

## Motion till riksdagen 2006/07:Sk16

**av Lars Johansson m.fl. (s)**  
**med anledning av prop. 2006/07:96**

# Skatt på trafikförsäkringspremier m.m.

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår proposition 2006/07:96 Skatt på trafikförsäkringspremier  
m.m.

## Ett systemskiftesförslag som blir dyrt för hushållen

Vi blir alla vinnare genom en politik som ekonomiskt omfördelar mellan olika perioder i livet och som utjämnar ekonomiska skillnader. Det är den generella välfärdens idé och den bygger på en bred och solidarisk finansiering via skatter, skatter som tas ut från olika skattebaser utan att direkt öronmärkas för det ena eller andra ändamålet. Den allmänna sjukvården och socialförsäkringarna är centrala delar av välfärdssamhället.

Regeringen planerar dock ett systemskifte när det gäller sjukvården och socialförsäkringarna: Skattefinansiering och generell välfärd ska ersättas av avgiftsfinansiering och välfärd utifrån betalningsförmåga. Skatter omvandlas i stället till avgifter som sedan specialdestineras till att betala vissa kostnader. Genom en sådan öronmärkning bryts solidaritet och sammanhang upp till förmån för ensidigt grupptänkande och tanken på att individerna, oavsett deras behov eller betalningsförmåga, ska stå för sina egna kostnader.

Skatten på trafikförsäkringspremier ska ses som ett första steg i ett systemskifte. Den borgerliga regeringen har aviserat att kostnaderna för trafikskador ska brytas ut ur den allmänna sjukvården och privatiseras. Därmed kommer sjukförsäkringskostnaderna i stället att hamna på försäkringsbolagen, vilket i sin tur innebär att premierna för försäkringstagarna kommer att höjas. Skatten tas ut med 32 procent av den intjänade premien för trafikförsäkring och med 22 procent av den mottagande trafikförsäkringsavgiften. I ett första steg be-

**Fel! Okänt namn på**

räknas denna skatt, enligt regeringens egna uppgifter, höja premierna med 700 kr per år. Enligt försäkringsbolaget Folksam så skulle det andra steget, den planerade överföringen av kostnadsansvaret till trafikförsäkringen innebära en fördubbling av trafikförsäkringspremien. Det är ingen ringa kostnad som hushållen därmed får kännas vid för denna ”reform” som i själva verket är en försämring för alla.

## Trafikförsäkringen i dag

Trafikförsäkringen ska i dag täcka de kostnader som uppstår utanför fordonet, både sak- och personskador. Oavsett vem som har orsakat skadan så täcker trafikförsäkringen också personskador på passagerare och förare. Vid trafikskada utgår kompensation upp till 100 procent av inkomstförlusten, men eftersom sjuklönen eller sjukpenningen täcker 80 procent av denna (upp till en viss nivå), betalar bolagen endast ut mellanskillnaden. Därutöver kan ersättning utgå för sveda och värk samt lyte eller men.

Enligt trafikförsäkringslagen är motorfordon och släpvagnar som används i trafik också trafikförsäkringspliktiga; skyldigheten att betala trafikförsäkring gäller alltså fordon som bil, mc, mopeder, traktorer, skotrar m.m. Syftet med trafikförsäkringen är att trygga rättigheterna för alla som är involverade i trafikolyckor.

## Trafikskadade i en ny och mer osäker situation

Att lyfta ut en viss grupp ur den solidariska sjukförsäkringen och att hävda att deras sjukpenning och sjukersättning ska betalas ur en annan källa öppnar för gränsfall och tvister. Vad händer om någon som redan har ersättningar från det allmänna sjukförsäkringssystemet skadas ytterligare i en trafikolycka, hur avgörs då kostnadsfördelningen? Vem betalar sjukpenning och sjukersättning om bolagen vägrar att betala ersättning med hänvisning till försäkringsläkarens bedömning? Hur över huvud taget tvister prövas och vilken blir tillsynsmyndigheten? Det finska exemplet visar också på möjliga tvister om den allmänna sjukförsäkringen eller om trafikersättningen ska stå för kostnaderna vid skador.

