbrugt præmie - imidlertid som anført side 32 kun udgjorde 1,21 pct. af præmieindtægten for egen regning i 1966, hidrører den resterende del af udbyttet ca. 1 pct. (2,2 — 1,2) og henlæggelserne i deres helhed fra renten af egenkapitalen, der udgjorde 47,9 mill. kr., medens udbytte, tantiéme m. v. udgjorde 24,6 mill kr. og henlæggelserne ca. 40 mill. kr.

Ser man på *det endelige overskuds anvendelse i forhold til egenkapitalen,* udgjorde *udbyttet* for aktieselskabernes vedkommende i årene 1936–39 ca. 4,1 pct. af denne. I årene 1961-65 og 1962-66 udgjorde udbytte og tantiéme 3,3 pct. af egenkapitalen (incl. kursreguleringsfonden).

Henlæggelserne har for aktieselskabernes vedkommende udgjort en stigende procent af egenkapitalen (fra ca. 4-ca. 6 pct., jfr. bilag 13-20, medens de for 1936-39 var 3-4 pct.

For de gensidige selskabers vedkommende udgør den andel, som anvendes til udbyttet eller tantiéme, et beløb af en forsvindende størrelsesorden allerede af den grund, at garantikapitalen i de fleste tilfælde er tilbagebetalt, således at de resterende garantikapitaler udgør en ubetydelig del af de gensidige selskabers samlede egenkapital.

Henlæggelserne har for årene 1936-39 udgjort ca. 4 pct. årligt af egenkapitalen. I årene 1959-66 var henlæggelserne årligt ca. 6 pct. af egenkapitalen, jfr. ovenfor side 24 og bilag nr. 13-20.

Der er foran foretaget en analyse af skadesforsikringsselskabernes driftsindtægter såvel før 1939 som i de senere år. Det er herved påvist, at selskabernes samlede driftsresultater er faldet væsentligt i de senere år, navnlig fra og med 5-året 1954–58 Samtidig er der sket en forøgelse af de renteindtægter, som selskaberne har kunnet indtjene på den ikke-forbrugte præmie. Denne forøgelse, som foran er blevet betragtet som en del af driftsindtægterne, skyldes i alt væsentligt det stigende renteniveau.

Såfremt renteniveauet ikke var steget, og selskaberne således ikke havde fået denne forøgelse af de nævnte renteindtægter, ville driftsresultaterne i gennemsnit have været 0, eller selskaberne vil nogle af årene have haft underskud i gennemsnit.

Kommissionen er af den opfattelse, at de resultater, som er fremkommet ved analysen af selskabernes driftsresultater og kapitalforhold, aktiver m.v., ikke viser forhold, som ser urimelige ud, når resultaterne ses i forhold til egenkapitalens størrelse og virksomhedens omfang. Kommissionen kan imidlertid ikke tage endelig stilling, før alle i betragtning kommende forhold, herunder en omkostningsanalyse, er blevet bedømt.

Motorkøretøjsforsikring.

Afgrænsning af området.

Motorkøretøjsforsikring omfatter dels den lovpligtige ansvarsforsikring, dels forsikring af selve motorkøretøjet (kaskoforsikringen). Om de særlige lovregler, som findes på dette område, henvises til side 9.

I forsikringsrådets beretning og ligeledes i de nedenfor gennemførte analyser af de regnskabsmæssige tal er der indregnet samtlige motorkøretøjsforsikringer, d.v.s. forsikringer for knallerter, motorcykler, automobiler (personautomobiler, udlej ningsvogne, hyrevogne, lastautomobiler, busser) samt traktorer.

De fleste fremstillinger af emnet har vist særlig interesse for personautomobiler til privatkørsel og for så vidt angår nogle af afsnittene nedenfor vil undersøgelsen også fortrinsvis behandle dette emne, men i øvrigt vil behandlingen dreje sig om motorkøretøjsforsikring i almindelighed.

Antallet af selskaber.

Som det fremgår af bilag nr. 59 er antallet af forsikringsselkaber, som driver motorkøretøjsforsikring her i landet, vokset samtidig med, at forretningens omfang er vokset.

Dette betyder ikke, at motorkøretøj sforsikringerne reelt er spredt på flere selskaber end tidligere. Det viser sig ved en undersøgelse, at en væsentlig del af forsikringsbestanden er lige så koncentreret på de mest betydende selskaber og grupper af selskaber som forsikringsbestanden i øvrigt.

Dette spørgsmål vil tillige med selskabernes gruppering i og uden for tarifaftaler blive nærmere behandlet i et særskilt afsnit nedenfor side 45-46.

Driftsresultater inden for motorkøretøjsforsikringer.

Præmieindtæ gter.

I betænkningens almindelige afsnit om driftsresultater inden for skadesforsikringsvirksomhed har et af de væsentlige udgangspunkter for de foretagne undersøgelser været selskabernes hovedposter på driftsregnskabet i procent af præmier, jfr. bilag nr. 21-25.

Ved undersøgelsen af driftsresultaterne for de forsikringsselskaber, som tegner motorkøretøjsforsikring, er udgangspunktet tilsvarende, hovedposter på driftsregnskabet i procent af præmier for disse selskabers vedkommende, jfr. bilag nr. 61-62.

Disse selskaber udgør et meget væsentligt udsnit af den samlede forsikringsvirksomhed. Det fremgår af bilag nr. 61, at selskabernes samlede andel af præmieindtægten for egen regning i 5-året 1962-66 gennemsnitligt udgjorde 995,3 mill. kr. eller 77,2 pct.

Undersøgelsen af driftsresultaterne for de selskaber, som tegner motorkøretøjsforsikring, har også haft til formål at se på, hvorledes disse selskabers driftsresultater påvirker de samlede resultater og om muligt søge at bestemme, hvorledes selve motorkøretøjsforsikringen er forløbet sammenlignet med gennemsnittet af de øvrige brancher, som sammen med motorkøretøjsforsikring udgør den samlede forsikringsvirksomhed.

Der henvises herom navnlig til bilag nr. 62, hvoraf fremgår, at det er muligt på grundlag af oplysninger om driftsresultaterne for samtlige selskaber og om driftsresultaterne for de selskaber, der tegner motorkøretøjsforsikring, at finde de tilsvarende resultater for de selskaber, der ikke tegner motorkøretøjsforsikring (bilag nr. 62, kolonne 3). Endvidere er det forsøgt at dele resultaterne i de selskaber, der tegner motorkøretøjsforsikring (bilag nr. 62, kolonne 2) i 2 afsnit, nemlig tabellens kolonne 5, der omhandler motorkøretøjsforsikring, og kolonne 4, der omfatter alle andre brancher.

Bilag nr. 62 indeholder altså i kolonne 3 og kolonne 4 driftsresultater for alle andre brancher end motorkøretøjsforsikring, medens kolonne 5 indeholder motorkøretøjsforsikringens driftsresultater.

Formålet med disse undersøgelser har været dels at finde de driftsmæssige resultater for motorkøretøjsforsikring og dels også at se på,

om motorkøretøjsforsikringen havde påvirket driftsresultaterne i de øvrige brancher.

Såvel bilag nr. 21-25 i det almindelige afsnit om driftsresultater indenfor skadesforsikringsvirksomhed som bilag nr. 61 og nr. 62 indenfor nærværende undersøgelse af virksomheden indenfor motorkøretøjsforsikring anvender som udgangspunkt præmieindtægten for egen regning. Denne præmieindtægt indbefatter alle direkte tegnede forsikringer og alle præmieindtægter for forsikringer, der er modtaget i genforsikring fra andre selskaber, men samtidig er der fradraget genforsikringspræmien for den i genforsikring afgivne del af forsikringsvirksomheden til andre selskaber, herunder afgivelser til udlandet. Præmieindtægten for egen regning er således summen af selskabernes »nettopræmieindtægt«.

Dette er også, når man skal bedømme den samlede virksomhed, som skadesforsikringsselskaberne udøver, det bedste grundlag. Når man som her imidlertid skal bedømme virksomhedenden indenfor en enkelt branche, vil summen af de direkte tegnede præmier også have væsentlig interesse. Bilag nr. 63 indeholder præmieindtægter for direkte tegnede motorkøretøjsforsikringer for de danske selskaber og for de udenlandske selskabsfilialer, som har tilladelse til at tegne motorkøretøjsforsikring her i landet.

Spørgsmålet om omkostninger vil som regel også have størst interesse i forbindelse med den direkte tegnede præmie eller med andre ord den præmie, som forsikringstageren indbetaler til det selskab, hvor han har tegnet sin forsikring.

Endvidere vil også spørgsmålet om den renteindtægt af ikke-forbrugt præmie, som selskabet måtte kunne opnå, have størst interesse i relation til præmien for direkte tegnede forsikringer.

De resultater, som fremgår af oversigter over præmieindtægt for egen regning, kan imidlertid ikke umiddelbart overføres på præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer. F.eks. vil omkostningsprocenten målt i præmie for egen regning erfaringsmæssigt som regel ligge noget højere end omkostningerne målt i præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer. Tilsvarende gælder for renteindtægten af ikkeforbrugt præmie, jfr. side 33.

Det må herved tages i betragtning, at præmieindtægten for egen regning som følge af dens karakter af et nettobeløb også omfatter forsikringsselskabernes nettoforretning med udlandet. Denne forretning er positiv og udgør ca. 10-12 pct. af forretningen.

I 1939 udgjorde præmieindtægten indenfor motorkøretøjsforsikring 11,9 mill. kr. *for egen regning* eller ca. 7 pct. af de danske selskabers samlede præmieindtægt for egen regning, der i det nævnte år i alt var på 168,9 mill. kr. (heri ikke medregnet de gensidige bygningsbrand forsikringsselskaber), jfr. bilag nr. 60. Fra 1939 til 1966 voksede præmieindtægten for egen regning for de danske selskabers vedkommende fra 11,9 mill. kr. til *All,1* mill. kr. indenfor motorkøretøjsforsikrin ning, at en forsikringsbestand af en betydelig størrelse i 1939 var tegnet af et udenlandsk selskabs filial, men i 1940 blev overtaget af et dansk selskab. Tages dette i betragtning er præmien for egen regning i 1966 steget til ca. 35 gange beløbet i 1939.

Det fremgår af bilag nr. 59, linie 5) at præmien *for egen regning* for motorkøretøjsforsikring (dans i 1939 er vokset til 30,1 pct. af de danske selskabers samlede præmieindtægt for egen regning (bygningsbrandforsikringsselskaber ikke medregnet) i 1966. Det er endvidere ud til, at denne bevægelse er kulmineret i 1964, således at præmieindtægten for motorkøretøjsforsikring fra de lelt med præmieindtægten for den øvrige del af de danske selskabers forsikringsvirksomhed.

Præmieindtægten for *direkte tegnede* motorkøretøjsfo re andel af de samlede præmieindtægter end disse tal viser, jfr. bilag nr. 60, linie 8). Præmieindtægten for motorkøretøjsforsikring, direkte tegning målt i den samlede præmieindtægt for danske og udenlandske selskaber, ligeledes direkte tegning, viser følgende procentsatser:

1939	16,6 pct.
1950	15,5 pct.
1955	27,9 pct.
1961	36,7 pct.
1962	40,1 pct.
1963	40,9 pct.
1964	42,2 pct.
1965	41,0 pct.
1966	39,5 pct.

Når der her er tale om noget højere procentsatser end de før nævnte, hvor beløbene er målt i præmieindtægt for egen regning, skyl-

des det, at i præmieindtægten for egen regning indgår tillige nettoværdien af den udenlandske forretning.

Måler man væksten i motorforsikring i præmien for direkte tegnede forsikringer finder man, at i 1939 var beløbet 21,9 mill. kr. Det var i 1966 vokset til 604,7 mill. kr. eller ca. 27 gange tallet for 1939, jfr. bilag nr. 60, linie 13.

Målt i præmieindtægten for egen regning er væksten altså større end væksten målt i præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer (35 gange i stedet for 27 gange). Dette skyldes formentlig, at de selskaber, som driver motorkøretøjsforsikring, i gang holder en større del af risikoen for egen regning end selskaberne gjorde i 1939, dels som følge af, at motorkøretøjsforsikring har været en dårlig forretning og derfor vanskelig at genforsikre på lønnende vilkår, dels formentlig også fordi den større forsikringsbestand giver en noget bedre udligning af risikoen, hvilket muliggør, at selskaberne holder mere for egen regning end tidligere.

De udenlandske selskaber har, som det fremgår af bilag nr. 60 kun en lille del af forretningen, og en andel som er noget mindre end andelen i den samlede forretning her i landet. I 1965 var de udenlandske selskabers filialers andel i præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer her i landet 4,3 pct, medens deres andel indenfor motorkøretøjsforsikring kun udgjorde 3,3 pct. (bilag nr. 60, linie 10) og linie 11)).

Ser man på udviklingen i præmieindtægten for egen regning indenfor samtlige brancher med fradrag af præmieindtægten for motorkøretøjsforsikring, vil man konstatere, at denne del af præmieindtægten er vokset til ca. 7 gange præmieindtægten i 1939, der var på ca. 157 mill. kr. mod ca. 1109 mill. kr. i 1966.

Fra 30. september 1939 og til 1965 er antallet af almindelige personautomobiler vokset fra 108,756 til 764,708 (det sidste tal er beregnet som et gennemsnit af tallet ved udgangen af 1965 og udgangen af 1966). D.v.s., at antallet af personbiler i tiden fra 30. september 1939 til midten af 1966 er vokset ca. 7 gange.

Samtidig er imidlertid bestanden af motorkøretøjer ændret i sammensætning, således at ruteautomobiler, hyrevogne og vareautomobiler udgør en mindre procentvis andel af de samlede antal motorkøretøjer end tilfældet var i 1939.

Tages der hensyn hertil, er den samlede bestand af motorkøretøjer formentlig vokset til ca. 5,8 gange bestanden i 1939 (med midten af 1966 som slutpunkt).

Når dette sammenholdes med den samtidige stigning i præmieindtægten (ca. 27 gange præmieindtægten i 1939) betyder det, at den gennemsnitlige præmieindtægt pr. motorkøretøj er vokset 4-5 gange, hvilket er noget mere end det almindelige pristal, som er steget 3-4 gange gennemsnittet i 1939 Stigningen er mindre end den samtidige vækst i lønningerne, der ligeledes medio 1966 var vokset til 7-8 gange lønningerne i 1939 (gennemsnitlig timefortjeneste for faglærte og ufaglærte i håndværk og industri).

Det vil senere blive nærmere belyst, hvorledes lønninger og priser influerer på forsikringsselskabernes udgifter (side 50).

Udgifter.

Som det fremgår af det ovenfor anførte udgjorde motorkøretøjsforsikringen før 1939 ikke nogen betydende del af de danske forsikringsselskabers samlede forretning, og motorkøretøjsforsikringen adskilte sig heller ikke i øvrigt fra den samlede forretning, men lå formentlig hvad skadesprocenter og omkostninger angår omkring gennemsnittet.

Heri er der sket en væsentlig ændring i de senere år. Navnlig efter 1957 er der parallelt med den stærkt voksende præmieindtægt indenfor motorkøretøjsforsikring sket en udvikling i retning af en relativt langt højere skadesprocent end indenfor de øvrige brancher.

I bilag nr. 63 er der gjort en oversigt over disse forhold, og det fremgår heraf, at branchen betragtet over 5-årige perioder må antages at have givet underskud fra og med 5-året 1957 -1961. 5-årene 1955-59 og 1956-60 må derimod antages enten at have balanceret eller givet et mindre overskud, når hensyn tages til renteindtægterne, hvilket vil blive nærmere omtalt nedenfor.

Af bilag nr. 61 og nr. 62 fremgår hovedposter i driftsregnskaberne i procent af præmien for de forsikringsselskaber, som driver motorkøretøjsforsikring, i ligning angivet tallene dels for samtlige selskaber, dels for de selskaber, som ikke driver motorkøretøjsforsikring.

Det fremgår heraf, at samtlige selskaber (med undtagelse af bygningsbrandforsikringsselska-

berne) i 5-året 1962-66 havde en skadesprocent på 69,4 og en omkostningsprocent på 32,1, altså ialt 101,5 pct. af præmien for egen regning. Når hensyn tages til rente af ikke-forbrugt præmie, er det beregnet, at driftsresultatet efter betaling af skatter udgjorde 1,8 pct. af præmien, jfr. side 36 og bilag nr. 46).

De forsikringsselskaber, som driver motorkøretøjsforsikring, havde et noget ringere resultat. Det fremgår af bilag nr. 62, kolonne 2, at det endelige driftsresultat blev 1,1 pct. (1,4 pct. — posten »i øvrigt« 0,3 pct.).

På grundlag af disse oplysninger kan det udregnes, hvorledes driftsresultaterne har været for de forsikringsselskaber, som ikke drev motorkøretøjsforsikring. Det vil sig, at skadesprocenten ligger lidt lavere, nemlig på 68,0, og at omkostningerne ligger på samme niveau som det almindelige omkostningsniveau. Det endelige driftsresultat bliver beregnet på samme måde 4,0 pct.

Det er herefter forsøgt at se nærmere på, hvorledes driftsresultatet har været for de selskaber, som driver motorkøretøjsforsikring, men begrænset til andre brancher end motorkøretøjsforsikring (bilag nr. 62, kolonne 4).

Beregningerne møder den vanskelighed, at det ikke er muligt ud fra foreliggende oplysninger med fuldstændig sikkerhed at fastsætte omkostningsprocenten for dels motorkøretøjsforsikring for egen regning, dels de øvrige brancher i gennemsnit. Som det vil fremgå af bilaget, er der regnet med samme omkostningsprocent for samtlige brancher i gennemsnit (32,2 pct., der med fradrag af kapitalforvaltningsudgifter skønsmæssigt er reduceret til 31,4 pct.).

At omkostningsprocenten er den samme eller ikke væsentlig forskellig bestyrkes af, at det kan konstateres, at der er samme omkostningsprocent hos samtlige selskaber i gennemsnit, altså samme omkostningsprocent hos selskaber, der driver motorkøretøjsforsikring, og selskaber, der ikke driver motorkøretøjsforsikring. Dette giver naturligvis ikke noget helt sikkert grundlag for konklusionen, men tyder dog i denne retning. Endvidere betyder det, at en omkostningsprocent for motorkøretøjsforsikring under egne forhold (for egen regning) automatisk bevirker, at omkostningsprocenten må ligge højere for de andre brancher i gennemsnit. Sammenholdt med, at selskaber, der ikke driver motorkøretøjsforsikring, har en omkostningsprocent som omtrent præcis det gennemsnitlige, nemlig på 31,8, kan det ikke antages, at udsvinget kan være væsentligt.

Det vil bemærkes, at i bilag nr. 63 er der regnet med en omkostningsprocent på 30 i gennemsnit, medens der altså i bilag nr. 61 er regnet med en omkostningsprocent på 31,4 (32,2 pct. med fradrag af omkostninger ved kapitalforvaltning). I bilag nr. 63 er der imidlertid tale om procenter i præmie for direkte tegning, og erfaringsmæssigt ligger omkostningsprocenten i præmien for egen regning noget højere end i præmien for direkte tegnede forsikringer. Det vil også bemærkes, at skadesprocenten for motorkøretøjsforsikring *for egen regning* (bilag nr. 62, kolonne 5), medens det fremgår af bilag nr. 63, at skadesprocenten for samme 5-års periode beregnet af præmien for den *direkte tegnede forsikring* udgjorde 76,3 pct..

Der er nedenfor redegjort for, at en omkostningsprocent på 32,2 pct. (31,4 pct. efter fradrag af kapitalforvaltningsomkostninger) svarer til 30,3 pct. af præmien for direkte tegning, jfr. bilag nr. 64.

Spørgsmålet om omkostningernes størrelse vil, som det er nævnt ovenfor, blive behandlet senere, og de undersøgelser, som da vil blive foretaget, vil naturligt rette sig mod at søge at konstatere omkostningernes størrelse og karakter set i forhold til præmien for den direkte tegnede forsikring.

Det er muligt, at den omkostningsprocent, som er anvendt her (31,4) for så vidt angår præmieindtægten *for egen regning* og den omkostningsprocent, der er anvendt for så vidt angår præmien for *direkte tegnede forsikringer* (30), i gennemsnit er lidt for højt ansat. For nogle selskabers vedkommende vil procentsatsen ligge lavere. Der er nedenfor side 75 gjort rede for, at dette også har forbindelse med forsikringernes karakter. Forsikringer, som tegnes med en større ydelse, d.v.s. uden selvrisiko og uden bonus, vil have tendens til en lavere omkostningsprocent.

Det er usandsynligt, at *gennemsnittet* af samtlige selskabers omkostninger indenfor motorkøretøjs sentligt anderledes end de tal, som her er anvendt for samtlige (32,2 pct. af præmien

Det må herved også tages i betragtning, at der for motorkøretøjsforsikring ved opstillingen af tabellen om beregnet omkostningsprocent er en præcis andel i renten af ikke-forbrugt præmie som for de øvrige brancher. Som påvist ovenfor side 29—35

og side 42, er dette ikke helt korrekt, idet en branche, der giver underskud, vil få en mindre forrentning af den ikke-forbrugte præmie. Også halvårlig eller kvartårlig præmiebetaling mindsker mulighederne for en renteindtægt af ikke-forbrugt præmie. Det er vanskeligt at sige, hvor meget dette drejer sig om, og der er derfor ved opstillingen af tabellen regnet med det gennemsnitlige såvel for omkostningernes vedkommende som for rentens vedkommende. De to fejl, som dette indebærer, går i hver sin retning og vil også af denne grund ikke kunne påvirke slutresultatet væsentligt.

Beregnes underskuddet i 5-året 1962-66 på basis af præmieindtægten for egen regning, bliver dette underskud i gennemsnit for disse år 15,4 mill. kr. (jfr. bilag nr. 64). Hvis dette beløb sættes i forhold til præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer, 489,9 mill. kr., bliver tabsprocenten 3,1 pct. Renteindtægten af ikke-forbrugt præmie, 4,4 pct. bliver ligeledes i relation til præmien for den direkte tegnede forsikring 3,5 pct. Resultaterne ved betragtning af præmieindtægten for egen regning kunne overføres til præmieindtægten for direkte tegnede forsikringer, således:

Præmie	100,0	
Renteindtægt	3,5	103,5
Skader	76,3	
Omkostninger	30,3	106,6
Underskud	3,1	3,1
		103,5

Antager man f.eks. i overensstemmelse med det foranstående, at den gennemsnitlige omkostningsprocent for alle selskaberne for direkte tegnede forsikringer inden for motorkøretøjsforsikring udgør 29 pct., og at renteindtægten af ikke-forbrugt præmie er 2,5 i stedet for 3,3 pct., bliver resultatet følgende:

Præmie	100,0
Renteindtægt	2,5
	102,5
Skader	76,3
Omkostninger	29,0
	105,3
Underskud	2,8
	102,5

Betragter man driftsresultaterne for de selskaber, der ikke tegner motorkøretøjsforsikring, viser det sig, at det endelige driftsresultat 4 pct. (bilag nr. 62, kolonne 3), formentlig er lidt ringere end gennemsnittet i perioden 1936-39, hvor driftsresultatet incl. rente af ikke-forbrugt præmie har bevæget sig omkring 4 pct. med en skadesprocent og omkostningsprocent på tilsammen 96,7. Dette tal er for året 1962-66 for selskaber, der ikke tegner motorkøretøjsforsikring 99,8.

De selskaber, der tegner motorkøretøj sforsikring, har på basis af disse foretagne beregninger, som nævnt, haft et tab på motorkøretøjsforsikring. For de andre brancher, som disse selskaber driver, er skader og omkostninger beregnet til at udgøre tilsammen 97,3 pct., altså lidt mere end gennemsnittet for alle selskaber i årene 1936—39. Driftsresultatet incl. rente af ikke-forbrugt præmier beregnet til 4,5 pct. (4,8 pct. ÷ 0,3 pct.). Hvis man antager som ovenfor, at omkostningsprocenten på motorkøretøjsforsikring udgør 29 pct. i stedet for 30, betyder det, at omkostningsprocenten i bilag 62, kolonne 5, 32,3 pct. i præmieindtægten for egen regning ændres til 30,5 pct., jfr. bilag nr. 64. Dette indebærer endvidere, at der samtidig konstateres en højere omkostningsprocent for de brancher, som disse selskaber driver uden for motorkøretøjsforsikring. Den fra 32,2 til 33,3 pct., således at skadesudgifter og omkostninger tilsammen bliver 98,4, altså noget mere end i årene 1936-39. Antager man tillige, som det er gjort ovenfor, at renten af den ikke-forbrugte præmie for motorkøretøjsforsikringens vedkommende ligger under gennemsnittet, vil disse ændringer medføre, at driftsresultatet på 4,5 pct. for andre brancher end motorkøretøjsforsikring vil reduceres til 3—4 pct. eller praktiks talt svarende til resultaterne 1936-39.

Det ser af disse beregninger ud til, at det tab, som er lidt på motorkøretøjsforsikringen, dels er dækket ind af de stigende renteindtægter, dels har medført en halvvering af det samlede driftsresultat fra ca. 4 pct. til ca. 2 pct. Renten af den ikke-forbrugte præmie er fra 1936-39 til 1962-66 steget fra ca. 1 pct. af præmien til ca. 4 pct. Uden denne stigning i renteindtægten ville resultatet på ca. 2 pct. 1962-66 altså være blevet reduceret til 0 eller derunder. For motorkøretøjsforsikring ville resultatet have været yderligere negativt og for de andre brancher, som de pågældende selska-

ber driver, 0-2 pct. Der er ikke noget, der tyder på, at tabet på motorkøretøjsforsikring delvis er lagt over på de andre brancher, som muligvis har haft et lidt bedre driftsresultat end før krigen, når renteindtægten af ikke-forbrugt præmie tages i betragtning, men den mulige forbedring er mindre end de øgede renteindtægter. Summen af skadesudgifter og omkostninger målt i procent af præmien er også for de øvrige brancher større end tilfældet var i 1936–39.

Af bilag nr. 65-70 fremgår selskabernes egenkapital, renteindtægter og overskud samt for aktiselskabernes vedkommende, hvor meget der er udbetalt i udbytte og tantiéme.

Disse oversigter viser for de selskaber, der driver motorkøretøjsforsikring ikke noget væsentligt andet billede end for samtlige selskaber tilsammen, hvilket skyldes, at renteindtægterne spiller en så stor rolle, at resultaterne set i forhold til egenkapitalen ikke forandres væsentligt.

Det kan konstateres, at for aktieselskabernes vedkommende har de selskaber, der tegner motorkøretøjsforsikring, udbetalt lidt mere i udbytte 1962-66 end tilfældet er for gennemsnittet af aktieselskaber (3,2 pct., medens gennemsnittet for samtlige aktieselskaber 1961-65 og 1962-66 ligger på 3,3 pct.).

Når hensyn tages til de renteindtægter, der hidrører fra egenkapitalen, stemmer de anførte overskudsbeløb med de foran beregnede driftsresultater.

Den udvikling indenfor motorkøretøjsforsikring, som h denfor de sidste 10 år, er med små variationer den samme i de vesteuropæiske lande.

Årsagerne til de stigende udgifter indenfor denne branche er formentlig flere. Som følge af det voksende antal automobiler er der en stigning i skadesfrekvensen, men de væsentligste udgiftsstigninger hidrører antagelig fra stigninger i priser og lønninger.

Forbindelsen mellem bevægelserne i lønninger og priser og forsikringsselskabernes udgifter indenfor motortkøretøjsforsikring vil blive [illegible] nedenfor side 50.

Samarbejde mellem motorkøretøjsforsikringsselskaber.

Som omtalt tidligere i afsnittet om skadesforsikringsbrancherne i almindelighed (side 15—21) finder der under forskellige former samarbejde sted mellem forsikringsselskaberne. Administrativt samarbejde foreligger mellem selskaber med løsere eller fastere indbyrdes tilknytning, og samarbejde vedrørende præmier og/eller forsikringsbetingelser for en række forsikringsbranchers vedkommende sker gennem en tariforening for vedkommende branche; undertiden varetager en sådan forening også andre opgaver, således navnlig af skadeforebyggende karakter. Endvidere virker forsikringsselskaberne på en række andre områder i fællesskab, således i foreninger med uddannelses- og oplysningsmæssige formål, gennem pool-ordninger etc.

Grupper af *administrativt* samarbejdende selskaber betegner undertiden et overgangsstadium på vejen til fusionering, idet det i almindelighed - hvor ikke særlige grunde foreligger - ikke vil være rationelt, at flere selskaber med administrativt fællesskab vedvarende arbejder i de samme brancher uden nogen specialisering. Der vil imidlertid ofte kunne hengå en årrække, før alle betingelser for en sammenlægning af selskaber er opfyldt, hvilket i forbindelse med den almindelige tendens til virksomhed med mange eller alle brancher i hvert selskab bidrager til at skabe et noget broget billede, således at selskaber indenfor en gruppe i adskillige tilfælde arbejder med indbyrdes samme brancher.

Dette gælder også specielt med hensyn til motorkøretøjsforsikring, hvilket nærmere fremgår af bilag nr. 4, hvor oplysninger om denne branche er meddelt i en særlig kolonne. Som eksempler på selskabsgrupper, hvor der indenfor vedkommende gruppe findes selskaber, der hver har en ret betydelig forretning i motorkøretøjsforsikring, kan nævnes Haand i Haand-gruppen og Hafnia-gruppen.

Samarbejde vedrørende *præmier og forsikringsbetingelser* sker for motorkøretøj sforsikringens vedkommende indenfor Dansk Automobilforsikrings Forbund, der den 1. januar 1968 omfattede 38 medlemsselskaber, herunder 32 aktieselskaber, 1 interessentskab, 1 gensidigt selskab og 4 udenlandske selskabers herværende generalagenturer. Forbundet er optaget i det af forsikringsrådet i henhold til lov nr. 102 af 31. marts 1955 om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger førte aftale-register, af hvilket der foran side 20 er meddelt et uddrag vedrørende motorkøretøjsforsikring. Som det fremgår heraf, fastsætter forbundet fælles minimalpræmier og andre fælles bestemmelser, herunder forsikringsbetingelser og provisionssatser, og i forbindelse hermed regler om specialtarifering. Aftalen om forsikringsbetingelser omfatter følgende forsikringsformer: a) med ret til præmienedsættelse for skadefrit år (med bonusret), b) med bonusret og med selvrisiko og c) uden bonusret og med selvrisiko. Præmieberegningen afhænger bl.a. af, under hvilken adresse motorkøretøjet er indregistreret, idet landet er delt i nogle få tarifområder. Præmierne afhænger i øvrigt af motorkøretøjets vægt samt den anvendelse, hvortil køretøjet er indregistreret. Endvidere er der indført indeksregulering af præmierne, jfr. side 53-54.

Et medlemsselskab kan, hvis det ikke vil fortsætte en forsikring på almindelige vilkår, men kun på skærpede betingelser og/eller mod forhøjede præmier, gennem udsendelse af kort til de øvrige medlemmer advare disse mod at overtage forsikringen på normalvilkårene; de på kortet angivne vilkår er dog ikke bindende for de øvrige selskaber.

Under forbundet virker et taksatorkontor til gennemførelse af en fælles taksatorordning; forbundet kan tillægge også ikke-medlemmer ret til at deltage i kontorets virksomhed. Pr. 1. januar 1968 var 34 selskaber tilsluttet taksatorordningen.

Forbundets medlemsselskaber er forpligtet til, efter nærmere bestemmelser fastsat af forbundets bestyrelse, at levere materiale til en fælles risikostatistik. Sammen med Dansk Ulykkesforsikrings Forening og Dansk Tariforening deltager Dansk Automobilforsikrings Forbund i det i 1948 oprettede Forsikringssel-

skabernes Statistikkontor, der udfører løbende fællesstatistik indenfor en række brancher, herunder motorkøretøjsforsikring.

På hvilken måde det danske marked for motorkøretøj sf orsikring er fordelt mellem selskaber indenfor og udenfor Dansk Automobilforsikrings forbund, fremgår af bilag nr. 3-6, hvoraf det ses, at ca. 60 pct. af branchens præmieindtægt i 1966 faldt på selskaber indenfor forbundet; antallet af selskaber, der drev virksomhed med motorkøretøj sf orsikring, var 69, heraf som før nævnt 38 forbundsselskaber.

Mellem Dansk Automobilforsikrings Forbunds medlemsselskaber - med enkelte undtagelser - og en række uden for forbundet stående selskaber er der truffet en kollisionsoverenskomst, der fastsætter som hovedregel, at skader under en vis beløbsgrænse betales af det beskadigede køretøjs kaskoforsikringsselskab uanset skyldfordelingen.

Kollisionsoverenskomsten kan ses som udtryk for en almindelig tendens til, blandt andet for at formindske omkostningerne, at begrænse antallet af regressager. Der findes også praksis og aftaler om i tilknytning til forsikringsaftalelovens § 25 at undlade regres mod ansvarsforsikringsselskabet, hvis skaden i forvejen er dækket af et andet forsikringsselskab, f.eks. et brandforsikringsselskab.

Dansk Automobilforsikrings Forbund har truffet aftale med en række selskaber udenfor forbundet om regler til afhjælpning og forebyggelse af dobbeltforsikring af motorkøretøjer (samtidig forsikring af samme risiko i flere selskaber, hvilket særlig kan forekomme ved ejerskifte).

Et fællesudvalg, der med få undtagelser repræsenterer alle motorkøretøjsforsikringsselskaber, har foretaget undersøgelser og ført forhandlinger vedrørende autoværkstedernes priser for reparationsarbejder og har til formål at følge udviklingen vedrørende forhold, der har indflydelse på skader vedrørende motorkøretøjsforsikring, at vejlede og underrette selskaberne samt at fremsætte sådanne forslag, som udviklingen giver anledning til.

Et særligt udvalg vedrørende fællesblanketter, hvilket udvalg er optaget i forsikringsrådets aftale-register, angår alene kaskoforsikring. De pågældende selskaber anvender fælles blanketter til panthaverdeklarationer og har aftale om betaling for selskabernes notering af disse. Deltagerselskaberne er forpligtet til kun at notere panthaverdeklarationer, der indsendes på særlige formularer forsynet med kvitteringsmærke for noteringsgebyr.

Monopoltilsynets oplysninger om prisudviklingen indenfor automobilbranchen siden januar 1959

I. Fabriksnye automobiler.

Monopoltilsynet godkender de af de tre største bilimportører: Skandinavisk Motor Co. A/S, General Motors International A/S og Ford Motor Co. A/S ansatte vejledende forbrugerpriser på fabriksnye automobiler.

Til belysning af prisudviklingen har man valgt en folkevogn (Skandinavisk Motor), en Opel Rekord (General Motors) og en Ford Taunus (Ford), hvilke vogne i en årrække har hørt til de mest solgte personvogne her i landet - i 1965 har disse vogne tilsammen haft ca. 33-34 pct. af det samlede personvognssalg -. Af de 3 modeller er folkevognen den mest solgte og tillige den vogn, der siden 1959 er blevet mindst ændret i konstruktion og udseende. Såvel Opel Rekord som Ford Taunus fremtræder derimod i dag som væsentlig større og kraftigere vogne end i 1959, således at en del af prisstigningerne for disse vogne må tilskrives konstruktionsændringer.

Nedenstående opstillinger viser udviklingen i forbrugerpriserne inklusive omsætnings- og registreringsafgift for de tre automobiler:

	Folkevogn 113 de luxe		Opel Rekord 1,5 1 moter		Ford Taunus 17 M 1,5 1 mot.	
	kr.	indeks	kr.	indeks	kr.	indeks
Januar 1959	15.235	100	19.302	100	20.690	100
Februar 1959	15.169	99,6	19.302	100	20.690	100
Oktober 1959	15.169	99,6	19.302	100	19.685	95
Januar 1960	15.169	99,6	19.102	99	19.685	95
Februar-marts 1960	14.745	97	18.722	97	19.321	93
September-oktober 1960	14.745	97	19.225	100	19.540	94,5
Januar 1961	14.915	98	19.025	99	19.340	93,5
Marts 1961 *)	15.490	102	19.804	102,5	20.099	97
Januar 1962	15.290	100	18.948	98	19.956	96,5
August 1962**)	16.615	109	20.604	107	21.408	103
Marts 1963	16.615	109	21.145	109	21.408	103
August 1963	15.983	105	21.145	109	21.408	103
December 1964	15.983	105	21.145	109	21.350	103
April 1965***)	17.285	113	22.901	119	23.129	118
Maj 1965	17.285	113	22.208	115	23.129	118
August-oktober 1965	17.744	116,5	23.494	122	23.129	118
Juni-Juli 1966	17.976	118	24.457	127	23.129	118
September-oktober 1966	17.976	118	25.814	134	25.048	121

*) 5 % revaluering af D.M. **) 9% oms. ***) 12½% moms

Prisstigningerne skyldes hovedsagelig stigning i registreringsafgiften samt indførelse af omsætningsafgiften og dennes forhøjelse fra 9 pct. til 12½ pct. Eksklusive disse afgifter er forbrugerpriserne kun steget henholdsvis ca. 5 pct. for folkevogne og Ford taunus og ca. 17 pct. for Opel Rekord. Som bilag nr. 79 er vedlagt en grafisk fremstilling af prisudviklingen for de pågældende biler.

II. Reservedele.

Monopoltilsynet godkender for Skandinavisk Motor Co., General Motors og Ford et kalkulationsmønster for reservedelspriser, men derimod ikke prisen på den enkelte reservedel.

Nedenstående opstilling viser udviklingen i reservedelspriserne inklusive omsætningsafgift i henhold til kalkulationsmønstrene for reservedele til folkevogne, Opel Rekord og Ford Taunus automobiler.

Omregningsfaktor pr. 1 D.M.

Almindelige reservedele ca. 75% af salget	Folkevogne		Opel Rekord		Ford Taunus	
	kr.	indeks	kr.	indeks	kr.	indeks
Januar 1959	4,10	100	4,15	100	3,68	100
Febr.-marts 1959*)	4,17	102	4,23	102	3,75	102
Marts-april 1961**)	4,40	107,5	4,40	106	4,01	107
Juli 1962***)	4,65	113	4,65	112	4,16	113
Februar 1965	4,65	113	4,65	112	4,64	126
April 1965****)	4,74	116	4,75	114	4,73	129
August 1966	4,84	118	4,75	114	4,73	129

*) Toldforhøjelse på 4% **) 5% revaluering af DM.
) 9% omsætningsafgift *) 12½% omsætningsafgift

Opstillingen viser kun de generelle prisstigninger, men udelukker ikke, at der for enkelte reservedele kan være tale om større eller mindre prisstigninger.

Det må desuden formodes, at ændringer i bilmodellerne med prisforhøjelser til følge, bevirker tilsvarende forhøjelser af priserne for reservedelene til de ændrede modeller, men samtidig kan der ske nedsættelser af såvel bil- som reservedelspriserne for de hidtidige modeller.

Som bilag nr. 80 er vedlagt en grafisk fremstilling af prisudviklingen for ovennævnte reservedele, og som bilag nr. 81 er vedlagt en grafisk fremstilling af prisudviklingen for malerpriser, reparationspriser og lønninger.

III. Malerpriser.

Sammenslutningen af vognmalere i Danmark og Københavns Malerlaugs Vognmalerforening har indtil sammenslutningen i 1964 i samarbejde udsendt vejledende prislister for autolakering (reparation af skader og hellakering) gældende for de fleste forekommende bilmærker. Grundkalkulationerne foretages på basis af provinsens forhold, og den københavnske forenings priser fastsættes forholdsmæssigt.

Efter sammenslutningen i 1964 i Foreningen af Auto- og Industrilakerere bibeholdtes de to prislister i deres hidtidige skikkelse. I august 1966 har foreningen udsendt en ny prisliste, hvori de gældende tillæg til den hidtidige prisliste fra 1959 er indarbejdet, gældende for hele landet, men således at priserne forhøjes med 10 pct., såfremt arbejdet er udført inden for Københavns område.

Ved bedømmelsen af prisudviklingen siden 1959 må udgangspunktet tages i prislisterne af 1956 Disse blev i 1959 afløst af nye prislister, men de heri indeholdte priser for arbejder over 60 kr. var uændrede i forhold til 1956, idet foreningerne i 1959 alene opnåede en forhøjelse af priserne for små reparationsarbejder og gav afkald på en generel forhøjelse.

Prisudviklingen har herefter været følgende:

	Reparation af skader på 1-2,8 m² prisindeks	Hellakering prisindeks
Januar 1959	100	100
Juni 1961	110	112,5
September 1962	120	120
Marts 1964	125	124
Maj 1965	135	135
September 1965	140	140
Marts 1966	144	143

Til eksempel kan nævnes, at prisen for hellakering af en folkevogn, model 113—12 m², der i 1959 androg 747 kr., i dag koster 1.068 kr. - en stigning på 321 kr. = 43 pct., og at reparation af en forskærm til samme model, der i 1959 kostede 55 kr., i dag ifølge prislisten koster 80 kr., hvilken stigning på ca. 45 pct. er større end den godkendte, men formentlig skyldes konstruktionsændring.

IV. Reparationspriserne.

a) Kundetimepriserne

Skandinavisk Motor Co. udarbejder til brug for folkevognsværkstederne »retningsgivende arbejdspriser« for reparation af folkevogne.

Ændringer i den i »arbejdspriserne« indeholdte timepris skal godkendes af monopoltilsynet.

Siden januar 1959 er timepriserne blevet ændret således:

	Timepris Kr.	Indeks
Januar 1959.	15,00 (godk. apr. 1967)	100
Februar 1961	17,00	113
Marts 1964..	17,50	117
Maj 1965 . ..	20,00	133
April 1966 . .	21,00	140

Eksempler

I. 1 forskærm, af- og påmonteret (inkl. forlygte)
kostede i 1959 22,50 kr.
i dag 31,50 «
stigning 9,00 kr. = 40%

II. Karosseri, af- og påmonteret (inkl. afmontering og tilslutning af kabler)
kostede i 1959 112,50 kr.
i dag 157,50 «
stigning 45,00 kr. = 40 o/0

Bortset fra den i »arbejdspriserne« for folkevogne indregnede timepris, kontrollerer monopoltilsynet ikke værkstedernes kundepriser. På grund af oplysninger, der tid efter anden er indhentet hos en række værksteder angående de beregnede kundepriser, har man for 23 større værksteder, hvoraf 8 er beliggende i Storkøbenhavn, 5 i Odense og de øvrige 10 i større provinsbyer fordelt over hele landet, foretaget en beregning over udviklingen i kundepriserne.

Kundetimepriser

	1. jan. 1960 kr.	15. maj 1963 kr.	15. juni 1964 kr.	1. april 1965 kr.	1. marts 1966 kr.
København:					
nr. 1	14,00	20,50	20,50	23,00	–
» 2	13,00	19,00	21,00	23,00	26,00
» 3	14,20	19,80	21,00	23,50	27,00
» 4	13,50	20,00	20,00	22,00	–
» 5	13,00	19,50	20,00	22,00	–
» 6	14,00	20,00	21,50	23,00	26,00
» 7	14,00	20,00	22,50	22,50	–
» 8	14,50	20,00	22,00	23,50	–
Odense:					
nr. 9	12,40	19,00	20,60	21,60	–
» 10	11,60	16,00	17,50	19,00	–
» 11	12,00	19,20	19,20	21,70	–
» 12	12,40	19,40	19,80	21,80	24,80
» 13	12,00	18,00	19,70	22,00	25,00
Øvrige købstæder					
nr 14	10,80	16,40	16,90	17,50	
» 15	12,60	19,00	20,50	22,50	
» 16	13,00	18,00	18,50	20,60	
» 17	9,75	15,20	16,20	17,50	20,50
» 18	10,00	16,00	17,00	18,00	
» 19	11,00	15,20	15,70	18,00	
» 20	10,60	15,20	16,00	17,00	-
» 21	12,00	16,00	16,00	18,60	21,00
» 22	12,00	16,00	16,00	18,00	-
» 23	10,00	15,80	16,90	19,00	

Kundepriserne på ovennævnte 23 værksteder er i perioden 1. januar 1960 til 1. april 1965 steget mellem ca. 50 og 90 pct, den laveste pris er steget fra 9,75 til 17,50 kr. = ca. 80 pct. og den højeste pris er steget fra 14,50 kr til 23,50 kr. = ca. 60 pct., gennemsnitligt kan prisstigningerne anslås til ca. 70 pct For de 6 værksteder, hvor kundepriserne kan føres frem til efter 1. marts 1966, har prisstigningerne andraget mellem ca. 75 og ca. 110 pct., den laveste pris er steget fra 9,75 kr. til 20,50 kr. = ca. 110 pct., og den højeste pris er steget fra 14,20 kr. til 27,00 kr. = ca. 90 pct., gennemsnitligt ca. 90-95 pct.

Monopoltilsynet er ikke i besiddelse af oplysninger om kundepriserne forud for den 1. januar 1960. For at få samme udgangspunkt for beregningen af stigningen i kundepriserne som for de øvrige varer og ydelser inden for bilbranchen har man i den grafiske fremstilling (bilag nr. 80) tilbageført kundepriserne til 1. januar 1959. Ved tilbageførelsen er man skønsmæssigt gået ud fra, at kundepriserne i løbet af 1959 er steget knapt 8 pct.

b) lønninger

Ifølge Dansk Smede- og Maskinarbejderforbunds lønstatistik har lønnen inklusive alle tillæg udviklet sig således for smede og autome-

	Smede København kr.	indeks	Automekanikere København kr.	indeks	Smede og maskinarbejdere provinsen kr	indeks
V kv. 1959	6,77	100	6,30	100	5,51	100
3' « 1959	6,95	102,7	6,51	103,3	5,79	105,0
1' « 1960	7,28	107,6	6,79	107,8	5,97	108,3
V « 1961	8,23	121,5	7,48	118,7	6,51	118,1
1' « 1962	9,07	134,0	8,36	132,7	7,24	131,4
1' « 1963	10,23	151,1	9.14	145,1	7,97	144,6
1' « 1964	11,06	163,4	9,78	155,2	8,50	154,3
1' « 1965	12,04	177,8	10,53	167,1	9,23	167,5
1' « 1966	13,50	199,4	11,77	186,8	10,39	188,6

kanikere i København samt for smede og maskinarbejdere i provinsen — lønnen pr. 1. kv. 1959 er beregnet på basis af 3. kv. 1959, idet statistikken ikke kan føres længere tilbage.

I den grafiske fremstilling (bilag nr. 81) er alene vist lønudviklingen for smede og automekanikere i København, idet lønnen for smede og maskinarbejdere i provinsen har udviklet sig parallelt med lønnen for automekanikere i København.

En undersøgelse af bevægelserne i forsikringsselskabernes skadesudgifter og præmieindtægter inden for motorkøretøjsforsikring sammenholdt med bevægelserne i lønninger og priser.

Det er foran side 41 omtalt, at den gennemsnitlige præmieindtægt pr. køretøj er vokset 4-5 gange regnet fra 1939 til midten af 1966, medens index for priser i samme tidsrum er vokset 3-4 gange og index for lønninger 7-8 gange. Stigningen i præmieniveauet ligger således imellem stigningen i priser og stigningen i lønninger.

For årene 1959 til 1966 har en undersøgelse vist, at stigningen i præmieniveauet er lidt mindre end stigningen i priserne. Herved må dog tages i betragtning, at der samtidig er sket væsentlige ændringer i forsikringsvilkårene, således at der i videre omfang end tidligere er anvendt selvrisiko. Endvidere er forsikringer med rabat efter skadefrit år blevet ændret, således at rabatten har fået en anden størrelse og andre vilkår, som har forøget den virkning som selvrisiko, der indeholdes i bonussystemet. Når disse forhold tages i betragtning, er stigningen i det nævnte tidsrum formentlig for præmieniveauet 1,6 i stedet for 1,4, det vil sige lidt mere end stigningen i prisniveauet, der er 1,4 og væsentlig mindre end stigningen i lønniveauet, der er 1,9, jfr. bilag 75-77.

Forsikringsselskabernes udgifter kan deles i to hovedgrupper, nemlig skadesudgifter og omkostninger.

Den samlede sum af erstatninger for de indtrufne skader påvirkes af antallet af skader pr. enhed pr. år (skadesfrekvens).

Udgifterne til dækning af materielle skader påvirkes tillige af lønstigninger indenfor de relevante områder og stigninger i værkstedspriserne. Endvidere betyder stigninger i de relevante priser, det vil for motorkøretøj sforsikringens vedkommende navnlig sige stigninger i priser på reservedele og på nye automobiler, forøgelse af udgifterne.

For personskadernes vedkommende må det antages, at udgiftsstigningerne løber nogenlunde parallelt med stigninger i det almindelige lønindex. I det hele må det herefter antages, at de samlede skadesudgifters bevægelser er en funktion af skadesfrekvensen, de relevante lønninger og priser.

I denne funktions led indgår skadesfrekvens, lønninger og priser som faktorer. Dette vil sige, at f.eks. en forøgelse af skadesfrekvensen til det dobbelte og en samtidig forøgelse af de relevante priser og lønninger til det dobbelte betyder, at skadesudgifterne stiger til 4 gange det oprindelige (2×2).