I debatten har det hänvisats till Finland. Den finska Trafikförsäkringscentralen har hand om undersökningen av trafikolyckor på väg och i terräng på det sätt som den finska trafikförsäkringen föreskriver. Den finska trafikförsäkringen ersätter inte skada om den sker under lastning, lossning eller annat arbete medan fordonet stod stilla som drabbar fordonets ägare, förare eller någon annan person som utförde arbetet i fråga. Den skadelidandes eget förfarande kan leda till att försäkringsbolaget minskar eller förvägrar ersättning från trafikförsäkringen på grunder som definieras i den finska trafikförsäkringslagen. Sådana grunder är exempelvis rattfylleri, att ha åkt som passagerare med en rattfull förare och att fordonet varit i olovligt bruk.

Vinstdrivande försäkringsbolag kommer att hantera ersättningsfrågor utifrån olika avtal. Den trafikskadade kommer därför att behöva vara mer aktiv och bevaka sina rättigheter. Trafikskadorna riskerar att bli en ny marknad för jurister. Den del av sjukvården som tar hand om trafikskador kommer då inte att styras utifrån behov utan i stället att baseras på vinstintressen, betalningsförmåga och juridik.

Privatisering av kostnaderna för trafikskadorna stärker riskbedömning som grund för skatt och avgifter; riskbedömning har aldrig tidigare varit en utgångspunkt för sjukförsäkring. Förare med större ”risk” kommer sannolikt att få betala ännu högre premier jämför med de med låg ”risk”. I klartext så blir det mycket dyrare för yngre och för människor med någon form av ohälsa som kan tänkas påverka deras körning.

Andra bieffekter som flera remissinstanser påpekat kan bli att fler väljer äldre, billigare och trafikfarligare fordon samt att fler lockas att framföra fordon helt oförsäkrade.

## Trafiksäkerhetsföreningens kritik

Den svenska trafiksäkerhetsföreningens, TFF, verksamhet består i huvudsak av att reglera trafikskador som orsakats av okända, oförsäkrade eller utländska motorfordon och att ta ut avgift (trafikförsäkringsavgift) av de fordonsägare som inte har fullgjort sin trafikförsäkringsplikt. Alla trafikförsäkringsbolag som bedriver verksamhet i Sverige måste enligt lag vara medlemmar i TFF. Vi menar att det finns stor anledning att lyssna på TFF:s synpunkter.

TFF menar att förslaget till utformning av en premieskatt leder till en praktiskt svårhanterlig situation. Det blir till exempel svårt att fastställa beskattningsunderlaget. Svårigheterna att fastställa beskattningsunderlaget öppnar dessutom för ”kreativa” tolkningar av hur trafikförsäkringspremien ska redovisas. För staten innebär detta att man riskerar att förlora betydande skatteintäkter. För försäkringsbranschen innebär det en risk att konkurrensen snedvrids. Vidare blir beskattningsunderlaget inte stabilt, utan det kommer att krävas en omfattande administration för att först redovisa skatt och sedan genomföra omprövningar på grund av ändringar av försäkringsavtalen under löpande avtalsperioder.

TFF menar att förslaget om skatt på trafikförsäkringspremier berör ett oerhört stort antal försäkringar. Vid varje given tidpunkt finns det cirka 5,5–6 miljoner fordon som omfattas av en trafikförsäkring. Den aktuella propositionen ger intryck av att bygga på ett antagande att dessa försäkringar är utformade på ett likartat sätt. Så är dock inte fallet. Det förekommer i praktiken ett antal olika trafikförsäkringsprodukter som är utformade på skilda sätt. Försäkringar för enskilda privatpersoner och försäkringar för stora företagskunder med fordonsflottor fungerar exempelvis olika. För var och en av dessa kundkategorier förekommer det också skilda lösningar. Trafikförsäkringar är inte stabila under löpande avtalsperioder, menar TFF. Det är mycket vanligt att en trafikförsäkring ändras i olika avseenden. Andelen försäkringar

## Fel! Okänt namn på

som ändras under avtalsperioden beräknas vara så hög som cirka 60 procent. I och med att de enskilda avtalen således inte utgör något stabilt premieunderlag så kommer förslaget att göra det mer lönsamt för fordonsägare att avställa sina fordon, skriver TFF. Därigenom uppstår ökade administrationskostnader både för försäkringsbolagen och för Vägverket samtidigt som skatteintäkterna i form av fordonsskatt minskar.