Omkostningerne består som omtalt ovenfor side 36 af en række forskellige elementer, herunder bl.a. udgifter i forbindelse med skadesbehandlinger, der for motorkøretøj sf o rsikringens vedkommende må antages at udgøre en så væsentlig del som mellem en trediedel og halvdelen af omkostningerne. Disse spørgsmål vil, som omtalt ovenfor det nævnte sted, blive gjort til genstand for en nærmere analyse, som udskydes til særskilt behandling. For motorkøretøj sf o rsikringens vedkommende må det antages, at udgifterne til skadesbehandling i det væsentlige påvirkes af de samme forhold som udgifterne til skadeserstatningerne, d.v.s. skadesfrekvensen og de relevante lønninger. Den øvrige del af omkostningerne vil i høj grad være påvirket af lønningsudgifterne, og ville altså regnet fra 1939 være steget væsentligt, medmindre egnede forholdsregler har nedbragt eller begrænset stigningerne. Det samme gælder den nu undersøgte periode 1959-1966.

Selv om den nærmere undersøgelse af de forskellige elementer indenfor begrebet omkostninger udskydes til senere behandling, kan det dog oplyses, at omkostningsprocenterne indenfor motorkøretøjsforsikring er faldet noget, både i perioden 1939-1965 og i perioden 1959

-1966, og at det absolutte beløb til omkostninger herefter må antages at være holdt indenfor stigninger, som ligger nærmere prisniveauet end lønniveauet.

Ved den foretagne undersøgelse har man forsøgt at finde bevægelserne i præmieniveauet og i skadesudgifterne for et automobil, der benyttes til privat personkørsel for derefter at sammenholde disse bevægelser med bevægelserne i priser og lønninger.

For at finde bevægelserne i dette præmie- og skadeniveau er det ikke tilstrækkeligt alene at anvende antallet af motorkøretøjer og derefter dividere dette antal i den samlede præmieindtægt og skadesudgift. Det viser sig, også ved sammenligning med andre landes forhold, at sammensætningen af den samlede bestand af motorkøretøjer varierer, efterhånden som antallet af personbiler forøges. F.eks. vil antallet af hyrevogne og antallet af lastautomobiler udgøre en vigende anpart i det samlede antal, når personbilantallet stiger så stærkt, som det har været tilfældet i de senere år.

Ved sammenligninger med f.eks Sverige viser det sig, at det samlede antal motorkøretøjer i Danmark og det tilsvarende tal i Sverige ikke er umiddelbart sammenlignelige. Dette skyldes, at Sverige har relativt færre automobiler, der anvendes til hyrevogne. Også antallet af lastbiler er relativt mindre, og på dette punkt er forskellen så stor, at også andre forhold må spille ind. Muligvis skyldes det, at en større del af transporterne her i landet foregår pr. automobil, end tilfældet er i Sverige. Dette omhandles nedenfor side 59 i afsnittet: Sammenligning mellem danske og udenlandske tariffer for motorkøretøjsforsikring.

For at kunne foretage de ønskede undersøgelser har det derfor været nødvendigt at omsætte antallet af motorkøretøjer til samme enhed. Der er ved undersøgelsen anvendt enheden et personautomobil til privatkørsel. Motorkøretøjer, som anvendes til andre formål er derefter omregnet til personbilenheder under hensyntagen til anvendelse og risiko. Der har herved været tale om visse skønsmæssige vurderinger, og derved er mindre fejl uundgåelige, men resultaterne må dog anses for at være i det væsentlige rigtige, når de sammenholdes med andre foreliggende oplysninger. Fejlene må antages at være uden betydning for bedømmelsen af stigningstakten i skadesudgifter og præmier.

Undersøgelsens resultater af bevægelserne i præmier og i skadesudgifter fremgår af bilag 75-77.

Som det ses heraf, har stigningen i skadesudgifterne været ganske betydeligt i årene 1960, 1961 og 1962. I 1963 er stigningen næsten ophørt, og det samme gælder for 1964, medens stigningen for 1965 og 1966 bevæger sig omtrent parallelt med det almindelige lønindex.

De stærke stigninger i årene 1960, 196I og 1962 kan formentlig ikke alene forklares udfra stigninger i de relevante lønninger og priser, men må antagelig også ses på baggrund af en samtidig stigning i skadesfrekvensen.

Stigningens ophør i 1963 må antages at have sin årsag i ændringer i skadesfrekvensen. I hvert fald må dette være den væsentlige årsag. Dette stemmer også med de oplysninger, som fremkommer ved at sammenholde bevægelserne i antallet af personskader. Derimod har stagneringen i udgiftsstigningen i 1964 en anden årsag. Fra 1. januar 1963 indførte forbundsselskaberne et nyt bonussystem, som bevirkede forhøjelse af rabat efter skadefrit år (bonus) og dermed også en forøgelse af bonussystemets virkning som selvrisiko. Dertil kom, at et stort antal forsikringstagere i forbindelse med den tarifændring, som fandt sted for forbundsselskabernes vedkommende pr. 1. januar 1963, gik over til at tegne forsikringer med selvrisiko. Disse forhold kan have haft en mindre virkning også for året 1963, men fik dog først betydelig virkning i 1964, 1965 og 1966.

Såfremt man foretager et skøn over virkningen af de ændrede bonusregler og den øgede anvendelse af selvrisikoen, er det antageligt, at virkningen for 1964 har været på ca. 8 pct , for 1965 på ca. 10 pct. og for 1966 ca. 12 pct. Dette indebærer, at udgifterne i realiteten fra og med 1964 påny har bevæget sig omtrent parallelt med det almindelige lønindex, jr. bilag nr. 75.

Årsagerne til den relativt høje skadesfrekvens i årene 1960, 196I og 1962 er formentlig den samtidige store tilgang af automobiler og dermed af nye og uøvede motorførere. Det vil ses af tabel bilag nr. 78, at tilvæksten i disse år har været nogenlunde konstant, d.v.s., at man må antage, at antallet af motorførere er steget med omtrentlig samme antal hvert år.

Disse forhold medfører, at antallet af nye og uøvede motorførere efter nogen tid er stagnerende, idet det antal uøvede, som kommer til hvert år, modsvares af et tilsvarende antal, som har opnået tilstrækkelig øvelse og dermed ud-

gør en mindre risiko end tidligere. Dette betyder endvidere, at antallet af uøvede førere vil være faldende i forhold til det samlede antal motorførere, idet det samlede antal har været stærkt stigende. Ændringen i forholdet mellem antallet af uøvede motorførere og det samlede antal motorførere er formentlig en af de væsentligste årsager til, at skadesfrekvensen falder eller stagnerer i 1963, men også andre årsager kan have spillet ind, f.eks. en kort vinter med relativt lidt sne og glat føre. Derimod kan de nye regler om større rabat efter skadefrit år og øget anvendelse af selvrisiko næppe have haft virkning af nogen videre betydning i 1963.

Som nævnt er forsikringsselskabernes skadesudgifter indenfor motorkøretøjsforsikring en funktion af skadesfrekvensen og de relevante lønninger og priser. Det almindelige lønindex er imidlertid baseret på de gennemsnitlige lønninger for faglærte og ufaglærte indenfor industri og håndværk og repræsenterer således ikke de relevante stigninger bortset fra udgifterne til personskade, som i alt væsentligt må antages at følge dette index. De relevante lønninger er steget væsentligt mere, jfr. bilag 81 til monopoltilsynets oplysninger af 7. december 1966. På den anden side er visse udgifter steget mindre, f.eks. udgifter til reservedele, der snarere følger en stigningstakt som det almindelige detailpristal. Det er vanskeligt at afgøre, hvor stor en anpart reservedelene har i de almindelige udgifter. Det må herved tages i betragtning, at udgifterne til reservedele påvirkes opad af andre forhold, navnlig ændringer i automobilernes konstruktioner, som medfører stigninger i reservedelspriser derved, at de enkelte reservedele, f.eks. skærme til et automobil, omfatter større enheder end tidligere. For de ældre automobiler betyder rustdannelser ofte, at en reservedel ikke uden videre kan udskiftes. Der må også tages hensyn til, at reservedelspriserne i en række tilfælde, nemlig ved totalskader, og hvor der er tale om personskader, slet ikke kommer i betragtning.

Efter det foreliggende kan det skønsmæssigt anslås, at udgifterne til reservedele og andre udgifter, der følger det almindelige prisindex udgør ca. 31 pct. af de samlede udgifter. Udgifter til personskader og udgifterne på enkelte andre områder, som må antages at følge det almindelige lønindex, kan anslås til at udgøre omkring 15 pct. af de samlede udgifter, hvorefter der til rest bliver ca. 54 pct., hvor de almindelige værkstedspriser har den overvejende betydning. Såfremt man tildeler disse priser vægt i overensstemmelse hermed, fører det til en samlet stigning fra 1959 til 1966 på ca. 1,8, hvilket nogenlunde svarer til den beregnede udgiftsstigning pr. enhed, jfr. bilag nr. 75.

På grundlag af disse betragtninger når man til det resultat, at hele udgiftsstigningen i den betragtede periode skyldes stigninger i lønninger og priser, medens der ikke er givet nogen plads for stigning i skadesfrekvensen. Dette gælder som nævnt ovenfor dog ikke for periodens begyndelse, hvor en stigning i skadesfrekvensen har spillet ind, men denne stigning er åbenbart senere afdæmpet, således at der, når man sammenligner periodens begyndelse og slutning, næppe har været nogen væsentlig forskydning i skadesfrekvensen.

Under den nævnte forudsætning, nemlig at der ikke er nogen mærkbar ændring i skadesfrekvensen ved sammenligning mellem periodens begyndelse og slutning, er der således harmoni mellem oplysningerne fra monopoltilsynet og den foretagne undersøgelses resultater.

Sammenligning mellem danske og udenlandske tariffer for motorkøretøjsforsikring samt foreliggende regnskabsmæssige oplysninger.

Ved forsikringsrådets mellemkomst har kommissionen indhentet oplysninger fra forsikringstilsynsmyndighederne i en række vesteuropæiske lande og har herunder fået tilsendt gældende præmietariffer m.v.

Regnskabsmæssige oplysninger er hentet fra de pågældende landes forsikringstilsyns årlige beretninger.

På dette grundlag er det forsøgt at foretage sammenligninger mellem præmieniveauet i Danmark set i forhold til de pågældende lande, og det er forsøgt i så vid udstrækning som muligt at redegøre for årsagerne til forskellighederne.

Omkostningernes størrelse i de forskellige lande er søgt belyst.

Det har tillige været af interesse at sammen-

ligne tariferingskriterier og forsøg på at differentiere præmien efter risikoen, herunder også den risiko, som afhænger af førerens person, f.eks. forhøjelse af præmien for uøvede førere eller for unge førere.

Der foreligger materiale fra Sverige, Norge, Vesttyskland, Schweiz og Frankrig.

Endvidere er der med bistand fra Assurandør-Societetet indhentet oplysninger fra England om tariferingsregler m.v. indenfor tarifselskaberne.

For Belgiens vedkommende foreligger også oplysninger fra det derværende tilsyn, men for dette lands vedkommende har oplysningerne ikke kunnet give tilstrækkeligt grundlag for en sammenligning.

For Hollands vedkommende er det søgt dels ved forsikringsrådets mellemkomst, dels ved Assurandør-Societetets og Forenede Danske Motorejeres bistand at fremskaffe oplysninger. I Holland er skadesforsikringsvirksomheden først for ganske nylig undergivet tilsyn fra statens myndigheder, og det har som følge heraf ikke været muligt at få oplysninger frem i et sådant omfang, at det har kunnet give grundlag for en sammenligning.

Ved sammenligningerne mellem danske præmier og de udenlandske præmier er der for Danmarks vedkommende anvendt Dansk Automobilforbunds tarif (T 17 af 1. januar 1967). Dette gælder dog ikke ved sammenligningen med de franske præmier, jfr. nedenfor side 67.

Præmien fastsættes først og fremmest efter automobilets anvendelse, og der er ved præmiesammenligningerne alene set på præmier for automobiler, som anvendes til almindelig privat personkørsel.

Dernæst kommer selve automobilet i betragtning. I nogle lande tariferes direkte efter vogntypen, således at præmien fastsættes for hver type. Andre lande tariferer efter motorstyrken (antal hestekræfter), og nogle lande tariferer på grundlag af automobilets egenvægt. Den danske tarif anvender egenvægten, medens f.eks. Tyskland og Schweiz lægger mere vægt på motorstyrken.

I de fleste sammenligninger er anvendt præmien for Folkevognen, som for den danske tarifs vedkommende anbringes i den billigste gruppe. Den danske tarif opererer med ialt 6 grupper, som imidlertid kun har betydning for kaskoforsikringen, men derimod ikke for ansvarsforsikringen.

Den almindeligste forsikringsform indenfor Dansk Automobilforsikrings Forbund er forsikring med bonus, d.v.s. en rabat efter skadefrit år, og da denne forsikringsform også, bortset fra Frankrig, anvendes i de nævnte vesteuropæiske lande, har det været praktisk at vælge denne tarif som sammenligningsgrundlag.

Den danske tarif anvender følgende bonusklasser:

Bonusklasse	0	133 1/3 pct
»	1	100 pct.
»	2	75 pct.
»	3	56 1/4 pct

Efter skadefrit år flyttes forsikringen 1 bonusklasse ned, medens forsikringen efter en skade flyttes 2 bonusklasser op, dog ikke højere end til bonusklasse 1, medmindre der er tale om 2 eller flere skader på samme år eller skader 2 år i træk.

I efteråret 1967 blev der endvidere indført en ny tarifklasse beregnet for forsikringstagere, som i 5 år ikke havde skader, der medførte udbetaling for forsikringsselskabet (elitekørere). Præmieberegningen for disse forsikringer forudsætter en selvrisiko på 400 kr.

Lignende tarifsystemer blev også indført af selskaber udenfor Dansk Automobilforsikrings Forbund.

Præmien ligger, sammenlignet med en forsikring tegnet med 300 kr. selvrisiko, på ca. 40 pct. af udgangspræmien, d.v.s., at den laveste præmie i bonusklasse 3 reduceres med ca. 30 pct. af de præmiebeløb, der er anvendt nedenfor ved sammenligning med udlandet. Når retten til præmie efter denne beregning er opnået, forbliver forsikringen i denne »bonusklasse«, indtil der i to på hinanden følgende forsikringsår sker mere end én skade, som medfører udbetaling for selskabet. Sker der to eller flere skader i løbet af et eller to på hinanden følgende forsikringsår, overføres forsikringen det følgende år til sædvanlige forsikringsvilkår, d.v.s. til bonusklasse 3, såfremt forsikringen iøvrigt er tegnet efter reglerne for bonus efter skadefrit år.

Forsikringen kan tegnes med en selvrisiko på 300 kr., og denne tarif sats (forsikringsform B) er anvendt ved sammenligning for så vidt angår kombineret ansvars- og kaskoforsikring. For ansvarsforsikringens vedkommende er sædvanligvis anvendt forsikringsform A (forsikring med bonus men uden selvforsikring), idet

selvrisiko på ansvarsforsikring ikke er almindeligt i de lande, hvormed sammenligningen er foretaget.

Bonussystemet og selvrisikoen gælder her i landet såvel for ansvarsforsikring som kaskoforsikring, dog således at selvrisikoen kun anvendes én gang for samme skadetilfælde, d.v.s., at et skadetilfælde, der omfatter såvel ansvarsskade som kaskoskade, kun belastes med et selvrisikobeløb.

Er forsikringen tegnet som kombineret ansvars- og kaskoforsikring (hvilken forsikringsform dækker 80-90 pct. af samtlige forsikringer), bevirker en skade under kasko tab af bonus for hele forsikringen.

Den danske tarif anvender ikke forskellige præmier for forskellig kørselsstrækning (medmindre der køres over 25.000 km om året).

De danske tariffer for motorkøretøj sf o rsikring opdeler landet i 3 tarif områder: A hovedstadsområdet, tarifområde B store byer og byområder og tarifområde C byer i øvrigt samt landdistrikterne. Endvidere gælder en særlig tarif for landmænd, der er bosat i tarifområde B eller C. Der henvises i øvrigt nærmere til beskrivelsen nedenfor side 60 i forbindelse med sammenligningen mellem danske og svenske præmier.

Ved tarifsammenligningerne er der for Danmarks vedkommende anvendt præmierne for hovedstadsområdet, og dette vil altså medføre, at de gennemsnitlige præmier, som f. eks. er vist i kolonne 5 i bilag nr. 90 for danske præmier i tarifområde A og med den under II nævnte skadesfrekvens ligger noget over gennemsnittet for hele landet, formentlig 20—30 pct., idet den gennemsnitlige præmie for den kombinerede ansvars- og kaskoforsikring ligger noget under 500 kr. for hele landet. Tilsvarende forhold gør sig gældende f.eks. for Sveriges vedkommende, jfr. nedenfor side 60. I Schweiz og Vesttyskland er der ikke tilsvarende opdelinger i geografiske tarif områder (jfr. side 62 **og** *64).*

Samtidig med indførelsen af de ovenfor omtalte præmienedsættelser for elitekørere blev der indført regler om en indexregulering af præmierne, såvel indenfor Dansk Automobilforsikrings Forbund som i selskaber udenfor Dansk Automobilforsikrings Forbund. Indeksreguleringen bygger på lønindekset fra Danmarks Statistik beregnet på grundlag af den gennemsnitlige faktiske timefortjeneste (incl. dyrtidstillæg, men bortsat fra alle andre tillæg) i januar kvartal for alle arbejdere i håndværk og industri for hele landet. Basistallet er en timeløn på 944 øre i 1966. Ved forhøjelser beregnes dog kun en forhøjelse af præmien, som svarer til $^3/_4$ af den procentvise forhøjelse af lønindekset.

Denne regel om indeksregulering har ført til, at præmierne i løbet af 1968 forøges med 8,02 pct.

Ved de beregnede præmier til sammenligning med de udenlandske er der ikke taget hensyn til indeksreguleringen, da den er af nyere dato end de tariffer, som er indhentet. Der er i almindelighed heller ikke taget hensyn til den nye regel om præmienedsættelse for elitekørere, da også denne regel er nyere end de udenlandske tariffer. For Englands vedkommende har det dog været naturligt at sammenligne med præmierne for elitekørere, jfr. nedenfor side 65, og det er derved muligt også at sammenligne andre landes præmier med elitepræmien ved at sammenholde de beregninger af danske præmier, der er anført i forbindelse med de engelske, med vedkommende lands præmieberegning.

Beregningerne af udenlandske og danske præmier findes i bilag nr. 82 til nr. 171.

Ved en sammenligning mellem tariffer, som anvender forskellige bonussystemer, vil det være vanskeligt at opnå et billede af præmieniveauet i henhold til de respektive tariffer uden at forudsætte en vis skadesfrekvens. De foretagne sammenligninger forudsætter derfor forskellige skadesfrekvenser, som er udvalgt, således at eksemplerne på skadesfrekvenser dækker de gennemsnitlige skadesfrekvenser samt et yderligere bælte på begge sider af den formentlige gennemsnitlige skadesfrekvens.

Det vil være forskelligt for de forskellige lande, alt efter hvorledes skadesfrekvensen varierer, hvorledes det pågældende lands gennemsnit ligger indenfor dette bælte af varierende skadesfrekvenser, som er anvendt ved beregninningerne. For Danmarks vedkommende er den faktiske gennemsnitlige skadesfrekvens for hele landet placeret i den øverste del, d.v.s. i området af eksempel II.

Skadesfrekvensen varierer øjensynlig en del i de forskellige lande. Der er søgt nærmere at gøre rede herfor nedenfor, og det vil heraf fremgå, at det må antages, at Sverige og muligvis England har en noget lavere skadesfrekvens end her i landet, medens Vesttyskland og Schweiz har en højere skadesfrekvens. De valgte

eksempler på skadesfrekvenser er beregnet over 30 år, og der er udvalgt følgende eksempler:

Der indtræffer skader i følgende år (en() om året angiver, at skaden ikke berører ansvarsforsikringen, men alene kaskoforsikringen):

I. 1., 3., (5.), 7., 10., 13., (16.), 19., 22., (25.) og 28.
II. 1., 4., (7.), 10., 13., 16., (19.), 23. og 27.
III. 1., 5., (9.), 13., 17., 21., 25. og (29.).
IV. 1., 6., 13., (16.), 19. og 25.
V. 1., 7., 12., 20. og 27.
VI. 1., 9., 17. og 25.

Skadesfrekvensen er herefter følgende:

Ansvarsforsikring:

I. 8 skader, frekvens $^1/_4$ (÷)
II. 7 skader, frekvens $^1/_4$ (÷)
III. 6 skader, frekvens $^1/_5$
IV. 5 skader, frekvens $^1/_6$
V. 5 skader, frekvens $^1/_6$ (÷) ($^1/_6 \rightarrow {}^1/_7$)
VI. 4 skader, frekvens $^1/_8$

Ansvars. og kaskoforsikring:

11 skader, frekvens $^1/_3$ (+)
9 skader, frekvens $^1/_3$ (÷)
8 skader, frekvens $^1/_4$
6 skader, frekvens $^1/_5$
5 skader, frekvens $^1/_6$ (÷) ($^1/_6 \rightarrow {}^1/_7$)
4 skader, frekvens $^1/_8$

For ansvarsforsikringens vedkommende kan de gennemsnitlige resultater aflæses i bilagene nr. 82 og følgende bilag i kolonnerne (11), (12) og (13). I kolonne (14) er angivet, hvilken procent den danske præmie udgør af den udenlandske præmie. Kolonne (15) viser størrelsen af danske omkostninger, såfremt disse sættes til 30 pct. af præmien og omregnes i procent af den udenlandske præmie, hvilket har betydning ved sammenligning af omkostningsprocenter.

De tilsvarende kolonner for en kombineret ansvars- og kaskoforsikring er kolonnerne (4), (5), (6) og (7).

Det kan være noget tvivlsomt, hvilket åremål man bør vælge til sammenligningen. Det må herved tages i betragtning, at en væsentlig del af forsikringsbestanden i de vesteuropæiske lande stammer fra tiden efter 2. verdenskrig, og at hovedparten fordeler sig over årgangene 1-15. Årgangene 16-30 er en mindre gruppe, som formentlig fordeler sig jævnt over de følgende årgange. Det antages derfor for tiden at være rettest at anvende en periode på ca. 15 år som sammenligningsgrundlag.

Tarifsammenligningernes resultater.

Der er nedenfor redegjort for resultaterne af sammenligningerne med de enkelte lande, men nogle fælles træk af resultaterne kan fremdrages her.

Differentieringen af præmiernes højde i forhold til risikoen har hidtil været noget mindre her i landet end i flere andre lande, f.eks. Sverige og Norge. Dette billede er i hvert fald for den gode risiko ændret væsentligt ved indførelsen af de nye bestemmelser om elitekørere.

Nogle forsikringsselskaber er i øvrigt i de senere år oprettet med henblik på at tiltrække netop forsikringstagere, som måtte antages at høre til en bedre risiko end gennemsnittet, og heri ligger altså tilsvarende tariferingsbestræbelser.

I Dansk Automobilforsikrings Forbunds tarif, som er anvendt ved sammenligningerne, indførtes fra 1. januar 1967 bestemmelser om højere præmier for nye bilister, og tilsvarende regler blev gennemført også i selskaber uden for Dansk Automobilforsikrings Forbund. **Det** fremgår af tarifsammenligningerne, at en differentiering af denne art kendes de fleste steder og har været anvendt gennem nogen ttid.

Det er også ret almindeligt, at der i de vesteuropæiske lande beregnes højere præmie eller eventuelt selvrisiko, hvilket er udtryk for det samme såfremt føreren af motorkøretøjet er under en vis alder, som regel 24 eller 25 år. Dette gælder f.eks. Sverige, England, Frankrig og Schweiz. For Danmarks vedkommende er der ikke tale om en sådan forhøjelse for unge motorkørere.

Som nævnt er bonusordninger den almindelige forsikringsform i de vesteuropæiske lande, hvorfra materiale foreligger. Dette gælder navnlig for ansvarsforsikringens vedkommende, medens der for kaskoforsikring undertiden anvendes selvrisikosystemer, hvilket f. eks. er tilfældet i Sverige. Derimod er det sjældent, at tariffen indeholder regler om præmienedsættelse med selvrisiko for ansvarsforsikring, og hvor sådan nedsættelsesmulighed findes, ydes der relativt små rabatter for selvrisiko under ansvarsforsikring.

Generelt kan det endvidere siges, at de danske præmier ligger lavere i niveau end de udenlandske præmier. For ansvarsforsikringens vedkommende er dette særlig mærkbart. Årsagen hertil er i det væsentlige, at erstatningsydelserne i tilfælde af personskader er højere i de fleste vesteuropæiske lande. Der er nærmere redegjort herfor for hvert enkelt lands vedkommende.

For kaskoforsikringens vedkommende er der ikke tilsvarende væsentlig forskel på præmierne i de forskellige lande, men i almindelighed ligger de danske præmier dog også for kaskoforsikringens vedkommende under tilsvarende præmier i udlandet.

Oplysningerne om omkostningernes størrelse, jfr. sammenligninger med de enkelte lande, har ikke givet noget grundlag for at rejse kritik mod størrelsen af omkostningerne her i landet.

Den svenske tarif for mortorkøretøjsforsikring.

Tariffen er fra 1. oktober 1967 og anvender for ansvarsforsikringens vedkommende et bonussystem med rabat efter skadefrit år. Tariffen indeholder 7 bonusklasser. Afstanden mellem bonusklasserne er følgende:

Bonusklasse	1	100 pct
»	2	80 pct
»	3	70 pct
»	4	60 pct
»	5	50 pct
»	6	40 pct
»	7	25 pct

Bonusklasse 7 anvendes nu kun, såfremt forsikringen i en sammenhængende periode på 6 år er forløbet skadefrit.

Ved forsikringens begyndelse anvendes nu bonusklasse 1, d.v.s. den højeste præmie (tidligere kunne der være tale om, at den nye forsikring blev indplaceret f.eks. i bonusklasse 3). Efter skadefrit år flyttes forsikringen ned til næste bonusklasse. Efter skade flyttes forsikringen to bonusklasser op.

Kaskoforsikringen tegnes i princippet ikke med bonus, men med selvrisiko. Der kan vælges mellem en selvrisiko på 400 sv.kr. eller 1.000 sv.kr. Et vist bonussystem gælder dog også samtidigt for kaskoforsikringen, idet præmien er afhængig af, i hvilken bonusklasse ansvarsforsikringen er placeret. Der er her kun tale om 3 præmieklasser, nemlig klasse 1, der svarer til ansvarsforsikringens bonusklasse 1, klasse 2, der svarer til ansvarsforsikringens bonusklasse 2, og klasse 3, der svarer til ansvarsforsikringens bonusklasser 3-7.

Afstanden mellem kaskoforsikringens bonusklasser er følgende:

Bonusklasse	1	100 pct
»	2	70 pct
»	3-7	50 pct

Dette system indebærer, at kun ansvarsskader får betydning for, i hvilken bonusklasse forsikringen skal placeres. Kaskoskader, der ikke berører ansvarsforsikringen, udløser derimod den selvrisiko, som kaskoforsikringen er tegnet med, men berører ikke forsikringens placering i bonusklasserne.

Den svenske tarifs bonussystem for ansvarsforsikringen (og dermed også for kaskoforsikringen) bevirker, at forsikringen, hvis den har et gennemsnitligt skadesforløb eller et skadesforløb, der ikke ligger væsentlig ringere end gennemsnittet, efterhånden vil komme i en billigere bonusklasse, dog ikke den billigste (klasse 7), der nu er forbeholdt forsikringstagere med et skadesforløb, der er bedre end gennemsnittet.

Præmien beregnes for hver vogntype, d.v.s., at såvel ansvars- som kaskopræmien varierer med de forskellige vogntyper. Der findes 9 præmieklasser inden for ansvarsforsikringen og 26 klasser inden for kaskoforsikringen. (I sammenligningsgrundlaget er benyttet præmier for Folkevognen, der er placeret i den billigste præmieklasse såvel i ansvars- som i kaskoforsikringen). Dernæst varierer præmien efter automobilets anvendelse; i de beregnede eksempler er det forudsat, at automobilet anvendes til almindelig privatkørsel.

Tariffen arbejder med 3 tarif områder, hvoraf område S omfatter Stockholm og omegn samt Malmö og Göteborg. Område N omfatter Jävleborgs-, Jämtlands-, Norrbotns-, Västerbotns- og Väster-Norrlands Len, medens det 3. område, område 0, omfatter den øvrige del af Sverige.

Hvis føreren er under 24 år, gælder en selvforsikring på 200 sv.kr. under ansvarsforsikringen og 100 sv.kr. under kaskoforsikringen. Ved en kombineret ansvars- og kaskoskade vil den unge fører således kunne tilpligtes at betale selv indtil 700 sv.kr. (200 sv.kr. under ansvarsforsikringen og 400 + 100 sv.kr. under kaskoforsikringen). Der kan endvidere være tale om at forlange tillæg på 100 pct. ved særlig dårligt forløb af forsikringen.

Bemærkninger til tarif sammenligningens resultater.

Skadesfrekvenserne er udvalgt således, at eksempel IV, bilag nr. 85-86 og nr. 92-93, antages at svare til gennemsnittet i Sverige. Der foreligger oplysninger om den gennemsnitlige skadesfrekvens for ansvarsforsikring, og da ansvarsskaderne, som det fremgår af det ovenfor anførte, i Sverige er afgørende for, i hvilken bonusklasse forsikringen placeres, er der grund til at antage, at de svenske oplysninger om en gennemsnitlig frekvens på en skade hvert 6. år for ansvarsforsikringen hviler på nøjagtige oplysninger. For Danmarks vedkommende kan et tilsvarende tal for ansvarsforsikringen ikke fremskaffes. Dette skyldes bl.a. kollisionsoverenskomsten, jfr. side 46, og den omstændighed, at en skade på en kombineret forsikring, der er den almindeligste i Danmark, har samme virkning på placeringen i bonusskalaen, hvad enten skaden berører ansvarsforsikringen eller ikke.

Derimod kan for Danmarks vedkommende oplyses skadesfrekvensen i gennemsnit for den almindeligste forsikring, den kombinerede ansvars- og kaskoforsikring.

Oplysningerne fra Sverige er derefter sammenholdt med oplysningerne om skadesfrekvensen på en kombineret ansvars- og kaskoforsikring her i landet, og der er herved taget hensyn til, at man ved sammenligningen har anvendt en tarif med 300 kr. selvrisiko. For Danmarks vedkommende må det antages, at den gennemsnitlige skadesfrekvens for en sådan forsikring ligger i nærheden af eksempel II.

Ved sammenligningen af præmierne for lovpligtig ansvarsforsikring er der, jfr. side 53, anvendt Dansk Automobilforsikrings Forbunds præmie med bonus, og for Sveriges vedkommende er der ligeledes anvendt den sædvanlige præmie med rabat efter skadefrit år (ansvarsforsikringen tegnes i Sverige ikke med selvrisiko). Det ville måske have været rettere for Danmarks vedkommende at anvende en præmie såvel med bonus som med selvrisiko på 300 kr., idet tab af bonus under den svenske tarif betyder et større præmiebeløb end under den danske, og det vil altså sige, at selvrisikovirkningen af det svenske bonussystem for ansvarsforsikring bliver noget større end under den danske forsikring (hvortil kommer, hvis der tillige er tegnet kaskoforsikring, at tab af bonus under ansvarsforsikringen kan få virkning også for kaskoforsikringen).

Mulighederne for sammenligning vanskeliggøres tillige derved, at den svenske tarif regner med forskellige præmier efter forskellige årlig kørselsstrækning, jfr. beregningernes forudsætninger pkt. 1) side 60. Sammenligningen er foretaget på basis af præmierne for årlig kørselsstrækning 10.001-15.000 km, det vil sige, at den næstlaveste sats er anvendt.

Dette forhold indebærer formentlig tillige, at det vil være vanskeligt at sammenligne resultaterne for så vidt angår den særlig gode risiko (få skader) og den særlig dårlige risiko (mange skader), idet de få skader som regel vil være at finde hos motorkørere, der kun kører få km om året, og disse vil efter den svenske tarif altså opnå en billigere præmie end den i beregningerne anvendte. Omvendt vil de mange skader oftest være at finde hos motorkørere, som kører et stort antal km om året, og disse bilister vil efter den svenske tarif blive tariferet til en højere præmie. Dette vil i øvrigt sammen med andre forhold tale for, at de resultater af tarifferne, som vil kunne sammenholdes med mindst usikkerhed, vil være det gennemsnitlige forløb af en forsikring, d.v.s. et forløb med et antal skader, som nogenlunde svarer til gennemsnittet. De foretagne sammenligninger har tilsammen en sådan bredde, at de må antages at dække en væsentlig og typisk del af forsikringsbestandene.

For den svenske tarifs vedkommende gælder selvrisikoen (400 sv.kr.) alene kasko. Hvis det samtidig drejer sig om ansvarsskade, og dette er gennemsnitligt ofte tilfældet, vil der efter den svenske tarif således være tale om en selvrisiko på 400 sv.kr. samt tab af bonus på ansvarsforsikringen (eventuelt dermed også på kaskoforsikringen). Dette tab af bonus på ansvarsforsikringen samt selvrisikoen på kasko vil blive betydelig større end de tilsvarende tal for den danske forsikring. Imidlertid vil det forholde sig omvendt, hvis det drejer sig om en kaskoskade, som ikke berører ansvar. I så fald vil der efter den svenske tarif ikke bliver tale om noget tab af bonus, men kun tale om betaling af selvrisikoen på 400 sv.kr. eller ca. 533 d.kr. Over for dette står for Danmarks vedkommende en selvforsikring på 300 kr. samt tab af bonus. Alligevel må det formentlig antages, at det er disse to tariftyper, der ligger nærmest ved hinanden. Det kan i denne forbindelse oplyses, at den danske tarif ikke indeholder en præmie for en forsikring med 500 kr. selvrisiko. Denne forsikringstype ville svare nærmere til den anvendte svenske tarif. Den danske præmie ville med

500 kr. selvrisiko kunne reduceres ca. 10 pct i forhold til de anførte præmier. Imidlertid drejer det sig om en sammenligning mellem tariffer, og det er derfor formentlig rettest at anvende præmiesatser, som direkte er fastsat i tarifferne.

For ansvarsforsikringens vedkommende er det ovenfor nævnt, at sammenligningen halter noget, fordi det svenske bonussystem indeholder en større »selvforsikring« end det danske bonussystem. For den kombinerede kasko- og ansvarsforsikrings vedkommende halter sammenligningen af de opsummerede præmier derved, at forsikringstageren efter den danske tarif ville være kommet af med betydelig mindre beløb i selvrisiko end efter den svenske.

Hvis vi eksempelvis ser på udregningen IV, bilag nr. 92-93, og hvis vi antager, det er en fører, som er over 24 år gammel, vil resultatet efter den danske tarif for en periode på 30 år blive selvrisikobeløb på i alt 1.800 d. kr., medens der for den svenske tarifs vedkommende bliver tale om 2.400 sv.kr. svarende til 3.200 d.kr. Såfremt det drejer sig om en fører, der ved første skade var under 24 år, kan der blive tale om yderligere selvrisikobeløb på 300 sv.kr. (400 d.kr.). Denne difference på 1.400 til 1.800 kr. svarer til ca. 7-9 pct. af den svenske præmie for samme tidsrum.

Det vil allerede af det foran anførte fremgå, at de konklusioner, som man må drage af en sammenligning mellem tarifferne, bliver usikre på grund af tariffernes forskelligartede opbygning.

Det vil af de forskellige eksempler på præmieberegninger fremgå, at det svenske tarifsystem medfører forholdsmæssigt høje præmier i begyndelsesperioden af en forsikring, hvilket vil medføre, at der beregnes betydeligt forhøjede præmier for nye bilister og yderligere tillæg for unge bilister, hvad enten de selv er forsikringstagere eller f.eks. kører forældrenes automobil. Den danske tarif er blevet ændret, således at man nu beregner noget højere præmier for nye bilister end tidligere, men selv efter denne ændring er der på dette punkt en væsentlig forskel mellem det svenske og det danske tarif system. For den gode risiko er der nu mere parallellitet, jfr. ovenfor side 53, om indførelse af lavere præmie for elitekørere.

Ved sammenligning af ansvarsforsikringspræmierne måtte man på forhånd vente, at de svenske præmier måtte ligge betydeligt over de danske præmier. Når erstatningsniveauet for de større personskader tages i betragtning, kunne man måske have ventet præmier på ca. det dobbelte af de danske ansvarspræmier.

Sammenligningen synes at *vise*, at forskellen ikke er så væsentlig, men måske snarere i en størrelsesorden af ca. 70 pct over de danske præmier (efter 15 år ligger de danske præmier på ca. 55 pct. af de svenske). Dette kunne tyde på, at skadesfrekvensen for Sveriges vedkommende er lavere end her i landet. De foreliggende tal for dødsfald og personskader i forbindelse med trafikuheld, bilag nr. 99, tyder på det samme, idet disse tal for Sveriges vedkommende ikke ligger meget over de danske, og det vil sige, at de relativt ligger på ca. 55-60 pct. Det er dog ikke muligt ud fra disse tal at drage sikre konklusioner om skadesfrekvensens størrelse, men — som nævnt — tyder begge de nævnte forhold på, at der er tale om en væsentlig mindre skadesfrekvens i Sverige.

Sveriges omkostningsprocenter er oplyst for 1964 og 1965 til henholdsvis 24,1 pct. og 21,1 pct for ansvarsforsikringens vedkommende. For kaskoforsikringens vedkommende udgjorde tilsvarende omkostningsprocenter 27,7 pct. og 26,0 pct. Dette vil sige, at udgifterne til skadesbehandling og policeadministration formentlig udgør samme beløb i Sverige pr. police som her i landet (eller måske lidt højere beløb). For Sveriges vedkommende vil den lavere skadesfrekvens trække nedad i omkostningsniveauet, og det samme gælder den højere selvrisiko for kaskoforsikringen, når omkostningerne måles ud som et absolut beløb (det påvirker næppe *omkostningsprocenten* i nedadgående retning, da de nævnte forhold også påvirker præmien i nedadgående retning). Andre forhold trækker formentlig i opadgående retning for så vidt angår omkostningerne i Sverige set i forhold til de danske.

Det er oplyst fra Sverige, at den seneste ændring af de svenske tariffer er foretaget, fordi man har konstateret, at forsikringsselskaber, som overvejende havde ældre forsikringer, tariferede til en præmie, der ikke svarede til risikoen. Der var med andre ord ikke balance mellem udgifter og indtægter i disse selskaber. Som følge heraf ændrede man bonussystemet, således at bonusklasse 7, den laveste præmie, kun blev anvendelig efter 6 sammenhængende skadefri forsikringsår.

Fra sammenligningen kan endvidere nævnes, at det danske tarifsystem i det væsentlige svarer til et selvrisikosystem, idet den rabat, forsikringstagerne opnår, nogenlunde svarer til en rabat på grundlag af en selvrisiko svarende **til** det bonustab, som indtræder efter en skade. Det danske bonussystem vil derfor ikke hen ad vejen komme ud af balance af den grund, at forsikringen bliver ældre. Spørgsmålet er vel snarere, om de danske præmier, når man sammenligner dem med de svenske, tager tilstrækkeligt hensyn til den forøgede risiko for de nye og unge bilister.

Dette billede er noget ændret ved de ovenfor omtalte nye og lavere præmier for elitekørere (side 53). Herefter kan der, også i Danmark, tænkes den situation, at de laveste præmier kommer så langt ned, at et selskab, som udelukkende eller overvejende havde forsikringer af denne art, i det lange løb ikke kunne få balance mellem udgifter og præmier. Der vil imidlertid hengå betydelig tid, inden der er indvundet tilstrækkelige erfaringer herom.

Der er endvidere foretaget en sammenligning mellem de regnskabsmæssige resultater for årene 1962-66, som fremgår af det svenske tilsyns beretninger og af det danske forsikringsråds beretninger, jfr. bilag nr. 96-98.

De resultater, der er opnået med hensyn til tarifsammenligningerne, kan af flere grunde ikke overføres på de præmieindtægter, som fremgår af de regnskabsmæssige tal, dels fordi disse tariffer ikke var gældende i de pågældende tidsrum, og dels fordi hovedparten af danske forsikringer ikke er tegnet på de vilkår, som er anvendt ved sammenligningerne. I årene 1962-63 blev der her i landet kun tegnet få forsikringer med selvrisiko og ca. 25 pct. var tegnet uden selvrisiko og uden bonus.

Det vil formentlig dog kunne have interesse at betragte tallene for skadesudgifterne og for omkostningerne.

Også herved må forskellighederne dog tages i betragtning.

Af sammenligningen vil det fremgå, at skadesudgifterne under ansvarsforsikring i Sverige ligger betydeligt lavere, end man skulle forvente, når erstatningsniveauet tages i betragtning. De ligger lidt lavere, end resultatet af tarif sammenligningen viser for præmiernes vedkommende, men dette er også naturligt i betragtning af, at det svenske bonussystem under ansvarsforsikringen afskærer flere småskader end det tilsvarende danske system, og dertil kommer som nævnt, at ca. 25 pct. af den danske forsikringsbestand var tegnet helt uden bonus og selvrisiko på ansvarsforsikringen. Envidere må det ved præmiesammenligningen, når den sammenholdes med regnskabstallene, tages i betragtning, at motorkøretøjsforsikringen i Sverige havde balance mellem udgifter og indtægter i 1966 og forventer balance i 1967. For Danmarks vedkommende ligger dette anderledes. Størrelsen af skadesudgifterne i forhold til de danske udgifter modsiger således ikke de resultater, som er fremkommet ved tarifsammenligningen, og ligesom tarifsammenligningens resultater tyder tallene stærkt på, at skadesfrekvensen er lavere i Sverige end i Danmark, men sikre konklusioner med hensyn til størrelsen vil det ikke være muligt at drage af dette materiale. For omkostningernes vedkommende ser det ud til, at udgifterne til behandling af skader, policernes administration m.v. er af omtrent den samme størrelsesorden i Sverige og i Danmark, hvilket heller ikke modsiger de resultater, som tarifsammenligningen viser.

For kaskoforsikringens vedkommende er det vanskeligt at sammenligne fuldstændigt, da kaskoforsikring er mere almindelig i Danmark end i Sverige. I Danmark tegnes 80-90 pct. af samtlige forsikringer med såvel ansvars- som fuldt kombineret kaskoforsikring. I Sverige tegnes kun godt halvdelen med fuldt kombineret kaskoforsikring, medens resten har såkaldt »delkasko«, d.v.s. brand-, tyveri- og glasforsikring m.v.

Ved sammenligningen af tallene for ansvarsforsikring er de svenske tal reduceret til 56 pct., idet det er beregnet, at den danske bestand af motorkøretøjer svarer til ca. 56 pct. af den svenske bestand. Såfremt man antager, at ca. halvdelen af de svenske motorkøretøjer er kaskoforsikret, og resten kun har »delkasko«, samt at denne forsikring koster ca. 30 pct. af en fuldt kombineret kaskoforsikring, skal de svenske tal for kaskoforsikringens vedkommende ikke reduceres til 56 pct , men derimod til ca. 72 pct. Beregnet på denne måde vil det ses af bilaget, at omkostningerne i Sverige for kaskoforsikring og dermed også for fuldt kombineret ansvars- og kaskoforsikring bliver noget højere end her i landet, men sammenligningsgrundlaget er meget skønsmæssigt og af en sådan usikkerhed, at det ikke vil være muligt at konstatere nogen difference med sikkerhed.

Alt i alt må konklusionen formentlig blive, at det ikke er muligt på dette grundlag at kon-

statere, om udgifterne til behandling af skader og til policeadministration er større i det ene eller det andet land. På den anden side vil det ikke være muligt på basis af sammenligningen med de svenske tarif præmier at rejse nogen kritik af størrelsen af de danske præmier.

Beregningernes forudsætninger:

1) Folkevogn der anvendes til privat kørsel — 10.001-15.000 km årligt.

Den svenske tarifs præmier varierer efter kørselsstrækningen. Sættes præmien for kørselsstrækningen 10.001-15.000 km årligt til 100, varierer præmierne på følgende måde (de i parentes anførte procenttal gælder for kombineret ansvars- og kaskoforsikring, men varierer i øvrigt kun ubetydeligt fra de anførte procentsatser for ansvarsforsikringen):

Kørselsstrækning indtil 10.000 km årligt: 89,5 pct. (89,2 pct).

Kørselsstrækning 10.001-15.000 km årligt: 100,0 pct. (100,0 pct.)

Kørselsstrækning 15.001-20.000 km årligt: 110,5 pct. (110,8 pct.)

Kørselsstrækning 20.001-25.000 km årligt: 121,0 pct. (121,5 pct.)

Kørselsstrækning over 25.001 km årligt: 131,6 pct. (132,3 pct.)

Ved tarifsammenligningen kunne der herske tvivl om, hvor vidt man skulle anvende præmien for kørselsstrækningen 15.001-20.000 km årligt eller den næstlaveste sats 10.001-15.000 km årligt. Det er fundet rettest ved sammenligningen at anvende denne sidstnævnte sats (for 10.001-15.000 km årligt).

2) Tarifomrade:

Sverige: område S (Stockholm m.v., Malmö, Göteborg).

Danmark: tarifområde A (København-området).

Den svenske tarifs områdeinddeling svarer ikke ganske til den danske. Område S er mere omfattende end det danske tarifområde A, idet væsentlige områder, som i Danmark ville være henregnet under tarifområde B, hører under område S. Der er imidlertid ikke megen forskel på de danske præmier i tarifområde A og tarifområde B, og dertil kommer, at foretagne beregninger tyder på, at præmien i område S procentvis ligger på samme niveau i forhold til den gennemsnitlige præmie i Sverige, som præmien **for** tarifområde A ligger procentvis i forhold til den gennemsnitlige præmie i Danmark. Sammenligningen mellem præmierne i de 2 områder kan derfor antages at give et omtrentligt udtryk for de 2 tariffers præmieniveau.

Til orientering kan det oplyses, at præmien i de forskellige tarifområder i Danmark udgør følgende procentsatser af præmien i tarifområde A:

Ansvarsforsikring:
Tarifområde B 86,6 pct.
tarif område C 56,9 pct.
landmænd 28,4 pct.
Kombineret ansvars- og kaskoforsikring:
Tarifområde B 95,4 pct.
tarifområde C 80,2 pct.
landmænd 46,1 pct.

I Sverige udgør præmien i de forskellige tarifområder følgende procentsatser af præmien i tarif område S:

Ansvarsforsikring:
Tarifområde N 73,6 pct.
tarifområde 0 66,4 pct.
Kombineret ansvars- og kaskoforsikring:
Tarifområde N 95,4 pct.
tarif område 0 76,3 pct.

3) Ansvars- og kaskoforsikring:

Sverige: Ansvarsforsikring med bonus (uden selvforsikring bortset fra den selvforsikring, som gælder for unge førere). Kaskoforsikring med 400 sv.kr. selvforsikring (533 d.kr.).

Danmark: Dansk Automobilforsikrings Forbunds tarif med bonus og 300 kr. selvforsikring.

Ansvarspræmien er beregnet såvel med selvforsikring som uden selvforsikring.

4) Beløb i svenske kroner er omregnet til danske kroner efter kurs $133^1/_3$

5) Skadesfrekvens, se side 55.

Den schweiziske tarif for motorkøretøjsforsikring.

Tariffen er fra 1. august 1963, og der foreligger ikke oplysninger om senere ændringer.

Tariffen anvender tre systemer med former for rabat efter skadefrit år. Systemerne benævnes A, B og C. System A anvendes for ansvarsforsikring for almindelige personbiler og er anvendt ved den foretagne tarifsammenligning. System B anvendes ved ansvarsforsikring for visse kategorier af motorkøretøjer men får ingen betydning for den udførte sammenligning. System C anvendes altid for kaskoforsikring.

System B og C adskiller sig i princippet ikke væsentligt fra de bonussystemer, som anvendes i Danmark (og Sverige). Det vil sige, at disse systemer i realiteten bygger på et selvrisikosystem.

System A er derimod i princippet noget anderledes. Der er lagt mere vægt på at skabe en vis individualisering af tariferingen.

System A anvender 22 positioner. Nye forsikringer begynder i position 9. Ved skade flyttes forsikringen 3 positioner op i systemet, det vil sige, at en nybegynder, der har skade det første år, flyttes fra position 9 til position 12. Forløber et år skadefrit, flyttes forsikringen 1 position ned, d.v.s., at en forsikring placeret i position 12 efter et skadefrit år rykker ned i position 11 og så fremdeles. Præmien varierer imidlertid ikke for hver position i systemet, men er ens i en række positioner, nemlig således: position 0 og 1 50 pct. af grundpræmien, position 2 og 3 60 pct. af grundpræmien, position 4-6 80 pct. af grundpræmien, position 7-12 100 pct. af grundpræmien, position 13-15 140 pct., position 16-18 200 pct., position 19-21 280 pct. af grundpræmien.

Systemet medfører, at præmien ikke ændres som følge af en enkelt skade men derimod varieres, eventuelt endda temmelig stærkt, såfremt et vist skadesforløb (en vis skadesfrekvens) fastholdes. Eksempelvis kan nævnes, at en skadesfrekvens på $^1/_4$ (skade hvert 4. år) medfører en uforandret præmie på 100 pct. af grundpræmien. Såfremt der er en skade hvert 5. år, vil præmien være svagt faldende, men der vil gå lang tid, inden dette fald vil blive mærkbart, jfr. beregningerne under III, bilag nr. 102, hvoraf fremgår, at præmien efter 15 år er faldet fra 693 kr. årligt til 674 og efter 30 år til 642 kr. i årligt gennemsnit. Såfremt der er en skadesfrekvens på $^1/_3$ (1 skade hvert 3. år) vil præmien for ansvarsforsikringen blive stigende, såfremt denne skadesfrekvens fastholdes. Det er dog først fra omkring det 8. forsikringsår, at stigningen bliver særlig mærkbar.

System C begynder med en grundpræmie på 100 pct. og falder til 70 pct. i position 1, d.v.s., at den nedsættelse, som opnås på kaskoforsikringen er væsentlig mindre end i Danmark (og i Sverige). Ligesom i Danmark og i Sverige sættes forsikringen 2 klasser op efter skade og nedsættes 1 klasse efter skadefrit år.

Såvel ansvarsforsikring som kaskoforsikring kan tegnes med rabat for selvrisiko. For ansvarsforsikringens vedkommende gives der for en selvrisiko på 200 frcs. en rabat på ca. 5 pct. Præmien for kaskoforsikringen med selvrisiko på henholdsvis 200 frcs og 300 frcs. fremgår af de foretagne beregninger. Det kan til orientering oplyses, at der på kaskoforsikringen ydes en rabat for 200 frcs. selvrisiko på ca. 39 pct. for så vidt angår tarifposition 4, hvortil Folkevognen henhører, d.v.s. på den tarifposition, som er anvendt ved de beregnede eksempler. Rabatten er ikke meget forskellig i beløb, og dette medfører, at rabatprocenten bliver relativt stor for de små præmier og væsentlig mindre for de høje præmier. For mindste-præmiens vedkommende bliver rabatten på ca. 48 pct., for den højeste præmie ca. 22 pct. For unge kørere, d.v.s. personer under 25 år, gælder der en selvrisiko på 200 frcs. under ansvarsforsikringen men ikke nogen særskilt selvrisiko under kaskoforsikringen. Selvrisikoen under ansvarsforsikringen gælder ved siden af en eventuelt aftalt selvrisiko, men den kan bortfalde mod en tillægsbetaling på ca. 19 pct.

Tariffen indeholder for kaskoforsikringen 2 satser, hvoraf den ene giver ret til en vis nyværdi-erstatning, nemlig fuld erstatning det første år og derefter en beregning af erstatning med 10 pct. nedsættelse om året indtil automobilet bliver 7 år gammelt eller mere. Skalaen slutter således med 40 pct. af automobilets katalogpris (derefter betales på sædvanlig måde efter vurdering).

Ved tariferingen sondres mellem de forskellige biltyper. Ansvarsforsikringen fastsætter præmien på grundlag af automobilets hestekræfter, og dette medfører, at Folkevognen, som i Danmark (og i Sverige) hører til den billigste gruppe, i Schweiz kommer i de mellemste tarif klasser. Kaskoforsikringstariffen arbejder med en automobilfortegnelse, der klassificerer de forskellige automobiler (jfr. den svenske tarif). Også her kommer Folkevognen i de mellemste klasser.

Bemærkninger til tarijsammenligningens resultater.

Ved den foretagne sammenligning mellem dansk og svensk tarif for motorkøretøj sforsikring kunne som udgangspunkt for de beregnede eksempler anvendes oplysninger om, at man i Sverige gennemsnitligt regner med en skadesfrekvens hvert 6. år under ansvarsforsikring. Derved kunne de beregnede eksempler placeres omkring dette gennemsnit. Der foreligger ingen

tilsvarende oplysninger for Schweiz. Statistiske oplysninger om antallet af tilskadekomne og dræbte ved trafikulykker tyder på, at der er en noget højere skadesfrekvens i Schweiz end i Danmark (og i Sverige). Antallet af tilskadekomne i 1965 ligger ca. 18 pct over det tilsvarende tal for Danmarks vedkommende, jfr. bilag nr. 115. Også sammenligningerne mellem danske præmier for kaskoforsikring tyder på, at der ligeledes for materielle skader er en noget højere skadesfrekvens i Schweiz end i Danmark. Det er imidlertid næppe muligt på grundlag af det foreliggende materiale at sige noget præcist om, hvor stor forskellen er.

Der er udarbejdet en oversigt over de regnskabsmæssige resultater, som fremgår af det danske og det schweiziske tilsyns beretninger for årene 162-66.

Det vil heraf fremgå, at de danske skadesudgifter under ansvarsforsikringen i de nævnte år udgjorde gennemsnitligt ca. 36 pct. af de schweiziske udgifter. Den schweiziske statistisks oplysninger om antallet af automobiler og andre motorkøretøjer synes at tyde på, at der ikke er nogen væsentlig forskel hverken i antal eller sammensætning af de forskellige arter af motorkøretøjer. Det vil derfor være muligt uden videre at foretage en vis sammenligning mellem de schweiziske og de danske tal.

Den store forskel i udgifterne under ansvarsforsikringen skyldes først og fremmest større udgifter til personskadeerstatninger, men antagelig som nævnt ovenfor også i nogen grad en højere skadesfrekvens.

Det vil ligeledes af disse tal fremgå, at den schweiziske forretning har haft bedre balance mellem udgifter og indtægter end tilfældet har været her i landet, samt at udgifterne, der for ansvarsforsikringens vedkommende beregnes til 20 pct. ud over skadesudgifterne, er væsentlig højere end her i landet. Denne forskel må bl.a. ses på baggrund af den højere skadesfrekvens, der formentlig er til stede i Schweiz.

De regnskabsmæssige tal for kaskoforsikringen er det næppe muligt at sammenligne, da man ikke fra det schweiziske tilsyns side har været i stand til at give oplysninger om, i hvilket omfang der tegnes kaskoforsikring for automobiler. Ved at sammenholde tarifpræmierne med de regnskabsmæssige tal får man det indtryk, at måske kun ca. 30 pct. kaskoforsikres (mod 80-90 pct. her i landet og ca. 55 pct. i Sverige). Det vil derfor heller ikke være muligt at foretage nogen sammenligning over de regnskabsmæssige tal for kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Ved sammenligningen af de beregnede resultater af tarifferne vil det formentlig være mest nærliggende at anvende eksempel III, bilag nr. 102 og nr. 109, som antagelig bedst passer med schweiziske forhold. Det vil heraf fremgå, at en dansk ansvarsforsikringspræmie efter 15 års varighed svarer til ca. 38 pct. af den schweiziske præmie, hvilket som nævnt ovenfor må ses på baggrund af navnlig de større personskadeerstatninger, som ydes efter den schweiziske lovgivning. For kaskoforsikringens vedkommende er det formentlig mest nærliggende at sammenligne den danske tarif med den schweiziske med 200 f rcs selvrisiko på kasko. Det vil heraf ses, at præmien for den danske forsikring for kombineret ansvars- og kaskoforsikring udgør ca. 48 pct. af den schweiziske præmie. Ser vi på kaskoforsikringen alene udgør den danske kaskopræmie ca. 69 pct. af den schweiziske.

Ved disse sammenligninger må det tages i betragtning, at man for Schweiz' vedkommende kun arbejder med ét tarif område, og at de danske præmier således i gennemsnit ligger noget lavere end disse sammenligninger viser, idet der for Danmarks vedkommende er anvendt den højeste tarif præmie, nemlig tarif præmien for Københavns-området (tarifområde A), jfr. side 54.

Som omtalt ovenfor er folkevognen i den danske tarif placeret i den laveste tarifklasse, medens dette ikke er tilfældet i den schweiziske. Det er imidlertid få automobiler, der efter den schweiziske tarif vil opfylde betingelserne for at komme i en lavere klasse end folkevognen. Det drejer sig om automobiler med ringe motorstyrke, f.eks. Fiat 500 og Citroen 2 CV Da disse automobiler ikke udgør nogen større andel af motorbestanden, kan dette næppe forrykke sammenligningens resultater.

Som det fremgår af de oplysninger, der er hentet fra det schweiziske forsikringstilsyns beretninger, bilag nr. 114, har motorkøretøjsforsikring i Schweiz kunnet give overskud i de senere år. Under hensyntagen hertil er der i de sædvanlige tarifpræmier givet visse midlertidige rabatter, som er afhængige af det fremtidige forløb af motorkøretøjsforsikringer. For året 1966 udgjorde rabatten for en folkevogn 5 pct. og for 1967 12 pct. I gennemsnit udgjorde disse rabatter henholdsvis 5,4 pct. og 7,4 pct For motorcykler blev der tale om en forhøjelse.

Alle forhold taget i betragtning er der ingen

modsætning mellem resultaterne af tarifsammenligningerne og de regnskabsmæssige resultater for årene 1962-66.

Beregningernes jorudsætntnger:

1) Folkevogn, der anvendes til privat kørsel.
2) Tarif område:
   Danmark: Tarif område A (Københavns-området).
   Den schweiziske tarif anvender kun ét tarifområde. For Danmarks vedkommende skulle der således egentlig have været anvendt et gennemsnit af alle tariffens præmier for de forskellige områder, men for at kunne foretage en sådan beregning måtte man kende fordelingen af motorkøretøjerne på de forskellige tarifområder her i landet.
   Til orientering kan det oplyses, at præmien i de forskellige tarifområder udgør følgende procentsatser af præmien i tarif område A:
   Ansvarsforsikring:
   Tarifområde B 86,6 pct. — tarifområde C 56,9 pct. - landmænd 28,4 pct.
   Kombineret ansvars- og kaskoforsikring:
   Tarif område B 95,4 pct. - tarif område C 80,2 pct. - landmænd 46,1 pct.
3) Ansvarspræmien er beregnet uden selvrisiko for så vidt angår den schweiziske præmie. Den danske præmie er beregnet dels uden selvrisiko og dels med en selvrisiko på 300 kr. Til orientering kan det oplyses, at der efter den schweiziske tarif kan tegnes ansvarsforsikring med en selvrisiko på 200 sfrcs. Rabatten for denne selvrisiko er på 5 pct. For unge førere, d.v.s. fører under 25 år gælder en selvrisiko på 200 sfrcs. I modsætning til, hvad der er gældende i Sverige, kan denne selvrisiko bortfalde mod en tillægsbetaling, der udgør ca. 19 pct.
   Ved beregningerne er der for den schweiziske tarifs vedkommende anvendt præmiesatsen for ubegrænset ansvarsforsikring. Den lovpligtige mindste-forsikring er ikke væsentlig billigere (ca. 5,6 pct.), og da forsikringen med ubegrænset hæftelse svarer nærmest til danske forhold, er denne tarifposition valgt.
   For den kombinerede ansvars- og kaskoforsikrings vedkommende er den schweiziske præmie beregnet dels med selvrisiko på 200 sfrcs. og dels med en selvrisiko på 300 sfrcs. under kasko. Den første beregning svarer nærmest til Dansk Automobilforsikrings Forbunds tarif, forsikringsform B (forsikring med bonus og en selvrisiko på 300 kr.).
   Danske præmier er beregnet efter Dansk Automobilforsikrings Forbunds tarif nr. 17. Forsikringsform B. (Forsikring med bonus og 300 kr. selvforsikring).
   Efter den schweiziske tarif kan der opnås en vis »nyværdierstatning« mod en højere præmie for kaskoforsikring. Ved beregningerne er den forhøjede præmie for »nyværdi« ikke anvendt.
4) Skadesfrekvenserne I–VI er omtalt side 55.
5) Beløb i schweiziske francs er omregnet til danske kroner til kurs 159,50.

Vesttyske selskabers tariffer for motorkøretøjsforsikring.

Tarifferne er gældende fra 1. januar 1967 og er efter de foreliggende oplysninger fortsat i kraft.

Disse tariffer anvender såvel for ansvarsforsikring som for kaskoforsikring et bonussystem, der har rabat efter skadefrit år. Tarifferne indeholder 4 bonusklasser. Afstanden mellem bonusklasserne er følgende:

Bonusklasse	0	100 pct.
»	1	90 pct.
»	2	70 pct.
»	3	50 pct.

For de vesttyske selskabers vedkommende gælder den særlige regel, at kalenderåret anvendes ved afgørelsen af, i hvilken bonusklasse forsikringen skal placeres. Et fuldt kalenderår skal forløbe skadefrit, før forsikringen flyttes til en bonusklasse med lavere præmie. Dette medfører, at nye forsikringer kan forløbe skadefrit i op til 2 år, før forsikringen flyttes til en lavere præmie. I de udarbejdede tarif sammenligninger, jfr. bilag nr. 116—129, er der ikke taget hensyn hertil, og de viste vesttyske præmier skulle således i realiteten være lidt højere end de i bilagene anførte tal. Den danske tarif anvender, således som det også er tilfældet med de andre lande, med hvilke der har fundet sammenligning sted, ikke kalenderåret men forsikringsperioden, d.v.s., at ændring i bonusklasse kan finde sted et år efter forsikringens tegning, uanset hvornår i kalenderåret forsikringen er tegnet.

Ved forsikringens begyndelse anvendes bonusklasse 0, d.v.s. den højeste præmie. Præmien beregnes efter motorstyrke (hestekræfter). Fol-

kevognen, der er anvendt til sammenligning, kommer i en af de laveste tarifklasser, men der er dog 3 klasser, der ligger lavere. Der gælder derfor her de samme betragtninger, som er anført ved tarifsammenligningen med Schweiz, jfr. side 62.

Tarifferne anvender 3 tarifområder, men variationen i præmierne mellem de 3 tarifområder, der anvender indbyggerantallet som kriterium, er meget lille, idet præmien varierer fra 105 pct. af udgangspræmien til 90 pct. af udgangspræmien. Denne væsentlige forskel fra forholdene i Danmark betyder, at de foretagne sammenligninger mellem tarifferne er særlig vanskelige at gennemføre. Da der for Danmarks vedkommende er anvendt præmien for hovedstadsområdet, ligesom det har været tilfældet med sammenligningen med tariffer fra andre lande, er de beregnede præmier for Danmarks vedkommende højere end den reelle gennemsnitlige præmie i Danmark. Formentlig ligger gennemsnitspræmierne i Danmark 20-30 pct. under præmierne i hovedstadsområdet.

Tariffen indeholder ingen bestemmelser om særlige vilkår for unge førere eller for nye bilister, bortset fra, hvad der følger af bonussystemet, herunder reglen om mindst 1 fuldt skadefrit kalenderår, før forsikringen bliver flyttet til en lavere præmie.

Bemærkninger til tarif sammenligningens resultater.

For Vesttysklands vedkommende vil det formentlig være rettest at anvende skadesfrekvens II. For ansvarsforsikringens vedkommende, jfr. bilag nr. 117, viser beregningen, at den danske præmie som begyndelsespræmie udgør 67 pct. af den vesttyske, efter 15 år 80 pct. Som nævnt er disse tal imidlertid ikke helt repræsentative, da den vesttyske differentiering på tarifområder er meget lille sammenlignet med den danske tarifs differentiering. I virkeligheden ville den danske præmie for denne skadesfrekvens, hvis man regner med et gennemsnit for hele landet, næppe udgøre mere end 55-60 pct. af den vesttyske præmie.

Der er foretaget en sammenligning mellem de regnskabsmæssige resultater, som fremgår af det vesttyske forsikringstilsyns beretninger **og** det danske forsikringsråds beretninger, jfr. bilag nr. 130-32. Det vil heraf ses, at skadesudgifterne i Danmark i årene 1962-66 har udgjort ca. 40 pct. af skadesudgifterne i Vesttyskland, når hensyn tages til bilparkens størrelse og sammensætning. Denne væsentlige forskel imellem skadesudgifterne må ses på baggrund af de forskellige regler i de to lande om erstatningernes størrelse i tilfælde af personskader. Denne forskel kan forklare en væsentlig del af forskellen i skadesudgifterne men ikke hele forskellen. Det er nærliggende at antage, at resten af forskellen skyldes højere skadesfrekvens i Vesttyskland end tilfældet er her i landet. Dette bestyrkes også af tallene for antallet af personskader i de to lande, jfr. bilag nr. 133.

Regnskabstallene for kaskoforsikringer er ikke sammenlignelige, da kaskoforsikring kun tegnes i ringe omfang i Vesttyskland.

Tarifpræmierne for kaskoforsikringen er også højere i Vesttyskland end her i landet, og dette styrker ligeledes formodningen om, at der er tale om en noget højere skadesfrekvens.

Det kan endvidere konstateres af bilag nr. 130—32, at omkostningerne er højere i Vesttyskland, men dette må ses på baggrund af den noget højere skadesfrekvens.

Med de nævnte modifikationer er der ikke nogen modsætning mellem tarifsammenligningens resultater og de regnskabsmæssige resultater.

De engelske tariffer for motorkøretøjsforsikringer.

Oplysninger om det engelske tarifmateriale er modtaget i september 1967. Disse tariffer er indført i 1966 og er stadig i kraft.

De engelske tarifselskaber anvender et bonussystem med rabat efter skadefrit år såvel for ansvarsforsikringens som for kaskoforsikringens vedkommende.

Tariffen indeholder fem bonusklasser.

Afstanden mellem bonusklasserne er følgende:

Bonusklasse	1:	100 pct.	af udgangspræmien
»	2:	75 pct.	»
»	3:	$67^2/3$ pct.	»
»	4:	50 pct.	»
»	5:	40 pct.	»

Bonusklasse 5 anvendes, såfremt forsikringen i en sammenhængende periode på 4 år er forløbet skadefrit.

Ved forsikringens begyndelse anvendes bonusklasse 1, det vil sige den højeste præmie. Efter skadefrit år flyttes forsikringen ned i næste

bonusklasse. Efter skade flyttes forsikringen to bonusklasser op.

I bonusklasse 5 (elitekørere) sker dog ved skade oprykning til bonusklasse 2.

Den rabat, der er opnået ved overflytningen fra bonusklasse 4 til bonusklasse 5 fortabes sædvanligvis ikke. Denne rabat udgør 20 pct. og vil medføre, såfremt der indtræffer en skade, at forsikringen placeres i bonusklasse 2, men med fradrag af 20 pct., således at der i virkeligheden kun betales 60 pct. (75 pct. ÷ 20 pct. af 75 pct.), hvilket vil sige, at der i alt ydes en rabat på 40 pct. af udgangspræmien.

Præmien beregnes for hver vogntype, d.v.s., at såvel ansvars- som kaskopræmien varierer med de forskellige vogntyper. Der findes 7 præmieklasser for de forskellige vogntyper. Ved sammenligningen af præmierne er benyttet præmier for Folkevognen, der er placeret i gruppe 2.

Dernæst varierer præmien efter automobilets anvendelse. For almindelig privat personkørsel er der tre forskellige tarifsatser. Ved sammenligningen er anvendt den laveste tarifsats, medens den tilsvarende danske præmie er beregnet som et gennemsnit af de forskellige anvendelsesmuligheder inden for privatkørsel.

Tariffen arbejder med 7 tarif områder, hvoraf to områder omfatter dels det indre af London, dels Londons ydre område (distrikterne 6 og 7). Ved sammenligningen er der for Danmarks vedkommende anvendt præmien i Københavnsområdet, medens der for Englands vedkommende anvendes distrikt nr. 6, der som nævnt svarer til Londons yderdistrikter. Forskellen mellem dyreste og billigste tarifområde er ikke væsentlig forskellig fra den danske tarif.

Såfremt føreren er under 25 år gammel, gælder en selvforsikring på 25 £. Samme regel gælder, hvis der endnu ikke er opnået »full driver's license« eller der ikke er gået mindst et år, efter at der er opnået kørekort (full driver's license).

Det modtagne tarifmateriale indeholder ingen regler om rabat ved selvrisiko på ansvarsforsikringen. Det fremgår af andet materiale, at nogle selskaber giver en sådan rabat men mod deponering af selvrisikobeløbet (oplysningen er hentet fra bladet »The Review«). På kaskoforsikringen kan der ydes en rabat mod en selvrisiko, og ved sammenligningerne er regnet med en selvrisiko på 15 £, hvor der ydes en rabat på 20 pct. på kaskoforsikringen eller 12½ pct. på den samlede præmie i en kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Bemærkninger til tarifsammenligningens resultater.

Det fremgår af tarifsammenligningerne, at de danske præmier såvel for ansvarsforsikringen som for den kombinerede ansvars- og kaskoforsikring ligger på ca. 80-90 pct. af de engelske præmier.

Tarifsystemerne i England og Danmark giver i det væsentlige parallelle resultater, således at præmierne, betragtet over en 30-årig periode bevæger sig ret ensartet i gennemsnit. Dette gælder dog kun, såfremt man i den danske præmieberegning indregner de nye regler om rabat til forsikringstagere, som i en sammenhængende periode på 5 år ikke har belastet forsikringen med skader (elitekørere).

Den engelske tarifordning, der – som det fremgår af det ovenfor anførte — også indeholder en regel om særlig lav præmie for elitekørere, er indført nogen tid forud for den danske, og har til en vis grad været forbillede for den nye danske tariferingspræmie. Det vil derfor være rimeligt at sammenligne resultaterne efter de to systemer for elitekørere, jfr. bilag nr. 134-153.

Af præmierne for ansvarsforsikringen må man drage den slutning, at skadesfrekvensen i England er lavere end her i landet, da engelske regler for erstatninger til personskader betyder væsentligt større erstatninger end de danske, og således med samme skadesfrekvens ville give væsentlig højere skadesudgifter. Det foreliggende materiale synes imidlertid at tyde på, at skadesudgifterne i England ikke er væsentligt større end her i landet. Forklaringen herpå må formentlig være, at skadesfrekvensen gennemsnitlig i England er lavere end her i landet.

Der foreligger ikke regnskabsmæssige oplysninger, som vil kunne anvendes til sammenligning med de danske regnskabsoplysninger, da de tal, som foreligger fra England, omfatter al engelsk forretning, altså også forretning uden for Englands område.

Det foreliggende materiale giver imidlertid ikke grundlag for nogen kritik af det danske tarif system, af omkostningernes størrelse eller af præmieniveauet.

De engelske præmier er omregnet til danske kroner efter kurs 19,34.

Det norske tarifforbunds tarif for motorkøretøjsforsikring.

Tariffen, der er fra januar 1967, anvender såvel for ansvarsforsikringen som for kaskoforsikringen et bonussystem med rabat efter skadefrit år. Tariffen indeholder ni bonusklasser. Afstanden mellem bonusklasserne er følgende:

Bonusklasse	1	140 pct
»	2	120 pct
»	3	100 pct
»	4	90 pct
»	5	80 pct
»	6	70 pct
»	7	60 pct
»	8	50 pct
»	9	40 pct

Ved forsikringens begyndelse anvendes bonusklasse 3. Efter skadefrit år flyttes forsikringen ned i næste bonusklasse. Efter et år, hvor der er indtruffet skade, flyttes forsikringen 2 bonusklasser op. Såfremt forsikringen befinder sig i bonusklasse 1 og forløber med skade det pågældende år, flyttes forsikringen til bonusklasse 0, der specialtariferes. Det mindste tillæg inden for denne specialtarifering er 60 pct., således at præmien bliver 160 pct. af præmien i bonusklasse 3. For hvert år, som forløber med skade, forhøjes tillægget med 20 pct. af grundpræmien, således at fortsatte skader kan medføre forhøjelse af præmien op til 200 pct. af præmien i bonusklasse 3. Denne speicaltarifering (malus-skala) har dog ikke fået anvendelse ved de eksempler på skadesfrekvenser, som er benyttet ved tarifsammenligningen.

Præmien beregnes for hver vogntype. Dernæst varierer præmien efter automobilets anvendelse. De foretagne beregninger forudsætter, at automobilet anvendes til almindelige privatkørsel.

Tariffen arbejder med 4 tarif områder. Område A omfatter bl.a. Oslo og er anvendt ved sammenligning med de danske præmier.

For kaskoforsikringens vedkommende gælder en selvforsikring på 200 kr. For ansvarsforsikringen beregnes ingen selvrisiko, og der er ikke i tariffen givet oplysninger om præmierabat ved selvrisiko under ansvarsforsikringen.

Bemærkninger til tarif sammenligningens resultater.

Regnskabsmæssige oplysninger viser, jfr. bilag nr. 169, at præmieindtægten for ansvarsforsikring i Norge i årene 1962-64 udgjorde gennemsnitligt 176,6 mill. kr. mod 125,6 mill. kr. her i landet. Når det tages i betragtning, at antallet af automobiler er større i Danmark, og der tillige tages hensyn til bilparkens sammensætning i de to lande (fordelingen på antal personbiler, lastbiler o.s.v.), bør de norske tal formentlig forhøjes med ca. 35 pct., således at præmieindtægten for Norges vedkommende svarer til ca. 238,4 mill. kr. for den danske vognpark og kan sammenholdes med det nævnte tal på 125,6 mill. kr. her i landet. Dette vil sige, at de danske præmier udgjorde i gennemsnit ca. 53 pct. af de norske præmier. Årsagen hertil er først og fremmest de højere erstatninger for personskader, som ydes i Norge. Forskellen mellem danske og norske personskadeerstatninger vil formentlig kunne forklare forskellen i ansvarspræmierne, og det ser således ikke ud til, at der for Norges vedkommende er tale om nogen væsentlig lavere skadesfrekvens, medens de tilsvarende tal for Sveriges vedkommende tyder på en ikke ubetydelig lavere skadesfrekvens i Sverige, jfr. side 59.

Tallene for Kaskoforsikringen lader sig vanskeligt sammenligne, da kaskoforsikring ikke tegnes i så stort omfang som her i landet, og der foreligger ikke sikre oplysninger om, hvor stort et antal automobiler der kaskoforsikres i Norge.

Som følge heraf er det heller ikke muligt at sammenligne omkostningerne i de to lande.

For Norges vedkommende vil det formentlig ved sammenligning af tarifresultaterne være naturligt at anvende skadesfrekvens IV, eventuelt III. Derefter synes det som om danske præmier udgør 50-60 pct. af den norske præmie. Der er ikke heri nogen modsætning til de regnskabsmæssige resultater.

Ved beregningerne er en norsk krone regnet lig med en dansk krone.

Den franske tarif for motorkøretøjsforsikring.

I modsætning til, hvad der er tilfældet for det overvejende flertal af vesteuropæiske tariffer for motorkøretøjsforsikring, anvendes der ikke noget bonussystem med rabat efter skadefrit år. Præmien er således fast uden hensyn til skadesforløbet, dog er der muligheder for at opnå præmienedsættelse, hvis forsikringen forløber bedre end normalt, lige så vel som der kan blive tale om præmieforhøjelser, hvis forsikringen forløber dårligt.

Den franske tarif er en maksimaltarif, og det-

te indebærer, at tariffen må indeholde faste regler om, hvorledes der vil være at forholde, hvis man skal forhøje præmien i tilfælde af dårligt forløb af forsikringen. Derimod står det selskaberne frit for at beregne en lavere præmie i tilfælde af et bedre forløb.

Såvel ansvarsforsikringen som kaskoforsikringen kan tegnes med selvrisiko, men for ansvarsforsikringens vedkommende er rabatten ikke betydelig. Nedsættelsen for en selvrisiko på 200 f rcs. varierer fra 10,5 pct. til 18 pct. i tarif områder med laveste præmier og fra 11,5—22 pct. i de to tarifområder, som er dyrest, nemlig område 5 og 6.

I øvrigt fastsættes præmien først og fremmest efter autombilets anvendelse og dernæst efter automobilets art, således at præmien beregnes for hver vogntype. Såvel ansvars- som kaskopræmien varierer. For ansvarsforsikringens vedkommende findes der i alt 15 præmieklasser. Alene for ansvarsforsikringen varierer præmien i det dyreste tarifområde fra 100 til 274 pct., og i det billigste tarifområde fra 100 til 651 pct. Dette hænger sammen med, jfr. beregningernes forudsætninger side 68, at hurtige og dermed automobiler, der anses for farlige, tariferes efter omtrent samme præmie uanset det geografiske tarifområde.

Tariffen arbejder med 6 tarif områder, jfr. beregningernes forudsætninger.

Hvis føreren er under 25 år og ugift gælder der en tvungen selvrisiko på 500 frcs. Reglen gælder ikke for kvinder. En tilsvarende regel gælder for personer, som har haft førerbevis i mindre end et år.

For Danmarks vedkommende er anvendt en tarif uden bonus og uden selvrisiko, jfr. nedenfor om beregningernes forudsætninger side 68 og bilag nr. 171.

Sammenligningerne mellem præmierne er også for Frankrigs vedkommende vanskelige at drage, fordi tariffen som nævnt er en maksimaltarif, og en sammenligning mellem de regnskabsmæssige resultater synes at vise, at der nok er tale om, at der i mange tilfælde beregnes mindre præmier end de i tariffen anførte. Dertil kommer, at små automobiler, d.v.s. automobiler med få hestekræfter, er relativt billige i præmie, og at der formentlig anvendes forholdsvis stort antal små automobiler i Frankrig.

Det er vanskeligt at sammenligne de regnskabsmæssige resultater, bilag nr. 172, idet der savnes en opdeling i ansvarsforsikringspræmier og kaskoforsikringspræmier m.m., og det har endvidere ikke været muligt at få oplysning om, i hvilket omfang der er tegnet kaskoforsikring, men meget tyder på, at der kun er tegnet kaskoforsikring i ringe omfang, antagelig kun 20 pct. eller måske endnu mindre.

For omkostningernes vedkommende kan det ses, at disse f.eks. for 1963 udgjorde 1750,8 mill. kr. mod 137,7 mill. kr. i beregnede omkostninger for Danmarks vedkommende, og herved må det tages i betragtning, at omkostningerne for Danmarks vedkommende gælder både ansvars- og kaskoforsikring. Omkostningerne alene for ansvarsforsikringens vedkommende er for Danmarks vedkommende beregnet til ca. 53,9 mill. kr.

Af de statistiske oplysninger fremgår det, at Frankrigs vognpark synes at være sammensat nogenlunde på samme måde som Danmarks. Hvadenten man udregner det efter antallet af motorkøretøjer, eller man giver motorkøretøjerne vægt efter anvendelse, når man til det resultat, at den danske vognpark udgør ca. 8,4 pct. af den franske vognpark. Det danske befolkningstal udgør ca. 10 pct. af det franske. Der er altså tale om noget større vognpark relativt set i Frankrig. De oplysninger, som foreligger i betænkningen fra den i bilag nr. 174 omtalte rundbordskonference, synes at tyde på, at personautomobilerne kører et relativt mindre antal kilometer end her i landet, nemlig ca. 10.000 mod formentlig ca. 15.000 km årligt her i landet.

Af de regnskabsmæssige oplysninger kan man kun med sikkerhed uddrage det resultat, at omkostningerne er lavere her i landet.

Af de ovenfor nævnte statistiske oplysninger synes det at fremgå, at der ikke er nogen væsentlig forskel på skadesfrekvensen i de to lande, jfr. bilag nr. 173. Det må dog herved bemærkes, at antallet af dræbte ved trafikulykker i Frankrig synes at være lidt højere end her i landet. Endvidere vil det ovenfor anførte om den gennemsnitlige årlige kørselslængde også føre til, at skadesfrekvensen er lidt højere i Frankrig end her under forudsætning af som nævnt, at der køres et større antal kilometer pr. automobil her i landet. Nogen større forskel i skadesfrekvensen er det vel næppe mulig at konstatere på dette grundlag.

Beregningernes forudsætninger:

1) a) Peugeot Berline
   b) Citroen DS 19 Berline

2) Tarif område:

Frankrig: område 6 (Paris m.v.) samt område 0 (landdistrikter).

Danmark: tarif område A (Københavns-området) og tarifområde C (landdistrikter og mindre byer).

Den franske tarifs områdeinddeling svarer ikke til den danske. Der er tale om opdelinger i flere områder.

Dertil kommer, at præmierne ikke varierer med samme procentsats i de forskellige tarifområder. Det vil fremgå af tabellen nedenfor, at de mindste automobiler, d.v.s. automobiler med færreste hestekræfter, varierer stærkt, nemlig helt ned til 38 pct. i det billigste tarifområde. De dyreste automobiler (tariferingsklasse 15) varierer ikke meget i de forskellige tarifområder, idet forskellen mellem det dyreste og det billigste tarif område kun er 10 pct. De automobiler, som har dannet grundlaget for sammenligningen, jfr. ovenfor under 1) varierer med henholdsvis 36 pct. og 28 pct., jfr. tabellen.

Alt i alt må man formentlig sige, at variationen fra det dyreste til det billigste tarifområde er mindre end her i landet til trods for opdeling i et større antal geografiske tarifområder.

Automobilets tariferingsklasse		0	7	9	11	15
Tarifområde	6	100 pct.	100 pct.	100 pct.	100 pct.	100 pct
»	5	82 pct.	89 pct.	91 pct.	94 pct.	98 pct
»	4	68 pct.	80 pct.	84 pct.	87 pct.	96 pct
»	3	56 pct.	71 pct.	76 pct.	82 pct.	94 pct
»	2	46 pct.	64 pct.	70 pct.	76 pct.	92 pct
»	1	38 pct.	57 pct.	64 pct.	72 pct.	90 pct

3) Ansvars- og kaskoforsikring.

For Frankrigs vedkommende er ansvarsforsikringen beregnet dels uden selvrisiko og dels med selvrisiko. For kaskoforsikringens vedkommende har det ikke været muligt på grundlag af de foreliggende oplysninger at beregne rabatten for en selvrisiko.

Danmark: Der er anvendt præmier, som (uden for Dansk Automobilforsikrings Forbund) beregnes uden bonus og uden selvrisiko for ansvarsforsikringens vedkommende. For kaskoforsikringens vedkommende er præmieberegningen dels uden bonus og uden selvrisiko, dels uden bonus men med en selvrisiko på 250 kr. Der er ikke anført den forhøjede præmie, som betales af nye forsikringer og ej heller den lavere præmie, som opnås efter 5 skadefri år.

4) Da den franske præmie er en fast præmie uden rabat efter skadefrit år, har det ikke været nødvendigt at forudsætte en bestemt skadesfrekvens. Det må dog ved sammenligningen tages i betragtning, at den franske tarif er en maksimumstarif, og at forsikringstagere med et særlig heldigt skadesforløb ville kunne opnå nedsættelser i præmien.

5) Beløb i franske f rcs. er omregnet til danske kr. efter kurs 141.

Synspunkter om indførelse af tvungen selvrisiko under motorkøretøjsforsikring.

I.

Spørgsmålet om indførelse af en tvungen selvforsikring for motorkøretøjer er tidligere blevet behandlet i forbindelse med fremsættelse af forslag til færdselslov. Dette forslag blev fremsat af justitsministeren den 19. november 1954 og blev henvist til et udvalg på 17 medlemmer, jfr. folketingstidende 1954/55, sp. 836 og 1040 samt tillæg A, sp. 209. Folketingsudvalget afgav betænkning den 21. april 1955, folketingstidende 1954/55, tillæg B, sp. 621 ff. Det fremgår heraf, at folketingsudvalget har beskæftiget sig med spørgsmålet om at indføre en tvungen selvrisiko på motordrevne køretøjer. Man har herved overvejet, om sådan selvrisiko kunne tænkes både at have en præventiv virkning over for ulykker ved at tilskynde motorkøreren til større agtpågivenhed, og om selvrisikoen også kunne medføre en præmiereduktion for forsikringstageren.

Til brug for sit arbejde modtog folketingsudvalget en udtalelse fra et fælles nordisk udvalg, der havde fået til opgave at undersøge spørgsmålet om en revision af lovgivningen om erstatning for skader forvoldt ved brugen af motorkøretøjer og om tvungen forsikring til dækning af skaderne. Dette udvalg var blevet nedsat af justitsministeren den 24. februar 1952 (Betænkning nr. 179 af juli 1957).

Det fremgår af folketingsudvalgets betænkning, at et flertal inden for den danske sektion af det fællesnordiske udvalg anbefalede en tvungen selvrisiko for såvel ansvarsforsikring som kaskoforsikring. Selvrisikobeløbet blev foreslået ansat til 200 kr. Et mindretal inden for den danske sektion anbefalede tvungen selvrisiko for ansvarsforsikring men ikke for kaskoforsikring.

Den selvrisiko, som blev foreslået såvel af flertallet som af mindretallet for så vidt angår ansvarsforsikring, ville ikke betyde nogen indskrænkning i forsikringspligten men derimod, at forsikringsselskabet inden for selvrisikobeløbet var tvunget til at gøre regres mod forsikringstageren.

Folketingsudvalget fandt imidlertid, at der var forskellige betænkeligheder ved at indføre tvungen selvrisiko, herunder at spørgsmålet ikke var undersøgt til bunds. Det anføres navnlig i betænkningen, at det kan være tvivlsomt, hvilken præventiv virkning selvrisiko vil have. Dernæst måtte selvrisikoen hvile på forsikringstageren, og denne er i mange tilfælde en anden end den, som fører vognen, hvilket rejser særlige problemer med hensyn til lejere af vogne og erhvervschauffører. Det kunne endvidere ventes, at en ordning med tvungen selvrisiko ville give anledning til flere retstvister end den nuværende ordning, og det var tvivlsomt, om tvungen selvrisiko ville medføre præmienedsættelse af nogen videre betydning. Det blev tillige anført, at justitsministeriet gennem Assurandør-Societetet havde fået oplyst, at bonusordninger, der i praksis virker som selvrisiko, gælder for 75 pct. af de her i landet tegnede motorkøretøjsforsikringer, når b knallerter, traktore og arbejdsmaskiner. Folketingsudvalgets flertal ville derefter afstå fra at stille ændringsforslag, og man henstillede til justitsministeren at søge overvejelserne fremmet, således at der kunne fremsættes forslag til revision i den kommende folketingssamling.

Et mindretal på fire medlemmer stillede dog forslag om tvungen selvrisiko for ansvarsforsikring, hvilken selvrisiko skulle gradueres, således at det mindste beløb var 50 kr. for knallerter, 100 kr. for motorcykler, traktorer og motorredskaber, 200 kr. for motorvogne under 1200 kg og 300 kr. for motorvogne med en egenvægt på over 1200 kg. Forslaget blev begrundet med, at en selvrisiko ville have en betydelig præventiv virkning og derfor ville blive et betydningsfuldt led i bestræbelserne for at fremme færdselssikkerheden. Det fremhævedes herved yderligere, at der syntes at være et betydeligt antal ejere af motorkøretøjer, som har befriet sig for selvrisikoen ved at tegne en forsikring uden selvrisiko, efter at de pågældende har haft et antal færdselsskader, der gjorde forsikringens selvrisiko (bonusordning) ufordelagtig for dem

netop som følge af deres kørevaner. Det understreges også, at ca. 24 pct. af de ansvarsforsikrede ejere af motorkøretøjer hverken har selvrisiko i form af bonusordning eller i form af direkte selvrisiko. Mindretallet udtalte også, at der for mindretallets vedkommende ikke kunne være tvivl om, at tvungen selvrisiko ville medføre endog betydelig præmienedsættelse og fandt, at dette bl.a. blev understreget af, at selskaberne tegner forsikring med bonusordning og efter skadefrit år nedsætter præmien med 40 pct.

I den forannævnte betænkning nr. 179 af juli 1957 fra *den danske sektion* af det fællesnordiske udvalg gøres der rede for forhandlinger med folketingsudvalget (betænkningen side 30).

Flertallet (Christrup, Olafsson, Schaumburg) samt et mindretal (Bertelsen) inden for den danske sektion af det fællesnordiske udvalg stillede forslag om tvungen selvrisiko på 200 kr., altså i overensstemmelse med den tidligere afgivne udtalelse til folketingsudvalget men kun for ansvarsforsikring.

Det omtaltes i den danske sektions betænkning, at der i øjeblikket findes tvungen selvrisiko for så vidt angår motorkøretøjer, der udlejes uden fører til personbefordring, og at der tegnes forsikringer frivilligt med en selvrisiko, som normalt aftales til 200 kr. (senere ændret til 300 kr. jfr. side 53) såvel for ansvarsforsikring som for kaskoforsikring mod en præmierabat på godt 30 pct. i forhold til præmien for forsikring med bonus (denne rabatsats er senere ændret).

Flertallets begrundelse for på ny at foreslå en tvungen selvrisiko på ansvarsforsikring hviler først og fremmest på præventive hensyn. Flertallet var af den opfattelse, at en bestemmelse om selvrisiko ville have en ikke ubetydelig præventiv virkning, men var dog klar over, at spørgsmålet kunne omtvistes. Flertallet mente at kunne se et fingerpeg i den omstændighed, at en række store virksomheder, der gjorde et særligt arbejde for at tilskynde deres chauffører til at undgå skader, havde haft et så ringe antal skader, at det havde muliggjort tegning af forsikringer til væsentlig lavere præmie end sædvanlig. Udvalget udtalte, at der ikke var nogen tvivl om, at også de frivillige bonusordninger var af præventiv betydning. Man mente imidlertid, at en tvungen selvrisiko måtte foretrækkes for en bonusordning. Således som bonusordningen var indrettet i Danmark, havde denne kun præventiv betydning for den første skadeforvoldelse inden for et år. Når forsikringstageren først havde haft én skade og dermed mistet sin ret til præmienedsættelse for det følgende år, var det præmiemæssigt uden betydning for ham, om han senere forvoldte flere skader. Det svækkede også den præventive betydning af en bonusordning, at tabet af bonus først indtrådte det følgende år, hvorimod selvrisikobeløbet blev afkrævet den pågældende umiddelbart i forbindelse med skadesopgøret. Det blev endvidere anført, at det var frivilligt, om man ønsker at indgå på en forsikring med bonus, idet det kunne tænkes at medføre, at netop de personer, som voldte flest skader, tegnede forsikring uden ret til bonus.

Frygten for, at selvrisikoordning ville medføre retstvister, jfr. folketingsudvalgets betænkning, fandtes ikke at være væsentlig større end ved bonusordninger, som allerede findes i langt de fleste tilfælde. Flertallet af den danske sektion var i øvrigt af den opfattelse, at gennemførelsen af en selvrisikoordning ville medføre, at flere småskader blev betalt direkte af ejeren, og det var en naturlig følge af ordningen, at man derefter måtte opgive den nuværende bonusordning. Flertallet lagde endvidere vægt på, at den tvungne selvrisiko måtte antages at medføre en ikke ubetydelig præmiereduktion.

Den *norske sektions* flertal stillede ikke forslag om tvungen selvrisiko, men et mindretal stillede sådant forslag.

Den *svenske sektion* fremsatte ikke forslag om tvungen selvrisiko i betragtning af, at der i Sverige var gennemført bonusordning med 7 bonusklasser, hvilket skulle medføre, at bonusordningen i Sverige virkede mere præventivt end i Danmark og medførte en betydelig præmiereduktion for de forsigtige kørere (jfr. nu side 56-60). Dertil bemærkedes, at man i Sverige ville have vanskeligere ved at gennemføre en selvrisikoordning, fordi man ikke som i Danmark har mulighed for at fjerne nummerpladerne fra det pågældende køretøj, såfremt præmie eller selvrisikobeløb ikke bliver betalt.

Hverken flertallet eller mindretallet ønskede stillet forslag om selvrisiko for kaskoforsikring, hvilket for flertallets vedkommende skyldtes, at man mente, at spørgsmålet faldt uden for udvalgets kommissorium.

Det danske udvalgs indstilling. Med hensyn til de indvendinger, som i øvrigt var blevet fremført mod en tvungen selvrisikoordning,

fandt udvalgets flertal, at der ikke var betænkeligheder ved, at en anden end bilens fører kunne komme til at betale selvrisikoen. At risikoen f.eks. påhvilede en arbejdsgiver med hensyn til hans chauffører ville gøre arbejdsgiveren interesseret i at sikre sig dygtige og ansvarsbevidste medhjælpere. Dertil kom, at principalen ofte kunne have en medskyld i den uforsvarlige kørsel med forkert arbejdstilrettelæggelse eller ved at tolerere kørsel med overtrætte chauffører eller ved anvendelse af dårligt materiel. Såfremt det drejede sig om stjålne køretøjer, påhvilede selvrisikoen helt tyven, da denne var bruger. Automobiler, der udlejedes uden fører, skulle som hidtil have en tvungen selvrisiko i overensstemmelse med den da gældende, og her kunne udlejeren sikre sig regres mod lejeren, ligesom det forudsættes, at der af kræves lejeren et depositum, som i påkommende tilfælde kan anvendes til hel eller delvis dækning af selvrisikobeløbet.

Selvrisikobeløbets størrelse blev foreslået til 200 kr. uden den graduering, som var foreslået af folketingsudvalgets mindretal.

Et mindretal (A. T. Bertelsen) fandt, at selvrisikoen utvivlsomt ville have en ikke ubetydelig præventiv virkning, selv om det måtte erkendes, at denne virkning i et vist omfang allerede var etableret igennem den gældende bonusordning. Den tvungne selvrisiko ville dog ligesom bonusreglen alene have direkte betydning i tilfælde, hvor faren for, at skaden kan ske, var kendelig på forhånd, altså specielt i den almindelige bytrafik og især, hvor det drejede sig om mindre materielle skader. Hvor der derimod var tale om hurtiggående trafik - f.eks. hovedvej straf ik - eller hvor der sker alvorlige ulykker - ville selvrisikoreglen næppe have nogen selvstændig præventiv betydning, i hvert fald ingen direkte betydning. Endvidere udtales det, at selvrisikoreglen alene bæres af præventive hensyn, og at det derfor var uønsket at knytte den til en lovregel om et objektivt ansvar. En selvrisikoregel burde derfor knyttes til reglerne om personligt ansvar, altså til den almindelige culpa-regel. Mindretallet fandt derfor, at der måtte ske yderligere overvejelser af, hvorledes en selvrisikoregel, der ville have en præventiv betydning, kunne formuleres.

Et andet mindretal (Lærkes) udtalte angående spørgsmålet om tvungen selvrisiko synspunkter, som var på linie med det første mindretal, således at man navnlig ikke kunne gå ind for en tvungen selvrisiko under en lovgivning som forlod culpa-synspunktet. Som tillæg til en regel om objektivt ansvar, ville den tvungne selvrisiko kunne styrke lægmandens despekt for loven. Reglen ville blive opfattet som en strafferegel, og - når skyld ikke konstateredes - virke lige så urimelig og uforståelig på menigmand, som det er uforståeligt for ham, at han på grund af reglerne i forsikringsaftalelovens § 25 skulle miste sin bonus, når en anden part havde hele skylden for en skade på hans vogn. Blot ville disse tilfælde under en regel om tvungen selvrisiko blive meget talrigere.

Assurandør-Societetet har afgivet udtalelser såvel til folketingsudvalget som til den danske sektion af det fællesnordiske udvalg, jfr. herved den danske sektions betænkning side 97 ff. Det fremgår heraf, at man på det da foreliggende grundlag skønnede, at en tvungen selvrisiko kunne medføre en præmienedsættelse på 12-15 pct., men det blev understreget, at der ikke fandtes erfaringer med hensyn til virkningerne af sådan selvrisiko, og at det derfor var vanskeligt at sige noget sikkert.

Af bilagene til denne betænkning fremgår det, at Dansk Automobilforsikrings Forbund har fremhævet en række betænkeligheder ved indførelse af tvungen selvrisiko (betænkningen side 100 ff.). Udover de spørgsmål, som allerede er behandlet foran, omtalte forbundet, at selvrisikoen ville komme til at hvile med forskellig vægt inden for de forskellige områder af landet som følge af den store forskel i trafikintensiteten, f.eks. var skadeshyppigheden i Storkøbenhavn flere gange større end i landdistrikterne. Dernæst ville der også blive stor forskel på personer med forskelligt kørselsbehov.

Det udtaltes videre, at antallet af skader forårsaget af ukendte motorkøretøjer ville stige, fordi flere end hidtil ville søge at unddrage sig ansvaret for en indtruffen skade. Ordningen ville endvidere føre til, at skader, som i virkeligheden er ansvarsskader, i en vis udstrækning ville blive anmeldt som kaskoskader og dermed blive belastet kaskoforsikringen. Den tvungne selvrisiko ville også medføre, at selskaberne, i stedet for som nu at kunne regulere skaderne forligsmæssigt, kunne miste denne mulighed, fordi forsikringstageren selv ville blive økonomisk interesseret i skadens afgørelse. Dette ville medføre betydelige administrative vanskeligheder og omkostninger ikke alene for forsikringsselskaber, men også for politi og domstole, hvis

medvirken til en afgørelse ville blive påkrævet i et væsentlig større antal skadessager.

Inkasseringen af selvrisikobeløbene ville medføre en betydelig forøgelse af selskabernes administrative arbejde og ville også, hvor det blev nødvendigt at foretage udpantning, kunne bevirke en belastning af domstolene.

Foreningen af gensidige danske ulykkesforsikringsselskaber udtalte sig ligeledes imod regler om en tvungen selvforsikring for ansvarsforsikring. Det anførtes navnlig, at begrundelsen, nemlig den præventive virkning, var svag, da man her kom ind på et område, hvor kun mere eller mindre velbegrundede gisninger eller formodninger kunne gøre sig gældende, og hvor man ikke kunne have en blot nogenlunde nøgtern bedømmelse.

II.

Der foreligger ikke oplysninger om, at man i *udlandet* fra lovgivningsmagtens side har etableret tvungen selvrisiko, således at der skabes et ikke-forsikringsbart område.

Noget andet er, at man i *England* ikke behøver at tegne ansvarsforsikring for hele ansvarsrisikoen ved anvendelse af motorkøretøjer, idet loven i det væsentlige kun foreskriver forsikringspligt for ansvar for personskader, herunder sædvanligvis ikke skade på passagerer. (Oplysningerne fra England er ikke officielle, men hentet fra en artikel i The Review den 26. marts 1965).

Det er imidlertid almindeligt i England, at man ikke nøjes med denne lovpligtige forsikring, men tegner en videregående forsikring. I England kender man ifølge oplysningerne i The Review frivillig selvforsikring også for ansvar på f.eks. £ 10 eller £ 20, hvilket imidlertid for ansvarsforsikringens vedkommende kræver deponering af beløbet hos forsikringsselskabet som sikkerhed for betaling af selvrisikoen.

Efter det tarifmateriale, kommissionen har modtaget, findes der ikke i selve tarifferne bestemmelser om rabat for selvrisiko på ansvarsforsikring men kun regler om selvrisiko for kaskoskader. F.eks. kendes selvrisikobeløb på £ 10, £ 15 og £ 25 med rabatter på henholdsvis 10 pct., 12,5 pct. og 15 pct. Den rabat, der ydes, må dog ikke overstige selvrisikobeløbet.

I *Sverige* arbejder man ikke med selvrisiko på ansvarsforsikring men kun på kaskoforsikring. De svenske tariffers system er en bonusordning **for** ansvarsforsikringens vedkommende med 7 bonusklasser. I den første bonusklasse betales 100 pct. af præmien og i den laveste 25 pct., jfr. nærmere side 56.

Kaskoforsikringen tegnes i princippet ikke med bonus men med selvrisiko, som er på enten 400 svenske kr. eller 1.000 svenske kr. Ansvarsforsikringens bonussystem får dog også virkning for kaskoforsikringen, idet kaskoforsikringens præmie er afhængig af, i hvilken bonusklasse ansvarsforsikringen er placeret, jfr. side 56.

Hvis føreren er under 24 år gælder en selvforsikring på 200 svenske kr. under ansvarsforsikringen og 100 svenske kr. under kaskoforsikringen. Ved en kombineret ansvars- og kaskoskade vil der således blive tale om en selvrisiko på 200 svenske kr. under ansvarsforsikringen og 400 + 100 svenske kr. under kaskoforsikringen, såfremt kaskoforsikringen er tegnet med den mindste selvrisiko på 400 svenske kr.

Det svenske forsikringsselskab Folksam har endvidere indført en særlig selvrisikoordning, som ligeledes alene gælder for kaskoforsikring. Ordningen går i hovedtræk ud på en selvrisiko på 1.000 svenske kr., som dog kun anvendes for kørere, som befinder sig i bonusklasse 5-7. Det særlige ved denne selvrisikoordning er skadeafregningen, der foregår på den måde, at forsikringsselskabet afregner de anmeldte kaskoskader fuldt ud uden hensyn til selvrisikoen. Beløbet fradrages derefter i en konto, der oprettes med indbetalinger fra forsikringstageren på ca. 200 kr. om året, indtil kontoen udviser et beløb på 1.000 kr. Såfremt der i tilfælde af skade ikke indestar tilstrækkeligt beløb på kontoen, betaler selskabet, hvad der mangler, dog højst indtil 1.000 kr. Kontoen kan altså have et negativt udvisende på indtil 1.000 kr. Der beregnes en rente på kontoen, som tilskrives beløbet og således forøger et indestående men også forøger en negativ saldo. Oprindelig blev denne selvrisikoordning kun indført for personbiler men er nu også blevet indført for lastbiler og udlejningsbiler med fører.

I *Norge* kendes ikke selvrisiko på ansvarsforsikringen, derimod indeholder bonussystemet en selvrisiko på kasko, nemlig på 200 kr., og der foreligger ikke i tariffen nogen beregning af en eventuel tillægspræmie for at undgå denne selvrisiko. Udgangspunktet er altså for kaskoforsikringens vedkommende en selvrisiko på 200 kr. Bonussystemet arbejder med 10 satser fra bonusklasse 0 til bonusklasse 9. Sats nr. 3

svarer til 100 pct. af præmien og er begyndelsespositionen. Bonusklasse 9 yder 60 pct. rabat i præmien. Ved skadefri kørsel rykkes forsikringen et trin ned i skalaen og ved skade 2 trin op. Hvis en forsikring derefter kommer i bonusklasse 0 (det vil for en begynder sige 2 skader det første år), foretages der specialtarifering efter satser, som begynder med et tillæg på 60 pct., og som med fortsatte skader slutter i 200 pct. tillæg til præmien, jfr. nærmere side *66*.

Det fra Norge modtagne tarifmateriale indeholder ingen regler om frivillig selvforsikring.

I *Finland* anvendes heller ikke selvforsikring under den lovpligtige ansvarsforsikring, men for kaskoforsikringens vedkommende er udgangspunktet en selvrisikoordning, idet tariffen indeholder satser for forsikringer med bonus og en selvrisiko på 100 mark, og uden bonus med selvforsikring på henholdsvis 250 mark og 1.000 mark. Hvis forsikringen tegnes med bonus, kan selvrisikoen udelades mod en tillægspræmie, medens selvrisikoen ikke kan bortfalde for forsikringer, som tegnes uden bonusret. Bonusordningen svarer i øvrigt i hovedtrækkene til den norske bonusordning.

Der foreligger oplysninger om, at der efter modtagelsen af det finske tarifmateriale er sket ændringer, men nærmere oplysninger om disse ændringer foreligger imidlertid endnu ikke for kommissionen.

I *Frankrig* kan ansvarsforsikringen tegnes med selvrisiko på 200 frcs., 500 frcs, 750 frcs., 1.000 frcs. og 1.500 frcs., jfr. side 00. Den rabat, som ydes, varierer for en selvrisiko på 200 frcs. fra 10,5 pct. til 18 pct. i de billigste tarifområder og fra 11,5 til 22 pct. i de dyreste tarifområder, og er væsentlig mindre end de rabatter, der findes her i landet.

De franske tariffer arbejder ikke med bonussystemer.

I *Schweiz* anvender tarifferne for motorkøretøjsforsikring bonussystem såvel for ansvarsforsikring som for kaskoforsikringen. Ansvarsforsikringens sædvanlige bonussystem, jfr. side 60. anvender 22 bonusklasse. Præmien varierer fra 50 pct. af grundpræmien op til 280 pct. af grundpræmien. For kaskoforsikringens vedkommende er der 5 bonusklasser, der varierer fra 70 pct. til 100 pct. af grundpræmien, jfr. nærmere side 00.

Ansvarsforsikringen kan tegnes mod en selvrisiko, der for automobiler til almindelig personkørsel udgør 200 frcs. Rabatten er på ca. 5 pct.

For kaskoforsikringen kan der være tale om selvrisiko på henholdsvis 200 frcs. og 300 frcs., jfr. nærmere side 61.

For unge kørere, d.v.s. personer under 25 år, gælder en selvrisiko på 200 frcs. under ansvarsforsikringen.

III.

I *Danmark* giver reglerne for tegning af motorkøretøjsforsikr
de ovenfor skitserede:

A. Ca. 75 pct. af motorkøretøjsforsikringerne her i landet tegnes i selskaber, der giver adgang enten til en bonusordning eller til en ordning med selvrisiko eller til en kombination af begge dele. Derimod giver disse selskaber ikke adgang til tegning af forsikringer uden selvrisiko og uden bonus.

Den nugældende bonusordning indeholder 4 bonusklasser, jfr. side 53, således at nye forsikringer, der placeres i bonusklasse 1, betaler 100 pct. af præmien, bonusklasse 2 75 pct. og bonusklasse 3 $56^1/_4$ pct. af præmien.

Efter skadefrit år flyttes forsikringen 1 bonusklasse ned, medens forsikringen efter en skade flyttes 2 bonusklasser op, dog ikke højere end til bonusklasse 1, medmindre der er tale om 2 eller flere skader på samme år eller skader to år i træk.

Endvidere er der indført en ny tarifklasse beregnet for forsikringstagere, som i 5 år ikke har haft skader, der har medført udbetaling for forsikringsselskabet (elitekørere). Præmieberegningen for disse forsikringer forudsætter en selvrisiko på 400 kr.

Bonusordningen kan frivilligt suppleres med en selvrisiko på normalt 300 kr. på såvel ansvar som kasko, dog at en skade, der medfører både ansvars- og kaskoerstatning kun medfører selvrisiko på indtil 300 kr. Derved kan ordningen frivilligt differentieres, således at forskellen på f. eks. den svenske ordning, hvis man tager en frivillig selvforsikring, ikke er så væsentlig. I sammenligning med den norske og svenske ordning bemærker man, at der ikke findes en automatisk regel om specialtarifering for de forsikringer, som havner i den laveste bonusklasse. Det er muligt, at forskellen i praksis ikke er så stor, idet selskaberne her i landet praktiserer en specialtarifering i tilfælde, hvor man skønner,

at skadernes antal og karakter giver grundlag derfor. Forskellen er altså nok snarere, at de norske og svenske systemer tilsigter at virke automatisk over for dårlige kørere.

Efter de samme tariffer her i landet kan forsikringen tegnes uden bonus, men i så fald forlanges en selvrisiko på mindst 300 kr. for såvel ansvar som kasko.

B. Et selskab, Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring (gensidig), tegner motorkøretøjsforsikring til fast præmie og uden selvrisiko. Dette selskab har ca. 25 pct. af samtlige automobilforsikringer.

Under denne ordning kan man imidlertid aftale frivillig selvrisiko på 250 kr. pr. skade under kaskoforsikringen men ikke under ansvarsforsikring. Denne selvforsikring medfører en præminenedsættelse under kaskoforsikring på $33^1/3$ pct. Der er endvidere givet adgang til, at forsikringer, som tegnes med en sådan selvrisiko, efter to skadefri år får denne rabat forhøjet til $66^2/3$ pct. af kaskoforsikringspræmien, dog for de laveste præmier 50 pct. Rabatten nedsættes igen fra $66^2/3$ pct. af kaskopræmien til $33^1/_3$ pct. af kaskopræmien, såfremt der anmeldes skader, som skyldes tilsidesættelse af færdselslovens regler, samt hvis der anmeldes mere end én skade under kaskoforsikringen, medens ansvarskader ikke medregnes.

Denne ordning er ikke en bonusordning og adskiller sig fra tarifselskabernes bonusordning derved, at man lægger vægt på skadens karakter, inden man tager stilling til, om rabatten fortabes. Derved har man søgt at imødegå den oftest forekommende indvending mod det normale bonussystem, nemlig at det føles uretfærdigt, at en skade, som den pågældende var uden skyld i, medfører tab af bonus.

Det nævnte selskab har endvidere indført en særlig tarif for elitekørere, ligeledes under forudsætning af at de pågældende i 5 år ikke har haft skader, der har medført udbetaling fra forsikringsselskabet.

Også for de forsikrede, der tegner til fast præmie og med eller uden selvrisiko, gælder de almindelige principper, at der vil kunne foretages specialtarifering, såfremt skadernes antal og karakter måtte give anledning dertil, hvilket kan have særlig betydning for ordninger med fast præmie, idet man ellers kunne befrygte, at netop forsikringstagere, hvis kørefærdighed havde vist sig mindre god, ville foretrække sådanne forsikringer med fast præmie uden selvrisiko, hvorved der ville ske en udvælgelse imod selskabet.

C. Endelig er der i den senere tid opstået forskellige systemer, som søger at udskille grupper af motorkørere, som man forventer skulle udgøre en bedre risiko end gennemsnittet, således at det skulle være muligt at tilbyde en billigere præmie. To af de selskaber, som tilbyder forsikringer af denne art, arbejder med grupper på 100 eller derover og tegner forsikring med en selvrisiko på 200 kr. Den præmie, som opkræves, er en foreløbig præmie, som indenfor visse grænser kan tilbagebetales, og efterbetaling kan fide sted ligeledes indenfor visse grænser, alt afhængig af skadesforløbet indenfor den pågældende gruppe, hvortil forsikringen er knyttet.

IV.

I betragtning af, at ønsket om en mere udbredt selvrisikoordning er begrundet i formodninger om, at en sådan ordning vil kunne medføre betydelige præmiereduktioner, vil det være naturligt at se lidt nærmere på, hvilke besparelser der skønnes at kunne opnås ved selvrisikoordninger. Det vil navnlig være af betydning, om besparelserne væsentlig overstiger de til selvrisikoen svarende skadesudgifter.

I det følgende er der søgt at skønne herover, men meget beror på et ret usikkert skøn, men formentlig er skønnet dog af en sådan værdi, at det kan have interesse for bedømmelsen af den størrelsesorden, som besparelserne måtte have.

Det er ofte nævnt under debat af denne art, at de små skader koster lige så meget at behandle som de store skader. Dette er imidlertid formentlig ikke rigtigt. Det er vel rigtigt, at de små skader er relativt dyrere, men ved behandlingen af småskaderne må dog nødvendigvis udgifterne pr. skade ligge under gennemsnittet af udgifterne ved skadernes behandling. Såfremt det antages, at den gennemsnitlige skadesbehandling koster ca. 20 pct. af skadesbeløbet, kan man formentlig skønne, at behandlingen af småskaderne koster højst 35 pct. af det skadesbeløb, som afskæres ved en selvforsikring af den sædvanlige størrelsesorden. Dette skøn kan begrundes i betragtninger over skadeudgiftens størrelse og antallet af de skader, det må have drejet sig om. Hvis man f. eks. anvender en selvrisiko af en sådan størrelse, at der opnås besparelse i skadesudgifterne på 25 pct., er det klart, at besparel-

serne i udgifter til skadesbehandling vil overstige disse 25 pct. af de samlede udgifter til skadesbehandling. Dog må man herved tage i betragtning, at der i de sparede skadesudgifter indgår en del beløb hidrørende fra skader, som overstiger selvrisikoen, og som altså må behandles af selskabet. For disse skaders vedkommende opnås der ikke nogen besparelse i udgifterne til skadebehandling, heller ikke for kaskoforsikringens vedkommende, men måske snarere øgede udgifter. Det beløb i sparede direkte skadesudgifter, som skal lægges til grund ved bedømmelsen af de sparede udgifter til behandling af skaderne er derfor kun en del af de 25 pct. Derved finder man en undergrænse for besparelsens omfang, og overgrænsen må bedømmes på grundlag af skadernes antal set i forhold til det samlede antal skader, som ville være blevet anmeldt til behandling, hvis selvrisikoen ikke havde været anvendt.

Det er nok muligt, at dette skøn kan enten bekræftes eller afkræftes, når der foreligger nærmere oplysninger om omkostningsfordelingerne i selskaber, som driver motorkøretøj sforsikring.

Såfremt en almindelig automobilforsikring drives med en samlet omkostning på 30 pct. og en skadesprocent på 70, vil fordelingen se således ud:

Policeadministration	16
Skadesbehandling ...	14
Skadesbeløb	70
	100

Disse tal vil formentlig passe i det væsentlige på selskaber, der driver motorkøretøj sforsikring med bonus, men som udgangspunkt bør man søge frem til udgifterne ved forsikringer uden bonus og uden selvforsikring for at kunne bedømme, hvilken virkning en selvrisiko vil have. Et selskab, som havde de samme forsikringer uden bonus og uden selvrisiko ville opnå en større præmieindtægt, og når hensyn tages hertil, ville de tilsvarende tal formentlig se således ud:

Policeadministration	12
Udgifter til skadebehandling	16
Skadesbeløb	72
	100

Udgifterne til skadesbehandling kan ikke deles op i ansvar og kasko, men hvis man foretager en fordeling i forhold til præmiens størrelse, vil dette vel være nogenlunde tilstrækkeligt som basis for disse skønsmæssige betragtninger, og måske kan man herefter regne med, at ca. $^1/_3$ af udgifterne hidrører fra ansvar og $^2/_3$ fra kasko.

En selvrisikoordning som den, der praktiseres i øjeblikket, vil ikke medføre omkostningsbesparelser under ansvarsforsikring, men vil vel snarere virke noget fordyrende, da selvforsikringen kun i meget ringe omfang bevirker, at skaderne ikke anmeldes og behandles. Sædvanligvis vil skadelidte anmelde sit krav, som derefter dækkes af forsikringsselskabet, hvorefter dette må søge selvrisikobeløbet betalt af skadevolder. Der spares således kun i ringe omfang behandlingsutgifter, og til gengæld får man administrationsudgifter med at inddrive selvforsikringsbeløbet. Man kan heller ikke regne med nogen besparelse af omkostningerne indenfor policeadministrationen, i hvert fald ikke af nogen videre betydning, og besparelserne i de administrative udgifter vil altså alene komme til at hvile på de ca. 10 pct. ($^2/_3$ af 16 pct.), der anvendes til skadesbehandling indenfor kasko. En selvrisiko, der bortskar 25 pct. af skadesudgifterne skulle derefter kunne give en besparelse i administrative udgifter på ca. 4 pct. af de samlede udgifter (35 pct. af besparelsen i direkte skadesudgifter for kasko, der antages at være $^2/_3$ af 18 pct. eller ca. 12 pct.).

Skadesudgifterne forudsattes reduceret med 25 pct., d.v.s. med 18 pct. af de samlede udgifter. Den samlede besparelse ville altså blive på højst ca. 22 pct.

Hvis man tænkte sig en selvforsikringsordning, hvorefter ansvarsskader, som ikke oversteg selvforsikringens beløb, helt kunne afvises, ville besparelsen kunne blive noget større, måske ca. 2 pct. større eller højst ca. 6 pct. i alt.

Det bemærkes, at de forventninger, som har været fremsat om det antal skader, som kan afskæres af en selvforsikring på f.eks. 200 kr. nok er stillet for højt. Der vil i hvert fald ikke kunne afskæres halvdelen af antallet af skader med en selvforsikring på 200 kr., og dette antal må antages at være faldende som følge af prisudviklingen, selv om der måske nok i udviklingen er et træk, som går i den modsatte retning, da den forøgede trafikintensitet øger antallet af småskader i forhold til antallet af store skader. Også parkeringsskader er formentlig med til relativt at øge antallet af småskader.

V.

Der er af motororganisationernes repræsentant, direktør V. Lærkes, den 29. marts 1968 modtaget et indlæg af følgende indhold:

»Motororganisationerne (FDM, KDAK og LDV), der i arbejdsudvalget vedrørende motorkøretøjsforsikringen har været repræsenteret af direktør V. Lærkes, FDM, stillede på arbejdsudvalgets møde den *) forslag om, at kommissionen iværksatte en undersøgelse af de med indførelsen af en tvungen selvrisiko - omfattende såvel ansvars- som kaskoforsikring — påregnelige virkninger.

Baggrunden for dette forslag var en i de nedenfor anførte synspunkter begrundet tro på, at et obligatorisk forsikringsfrit bundområde ville bortskære en betydelig del af forsikringsselskabernes udgifter og dermed muliggøre en kraftig sænkning af præmieniveauet.

I det omfang, den foreslåede undersøgelse måtte bekræfte rigtigheden af motororganisationernes opfattelse, burde kommissionen tage initiativ til udarbejdelse af nødvendige udkast til lovændringer.

Motororganisationernes repræsentant har i denne forbindelse understreget, at den afstandtagen fra forslaget om tvungen selvrisiko, som organisationerne har givet udtryk for i den foran under afsnit I refererede udvalgsbetænkning nr. 179 af juli 1957, var en naturlig følge af den på daværende tidspunkt foreslåede lovgivning om objektivt ansvar, hvor brugen af obligatorisk selvrisiko er uantagelig.

Den i den netop nævnte udvalgsbetænkning formulerede flertalsindstilling om gennemførelse af objektivt ansvar i sager om skader forvoldt af motorkøretøjer hvilede bl.a. på den af professor H. Ussing m.fl. fremsatte påstand, at hvis trussel om tab af liv og førlighed og straftruslen ikke virkede tilstrækkelig præventivt, kunne en økonomisk trussel slet ikke. Denne betragtning, der jo strengt taget borttager begrundelsen for alle mindre bødestraffe, ansås og anses af motororganisationerne (og mange andre) som temmelig livsfjern. Truslen på liv og lemmer virker kun på en del af menneskene - men formodentlig i øvrigt de samme, der i dag frivilligt tegner forsikring med selvrisiko eller befinder sig i tarif selskabernes højere bonusklasser, altså de ansvarsbevidste. Organisationerne er tilbøjelige til at tillægge en tvungen selvrisiko større præventiv betydning end truslen om bødestraf.

Viden om, at enhver indtruffen skade automatisk vil belaste ejeren eller føreren af køretøjet med en udgift op til grænsen for selvrisikoen vil virke væsentlig mere præventivt end bødetruslen, bl.a. fordi opdagelsesrisikoen er ringe, og fordi et betydeligt antal skadesager, hvortil politiet får kendskab, ikke medfører optagelse af rapport.

Den første virkning af tvungen selvrisiko skulle herefter være en nedsættelse af skadernes antal.

Som en anden samfundsøkonomisk fordel ved en tvungen selvrisikoordning må fremhæves den begrænsning af de værdiløse reparationer af ikke-sikkerhedsforringende småskader, herunder de såkaldte »kosmetikskader«, der vil følge af, at det for den enkelte motorejer ikke kan betale sig at lade disse reparationer udføre.

Også den af de på dette område implicerede omtalte tendens til at øve den »lille forsikringssvindel«, som praktiseres først og fremmest af forsikringstagerne, men også af værkstederne og andre melleminstanser, vil for størsteparten falde bort inden for det uforsikrede område. Det erkendes, at denne besparelse på forsikringskontoen for en del ikke er en samfundsmæssig besparelse, men »den lille svindel« er et forsøg på at bringe en slags reparationsabonnement ind under forsikringsdækningen, hvilket forekommer urimeligt, særligt da det ikke er alle forsikringstagere, der omfattes af »abonnementet«, men kun de, der praktiserer denne uregelmæssighed.

Som et yderligere synspunkt til støtte for en tvungen selvrisiko må nævnes, at det efter forsikringsselskabernes egne oplysninger til offentligheden må antages, at reparationer af småskader repræsenterer en meget betydelig del af den samlede skadesudgift. Et obligatorisk forsikringsfrit bundområde vil derfor få væsentlig

*) Spørgsmålet er blevet behandlet på et møde i kommissionens arbejdsudvalg vedr. motorkøretøjsforsikring den 3. maj 1963.

indflydelse på størrelsen af selskabernes udgifter til administration af småskader.

Selv om udgiften til administration af den enkelte lille skade ligger under gennemsnitsudgiften pr. skade for samtlige skader, må den talmæssige overlegenhed af småskaderne få en ikke ubetydelig virkning.

Endelig er det uden videre klart, at bortskæring af de talrige småskader vil nedsætte selskabernes direkte skadesudgifter ganske betydeligt.

For at opnå de ovenfor omtalte forbedringer har motororganisationerne stillet forslag om ved lovændring at søge gennemført forbud mod forsikring af bundværdien af enhver skade, forvoldt af eller på motorkøretøjer, der ellers var dækket af en ansvars- eller kaskoforsikringspolice.

Størrelsen af den obligatoriske selvrisiko måtte være afhængig af resultatet af den af organisationerne foreslåede undersøgelse af skadesforløbet af de i en årrække indtrufne skader behandlet af forsikringsselskaberne. Motororganisationerne afleverede i dette øjemed til kommissionen forslag til et spørgeskema, der i udfyldt stand måtte kunne anvendes ved vurderingen af, hvor den naturlige grænse for selvrisikoen burde ligge, afhængig af hvilken besparelse i præmieniveauet man tilsigtede. Kommissionen vedtog at indhente de af motor organisationerne foreslåede oplysninger, idet et i forhold til forslaget let reduceret spørgeskema af kommissionen udsendtes til forsikringsselskaberne (skema - se bilag)*). Besvarelserne blev efter henstilling fra forsikringsselskaberne af hensyn til disses indbyrdes konkurrenceforhold ikke meddelt offentligheden, ej heller forsikringskommissionens medlemmer, men forbeholdtes formandsskabet. Såfremt afsnit 5 i notat af 12 –11 –1965**) er et forsøg på bearbejdning af de indhentede besvarelser, må det erkendes, at det er blevet ved forsøget. Ingen vil efter motororganisationernes bedømmelse kunne udlede noget som helst af det i afsnit 5 oplyste.

*) Bilag nr. 175.

**) Jfr. betænkningens tekst IV side 74, samt side 69 f.f., (afsnit om synspunkter om indførelse af tvungen selvrisiko under motorkøretøjsforsikring), der svarer til indholdet af nævnte notat.

Det erkendes, at den foreslåede undersøgelse ikke ville kunne påvise den nøjagtige størrelse af de af selvrisikoordningen følgende besparelser på grund af

a) nedsættelse af skadesudgiften som følge af øget præventionsvirkning,
b) begrænsningen i reparationer af »kosmetıkskaderne«,
c) begrænsningen i administrationen af småskader,

men undersøgelsen vil *give* en tilstrækkelig god forestilling om den besparelse på skadeudgiftskontoen, der kunne opnås ved de i betragtning kommende selvrisikobeløb.

Mod forslaget om en obligatorisk selvrisiko taler efter motororganisationernes opfattelse ikke hensynet til skadelidte, hvis retsstilling ikke vil blive væsentligt forskellig fra hans aktuelle retsstilling. Han må fremdeles vurdere mulighederne for under en retssag at indtale sit krav om erstatning, således at hans risiko alene består i, at den formodet erstatningspligtige ikke formår at præstere det af selvrisikoen omfattede beløb. Såfremt selvrisikoen eksempelvis ansættes til 400-600 kr., vil denne risiko blive uhyre begrænset, og endelig ville et tab af denne størrelsesorden i det moderne samfund næppe medføre velfærdstab for nogen. Om det måtte anses for nødvendigt, ville skadelidtes krav kunne sikres ved lovbestemt pant i motorkøretøjet, jvfr. færdselslovens affattelse inden ændring ved lov nr. 206 af 11.6. 1959

Det bemærkes i denne forbindelse, at brugen af motorkøretøj i dag er et så væsentligt og naturligt led i dagligdagens tilværelse, at de ud fra tidligere tiders vurdering af motorkøretøjer som »farlig bedrift« anlagte synspunkter på erstatningspligten i nogen grad må forekomme at være udtryk for vanetænkning. Det fremhæves, at en skadelidt på adskillige andre af dagliglivets områder, hvor pligt til tegning af ansvarsforsikring ikke foreligger, fremdeles ikke vil være tilgodeset i samme omfang som på det her aktuelle område.

Heller ikke hensynet til skadevolder i tilfælde af ansvarsskader taler med nogen vægt mod den foreslåede ordning.

Som en anden betænkelighed ved den fore-

slåede ordning er nævnt, at denne vil virke procesbefordrende og dermed belaste domstolene mere end hidtil, hvor den altovervejende del af skadessagerne reguleres ved forsikringsselskabernes mellemkomst.

Hertil bemærker organisationerne:

at forsikringsselskaberne fremdeles vil blive involveret i enhver sag af nogen betydning, og at selskabets stilling til den konkrete sag i høj grad vil være retningsgivende for den stilling, den formodet erstatningspligtige vil indtage, og
at færdselslovens erstatningsregler og domstolenes praksis på grundlag af disse regler allerede har givet forholdsvis faste retningslinier til belysning af det betimelige i at føre proces.

Den fra forsikringsselskabernes side fremhævede frygt for, at en obligatorisk selvrisiko vil friste til at kumulere skader, synes at kunne imødegås i tilstrækkeligt omfang ved en effektiv taksationsvirksomhed, der med det formodet mindre antal sager vil blive lettere at gennemføre.

Det erkendes, at en obligatorisk selvrisiko på ansvarsforsikringen kan friste en skadevolder til at unddrage sig sit ansvar, og at det, i det omfang den pågældende ikke findes, vil virke uheldigt, om skadelidte på grund af en obligatorisk ordning selv må bære skaden, men dette synes ud fra en helhedsbedømmelse ikke at tale imod organisationernes forslag, hvorved bemærkes, at det i dag almindeligt anvendte bonussystem og/eller frivillig selvrisiko afføder lignende virkninger.

Motororganisationerne har bemærket sig, at der i årene 1962-67 er sket en meget mærkbar stigning i salget af navnlig kaskoforsikringspolicer med selvrisiko. Ved begyndelsen af dette årti blev kun ganske få procent af samtlige policer udstedt med selvrisiko, medens i dag omkring halvdelen af policerne vedrørende motorkøretøjsforsikringer kaskotoger, der er tegnet med selvrisiko.

Det forekommer indlysende, at der ikke umiddelbart ved at betragte de i dag gældende tariffer kan udtales noget som helst om, hvorledes en præmietarif ville komme til at se ud, under forudsætning af tvungen selvrisiko på begge forsikringsarter. Den omstændighed, at ansvars- og kaskoforsikring praktisk taget altid tegnes som én forsikring, populært kaldet motorforsikringen, giver i dag selskaberne mulighed for at »jonglere« med tarifferne for ansvars- og kaskoforsikring. Den præmiereduktion, der bør følge af en obligatorisk selvrisikoordning, må derfor beregnes på grundlag af en tilbundsgående vurdering af det på motororganisationernes foranledning indhentede materiale.

Derimod synes det rimeligt af den foran nævnte udvikling at slutte, at en lovbestemmelse, der som foreslået indfører et begrænset uforsikret område indenfor »motorforsikringen« ikke vil blive mødt med større protester fra forsikringstagerne — forudsat at de indvundne besparelser kommer til udtryk i betydelige præmienedsættelser. En af FDM gennemført gallupundersøgelse kan tolkes i samme retning.

At forsikringsselskaberne ikke på forhånd er venligt stemt overfor motororganisationernes forslag er forståeligt. Der vil blive tale om en ny-tarifering som nævnt uden alt for megen støtte i de gamle tariffer, og rimeligvis en ikke ubetydelig omlægning af administrationen. Men enhver nydannelse kræver naturligvis mod og god vilje til dens gennemførelse. Motororganisationerne beklager meget, at de på organisationernes initiativ indhentede statistiske oplysninger ikke har kunnet fremlægges.

Såfremt forbud mod forsikring af en vis del af enhver skade forvoldt af motorkøretøjer gennemføres, og udgangspræmierne er fastlagt, ses intet til hinder for på dette nye grundlag at videreføre de tanker om differentiering mellem gode og dårlige forsikringstagere, der i de gældende tariffer giver sig så mangfoldige udtryk.

I modsætning til, hvad der foran er sagt om forsikring af småskaderne, anser motororganisationerne det for uhyre vigtigt, at alle de større forsikringer kaskotoger, der er tegnet på brugen af køretøjerne, bringes ind under forsikringsdækningen.

Organisationerne er vidende om, at der for tiden foregår et arbejde med at revidere de af selskaberne anvendte standardpolicer, og håber, at de mangler, der for tiden kan konstateres,

og som i enkelte tilfælde kan medføre velfærdstab for en forsikringstager, snarest rettes, hvorved bemærkes, at de ud fra almindelige rimelighedshensyn nødvendige ændringer for den helt overvejende dels af vedkommende vil kunne ske uden nævneværdige ekstra udgifter for forsikringsselskaberne«.

Det forslag, som foreligger, går ud på, at der såvel for ansvarsforsikringens som for kaskoforsikringens vedkommende indføres en tvungen selvrisiko af en passende størrelse. I modsætning til den foran side 69 omtalte kommission, som i 1957 fremsatte forslag om en tvungen selvrisiko på 200 kr. for såvel ansvarsforsikring som kaskoforsikring, går det nu foreliggende forslag ud på, at der for ansvarsforsikringens vedkommende ikke skulle være nogen forsikringsdækning for selvrisikoen. Dette betyder, at skadelidte, som har et krav, må indtale dette mod skadevolder, og erstatningens gennemførelse således gøres afhængig af, om skadevolder er i stand til at betale beløbet. Forslaget er således videregående end det tidligere.

Begrundelsen er også forskellig fra den tidligere fremførte.

Det vil fremgå af det foran anførte (side 70), at forslaget af 1957 var begrundet af præventive hensyn, idet man først og fremmest ønskede at forbedre trafiksikkerheden. Ønsket om en præmiereduktion kom i anden række, selv om det var klart, at en tvungen selvrisiko ville medføre præmienedsættelser, og i særlig grad såfremt den efter sin hensigt virkede præventivt og forbedrende på trafiksikkerheden. Efter det nu foreliggende forslag fra V. Lærkes er det spørgsmålet om en præmiereduktion, der kommer i første række.

Det er den almindelige opfattelse i dag indenfor forsikringsselskabernes sagkyndige, at en selvrisiko ikke vil kunne forbedre trafiksikkerheden og heller ikke har nogen præventiv virkning udenfor småskadernes område.

Det er i øvrigt også i den offentlige debat anført, at man kan påpege en række andre forhold, som virker præventivt, bl.a. den risiko som føreren af automobilet selv udsætter sig **for,** den risiko han udsætter sine passagerer for, almindelige moralbegreber og frygt for straf og for andres dom og holdning, samt forstandsmæssige overvejelser af, hvad der i det lange løb betaler sig bedst, jfr. også herved Henry Ussing: Nordisk Lovgivning om Erstatningsansvar, (side 33) samt den ovenfor (side 71) omtalte betænkning, hvor mindretallene har været inde på lignende betragtninger.

Man kan formentlig sammenfatte disse synspunkter således, at man ikke kan tillægge selvrisiko nogen selvstændig præventiv virkning i de tilfælde, hvor skaden ikke har kunnet afværges af meget vægtigere hensyn, som f. eks. hensynet til egen sikkerhed og hensynet til passagerernes sikkerhed.

Fra forsikringsselskabernes side har man været af den opfattelse, at en regel om tvungen selvrisiko formentlig ville være uheldig. Som forholdet er i dag med en frivillig selvrisikoordning, ydes der en rabat, som overstiger den rabat, som svarer til en gennemsnitlig besparelse af skadesudgifter og omkostninger. Derved kan der gives fordelagtige vilkår for de gode kørere og til kørere med lille kørselsbehov, som netop fortrinsvis vil vælge en ordning med selvrisiko. Såfremt forsikring med selvrisiko derimod bliver tvungen eller den mest almindelige, vil det ikke være muligt at give nogen forhøjet rabat for den tvungne selvrisiko.

Dertil føjer selskaberne, at en påvtungen selvrisiko oftere vil friste til at søge risikoen undgået ved f. eks. at cumulere skader, end hvor det drejer sig om et publikum, der frivilligt har søgt selvrisikoen.

Et selskab arbejder som nævnt side 74 med faste præmier uden bonus men eventuelt med en selvrisiko på frivillig basis med to rabatsatser, dog kun indenfor kaskoforsikringen, medens ansvarsforsikringen altid tegnes til fast præmie uden bonus og uden selvrisiko. Dette forsikringsselskab er af den opfattelse, at selvrisiko under enhver form, såvel tvungen som frivillig, bør undgås indenfor ansvarsforsikring. Man henviser herved til, at ansvarsskader under alle omstændigheder som hovedregel bliver behandlet af forsikringsselskabet, således at selvrisikoen ikke medfører nogen administrativ besparelse men derimod administrationsudgifter. Dertil kommer, at man ved en selvrisiko indenfor ansvar frister til, at skadevolderen ikke vedkender sig skaden.

Bonusordningen er her i landet og også i udlandet et almindeligt element ved tarifering af automobilforsikring. Tilhængere af denne ordning finder, at man herved opnår en form for selvrisiko, der er lettere at administrere end den direkte form for selvforsikring. Endvidere mener disse selskaber, at ordninger af denne art er

mere egnet for det store flertal af forsikringstagere. Navnlig for ansvarsforsikringens vedkommende er den lettere at administrere, idet administration af en selvrisiko under ansvarsforsikring giver administrative udgifter ved opkrævning af det selvrisikobeløb, som forsikringsselskabet har måttet udrede til skadelidte, men som efter ordningen skal bæres af forsikringstageren. Tilsvarende udgifter findes ikke ved bonusordninger eller er i hvert fald minimale, idet man med de tekniske hjælpemidler, der findes, er i stand til uden større udgifter at regulere præmien efter hver skade. For forsikringstageren indebærer bonusordningen den fordel set i forhold til selvrisiko, at det indenfor et enkelt år er maksimeret, hvor meget forsikringstagerens egen risiko kan blive, således at de økonomiske konsekvenser bliver begrænset og bedre kan indpasses i forsikringstagerens økonomi.

Såvel her i landet som i udlandet kritiseres bonussystemet ud fra betragtninger om, at det virker uretfærdigt, at bonus fortabes, selv om forsikringstageren er uden skyld i den indtrufne skade. Herimod hævdes det, at bonussystemet som nævnt er en form for selvrisikoordning, og under en form for selvrisiko må forsikringstageren indenfor selvrisikoens rammer bære risikoen uanset skyld eller ikke-skyld. Noget af misforståelsen skylden muligvis navnet bonus, som jo f. eks. indenfor livsforsikring bruges i en hel anden betydning. (I England anvender man udtrykket »no claims discount«, hvilket er et mere træffende udtryk, men også mere upraktisk i brug).

Det er også indvendt mod bonusordningen, at den selvrisikovirkning, som bonusordningen indeholder, kun kommer i funktion én gang, nemlig forud for den første skade. Derefter er bonus gået tabt, og forsikringstageren afholdes ikke fra at anmelde fremtidige skader ud fra et ønske om at bevare bonus. Denne indvending er ikke rigtig mere. Dels er bonusbeløbene nu så store, at de, når det drejer sig om den sædvanlige forsikring på både ansvars- og kaskoforsikring, overstiger skader på 300 kr., og dels er systemet ændret, således at også skade nr. 2 indenfor samme år eller indenfor det følgende forsikringsår kan få yderligere virkning i form af en præmieforhøjelse som følge af overførsel til en anden bonusklasse, jfr. s. 53.

Bonusordningen begrundes imidlertid ikke med en præventiv virkning men i det væsentlige med ønsket om at afskære småskaderne i et vist omfang.

For både forsikringer med selvrisiko og forsikringer med bonus gælder det, at der ved ordninger af denne art opnås en vis tariferingsmæssig virkning som automatisk supplerer tariferingssystemet.

Denne selvvirkende tariferingsfunktion består i, at en selvrisiko eller en bonusordning har en tiltrækning for den gode risiko eller i hvert fald for de forsikringstagere, der selv mener at være en god risiko. Dette vil generelt betyde, at de forsikringstagere, som vælger f. eks. en bonusordning med selvrisiko eller en selvrisikoordning med yderligere præmienedsættelse efter en vis skadefri periode, gennemsnitligt vil fremvise et skadesforløb, som er bedre end det normale og bedre, end man kunne forvente ved at betragte skadesforløbet i en forsikringsbestand, der hverken har bonus eller selvrisiko.

Efter 1960, da diskussionen om en videre anvendelse af selvrisiko på motorkøretøj sforsikringer begyndte, var det i realiteten indenfor selskaber, der dækkede ca. 75 pct. af den samlede bestand af motorkøretøjsforsikringer, indført en vis form for selvrisiko på alle forsikringer. Forholdet var det, at Dansk Automobilforsikrings Forbund, der dækkede ca. 60 pct. af præmieindtægten, allerede for en række år tilbage havde indført den bestemmelse, at en forsikring kun kunne tegnes enten med sædvanlig rabatordning efter skadefrit år (bonusordning) eller mod en selvrisiko på 200 kr. og til fast præmie. Den tidligere regel om adgang til at tegne såvel uden bonusordning som uden selvrisiko var bortfaldet. Også andre forsikringsselskaber end de til Dansk Automobilforsikrings Forbund knyttede selskaber fulgte de samme principper, således at ca. 75 pct. af den samlede bestand var tegnet enten med bonus eller med en selvrisiko på mindst 200 kr.

Et enkelt selskab (Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring) tegnede motorkøretøjsforsikringer uden selvrisiko og uden bonusordning.

I den forløbne tid er der sket væsentlige forskydninger heri. Indenfor Dansk Automobilforsikrings Forbund og selskaber, der følger lignende principper, er selvrisikoen blevet forhøjet fra 200 til 300 kr., og bonusordningens virkning som selvrisiko er ligeledes blevet forøget ved at indføre flere bonussatser og ved at indføre bestemmelser om, at også skader inden-

for samme forsikringsår eller skader to forsikringsår i træk kan få virkning for forsikringens placering i bonusklasserne. Derved opnås, at den selvrisikovirkning, som er knyttet til bonusordningen, ikke er udtømt med den første skade, jfr. nærmere side 53. For Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring er der i den mellemliggende tid indført adgang til selvrisiko på kaskoforsikringen men derimod ikke på ansvarsforsikringen, og en yderligere prømienedsættelse på kaskoforsikringen efter en vis skadefri periode, jfr. nærmere side 74. Dertil kommer såvel for forbundsselskaberne og andre selskaber adgang til en yderligere præmiereduktion efter 5 sammenhængende år, der er forløbet uden skader, som har belastet forsikringsselskaberne, jfr. nærmere side 53.

I begyndelsen af 60-erne, da diskussionen begyndte, var forholdet således det, at ca. 75 pct. af alle forsikringer var tegnet enten med bonus eller med selvrisiko, og indenfor dette område kunne striden således alene gå ud på en diskussion om, hvorvidt man måtte foretrække selvrisiko fremfor en bonusordning.

Efter den udvikling, der nu er foregået, er forholdet det, at mere end halvdelen af forsikringerne i Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring er tegnet med selvrisiko, og dette betyder, at der af den samlede forsikringsbestand af motorkøretøj sfo rsikringer nu kun er ca. 12 pct., som hverken har bonus eller selvrisiko. De resterende 88 pct. er enten tegnet med selvrisiko eller med bonus.

For de ca. 75 pct.s vedkommende er forholdet uforandret, dog med den ovenfor beskrevne ændring, der medfører øget selvrisikovirkning for bonusordninger og også øgede selvrisikobeløb. Dertil kommer, at ca. 30 pct. har suppleret bonusordningen med en selvrisiko (30 pct. af 75 pct. vil altså sige ca. 20 pct. af den samlede forsikringsbestand).

Situationen for ansvarsforsikringens vedkommende bliver således, at ca. 75 pct. har enten selvrisiko, varierende fra 300 kr. til 400 kr. eller en bonusordning, hvis selvrisikovirkning må antages at være af samme størrelsesorden eller større. For de ca. 25 pct.s vedkommende er der ikke, heller ikke efter de nyere regler, nogen selvrisiko på ansvarsforsikring.

For kaskoforsikringens vedkommende er resultatet dette, at kun ca. 12 pct. er uden selvrisiko eller uden bonusordning.

Ved den nærmere behandling af det rejste spørgsmål om tvungen selvrisiko vil det formentlig være nødvenidgt at sondre mellem ansvarsforsikring og kaskoforsikring.

Af de oplysninger, som er indhentet fra udlandet, kan konstateres, at ingen af de pågældende lande har indført tvungen selvrisiko og altså heller ikke tvungen selvrisiko *for ansvarsforsikringens vedkommende.* Spørgsmålet har været diskuteret i Frankrig under en rundbordskonference om motorkøretøjsforsikring, men standpunktet fik ikke tilslutning (bilag nr. 174).

Med hensyn til frivillig selvrisiko for ansvarsforsikringen er forholdet det, at man i flere lande, f.eks. Sverige og Norge ikke indenfor de sædvanligt gældende tariffer tilbyder frivillig selvrisiko for ansvarsforsikring men derimod bonusordninger. I andre lande, f.eks. Schweiz kan forsikringen tegnes med selvrisiko på ansvarsforsikringen, men den rabat, som ydes, er ikke væsentlig. Der er altså ikke nogen tilskyndelse til frivilligt at tegne forsikring med selvrisiko på ansvarsforsikringen.

Den undersøgelse af de indhentede statistiske oplysninger, som sekretariatet har foretaget, jfr. oven for side 74, giver til resultat, at de administrative besparelser ved indførelse af en selvrisiko på ansvarsforsikring er små eller negative.

Såfremt en selvrisiko på ansvarsforsikring skulle have interesse i form af en præmiebesparelse, måtte selvrisikoen altså have en væsentlig præventiv virkning.

I udlandet må man efter de oplysninger, som foreligger, antages at forudsætte, at der ikke tillægges selvrisiko præventiv virkning i væsentligt omfang inden for ansvarsforsikringen.

Her i landet er den almindelige opfattelse på linie hermed, og dertil kommer, at der for ansvarsforsikringens vedkommende er ulemper ved en selvrisiko.

Såfremt ordningen gennemføres, således at forsikringsselskabet ikke skal betale inden for selvrisikobeløbet, vil det betyde, at ikke alle skadelidte vil få deres erstatningskrav dækket.

En lang række sager måtte indbringes for domstolene, for at skadelidte kunne inddrive beløbene, og en selvrisiko af en størrelsesorden, der kunne være tale om, ville medføre uforholdsmæssig store omkostninger, såfremt beløbene skulle inddrives ved domstolene. Ordningen ville også betyde en væsentlig belastning af domstolene.

I de tilfælde, hvor erstatningskravet overstiger selvrisikoen, vil der ofte opstå uenighed mellem selskaberne og deres forsikringstagere om sagens prøvelse for domstolene, idet forsikringstagerne vil få en større interesse, end de har i dag, for en prøvelse af erstatningsansvaret ved domstolene. Allerede den nuværende ordning med bonus og/eller selvrisiko kan medføre besvær, som imidlertid ville blive yderligere og væsentligt forøget ved en tvungen selvrisikoordning, som ikke på forhånd er accepteret af forsikringstageren.

Kommissionen er af den opfattelse, at en selvrisiko for ansvarsforsikringens vedkommende gående ud på, at der ikke kunne tegnes forsikring inden for selvrisikoens beløb er uantagelig efter herskende opfattelse, bl.a. af hensyn til de skadelidte. En sådan ordning ville også belaste politi og domstole, således at man ikke undgik omkostninger men kun flyttede dem og antagelig forøgede dem.

Skulle en tvungen selvrisikoordning gennemføres, måtte det således efter kommissionens opfattelse være i den hidtil kendte form, således at forsikringsselskaberne måtte udrede erstatningsbeløbet og derefter gøre regres mod forsikringstageren for skadesbeløbet inden for selvrisikoens beløb. De administrative fordele ved en sådan ordning ville antagelig være negative, jfr. side 75. Såfremt en sådan ordning skulle gennemføres, måtte først og fremmest præventive hensyn tale for bestemmelse af denne karakter.

De erfaringer, som fremgår af de oplysninger, der er indhentet fra udlandet, jfr. side 52-68, og de statistiske oplysninger, som foreligger om danske forhold, kan ikke støtte en formodning om, at en selvrisiko skulle have sådanne præventive virkninger, at dette kunne føre til et krav om tvungen selvrisiko. Der er heller ikke på anden måde fremkommet oplysninger, som kunne tale for at gøre et sådant indgreb på aftalefrihedens område.

For kaskoforsikringens vedkommende viser oplysningerne fra udlandet, at der ydes betydelige rabatter på kaskoforsikring, såfremt den tegnes med en selvrisiko. I nogle lande tegnes kaskoforsikring som hovedregel med en selvrisiko. Det gælder f.eks. Norge og Sverige. Her i landet er forholdet det, at alle selskaber tilbyder selvrisiko på kaskoforsikring, det gælder altså også det selskab, som ikke ønsker at tegne med selvrisiko på ansvarsforsikring. Af den undersøgelse, som er foretaget på grundlag af de statistiske oplysninger om skadernes størrelse, jfr. ovenfor side 74, fremgår det, at der - ligesom i udlandet - her ydes betydelige rabatter på kaskoforsikringen, og at disse rabatter er større, end man kunne forvente, d.v.s., at en tvungen selvrisiko over hele kaskoforsikringens område formentlig ville medføre en mindre præmieforhøjelse for de forsikringstagere, som frivilligt har tegnet forsikring med selvrisiko under forudsætning af, at den tvungne selvrisikos indførelse ikke medførte en betydelig præventiv virkning.

Forholdet er imidlertid det, at den frivillige selvrisiko eller en bonusordning med selvrisiko virkning, der er lige så stor eller større, allerede er i kraft for ca. 88 pct. af samtlige forsikringer. En tvungen selvrisiko for kaskoforsikringen ville altså ikke få nogen større virkning, da den kun ville få betydning for ca. 12 pct. af de løbende forsikringer.

Såvel her i landet som i udlandet kan man altså konstatere, at forsikringsselskaberne gennem deres præmiepolitik animerer til tegning af forsikring med selvrisiko på kasko eller - om man vil - modarbejder tegning af kaskoforsikring uden selvrisiko eller bonus.

Dette sker formentlig ikke så meget, fordi man mener, selvrisikoen har en betydelig præventiv virkning, selv om den præventive virkning nok er større inden for kaskoforsikringens område end inden for ansvarsforsikringens. Begrundelsen er snarere, at det kan være vanskeligt at skaffe tilstrækkelig arbejdskraft til behandling af samtlige småskader, og at man ved selvrisiko og bonussystemer *på kasko* afskærer en betydelig del af småskaderne, som således ikke kommer til behandling i forsikringsselskaberne.

Kommissionen er af den opfattelse, at selv om der kunne tillægges selvrisikoen nogen præventiv virkning inden for kaskoforsikringens område, vil der ikke kunne opnås væsentlige besparelser ved indførelse af en ved lov påbudt selvforsikring, da som nævnt allerede 88 pct. har en selvrisikoordning eller en bonusordning, der kan sidestilles hermed. Dertil kommer, at det kunne virke stødende helt at forbyde forsikringsdækning inden for selvrisikobeløbet. Nogle forsikringstagere ville måske kunne få denne dækning i udenlandske selskaber. Og i så fald var i hvert fald intet sparet, men kun gennemført en omkostningsforøgelse. Det kan heller ikke udelukkes, at nogle forsikringstagere kan

have et rimeligt ønske om fuld dækning, f.eks. på grund af et stort kørselsbehov.

Undersøgelsen af de statistiske oplysninger viser i øvrigt, at de administrative besparelser ikke er store, og at man for at opnå en væsentlig reduktion som foreslået af V. Lærkes, nemlig med ca. 50 pct., må anvende betydelig højere selvrisiko end et beløb på 2-300 kr. Det må antages, at en selvrisiko af en størrelsesorden på ca. 1.000 kr. ville være nødvendig under de nuværende løn- og prisforhold, såfremt man ville opnå 50 pct. reduktion i forhold til en præmie uden bonus og uden selvrisiko.