## Näringslivet drabbas

Kritiken från remissinstanserna, inte minst de med näringslivsriktning har varit massiv. Att remissinstansernas synpunkter lämnats obeaktade tyder på en politisk okänslighet och obenägenhet att lyssna hos regeringen.

*Sveriges Transportindustriarbetarförbund* anför att ytterligare kostnader för svenska åkare kan utgöra en konkurrensnackdel i förhållande till utländska åkare. *Sveriges Åkeriföretag* menar att skatten ska vara harmoniserad och gälla alla stater inom EU för att inte snedvrider konkurrensen ytterligare för de svenska åkeriföretagen. Lastbilen är nämligen ur ekonomisk synvinkel den största investeringen för ett åkeriföretag. Trafikförsäkringarna utgör en stor del i åkeriföretagens kostnader.

*LRF* anför att det svenska jordbrukets konkurrenskraft försämras genom införandet av skatten. Särskilt som skatten, förutom traktorer, även berör andra fordon i lantbruket såsom lastmaskiner och lätta lastbilar. Boende på landsbygden har i större utsträckning än andra fler än ett fordon och kör dessutom i genomsnitt längre sträckor. Detta leder till att landsbygdsbefolkningen drabbas hårdare än den övriga befolkningen av den föreslagna skatten. *Svenska Taxiförbundet* menar att den premiehöjning som blir följden om beskattningen genomförs slår oproportionerligt hårt mot näringen. *Sveriges Snöskoterägares Riksförbund* menar att möjligheterna att bedriva entreprenörsverksamhet med inriktning på snöskoterturism i norr kommer att drastiskt försvåras.

## Det finska exemplet

Finland har i debatten framställts som ett föregångsland. Vägverkets internationella trafikolycksstatistik, IRTAD, visar dock inte på några direkta finska fördelar utifrån trafikolyckor. Detta framgår av tabellen nedan från 2005 vilket är det senaste år som Vägverket har uppgett internationella siffror ifrån.

<i>Stat</i>	<i>Dödade</i>	<i>Invånar- antal (miljoner)</i>	<i>Motorfordon (tusental)</i>	<i>Dödade per 100 000 invånare</i>	<i>Dödade per 100 000 motorfordon</i>
Finland	379	5,2	2 871	7,2	13,2
Sverige	440	9,0	5 133	4,9	8,6

## Skatt med märkliga utgångspunkter och effekter

I avvaktan på en överföring av kostnaderna för trafikskador till trafikförsäringen införs nu en särskild skatt på trafikförsäkringspremier. Som Sveriges Motorcyklister påpekade i sitt remissvar så resulterade ju inte de höjda premierna i samband med 1976 års trafikskadelag i sänkta olyckstal. Även Motorvägarnas Riksförbund har ifrågasatt att den föreslagna skatten kommer att påverka trafiksäkerheten positivt.

Den nya skatten utgår på personbil, lastbil, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Traktorer och lastredskap tillhör inte primärt trafiken och även tillhörigheten hos sådant som snöskoter kan väl diskuteras. Att dessa ska vara med och betala kostnaderna för trafikskadorna på samma premisser som till exempel personbilar kan också ifrågasättas. Förslaget har också karaktären av en retroaktiv, kollektiv straffskatt på dagens fordonsägare som ska delfinansiera kostnader som en tidigare generation fordonsägare åstadkommit.

Uppenbart är också att skatten slår mot dem som utifrån boende eller näringsverksamhet har flera fordon och kör långa sträckor. Förslaget är både landsbygds- och glesbygdsfientligt.

Straffskatten gynnar varken rörlighet på arbetsmarknaden (pendling) eller transporter inom handel och varuproduktion eftersom vägtransporter fördyras. Förvisso förbättras kanske därigenom järnvägens konkurrenskraft vilket är bra från miljösynpunkt, men också flygets konkurrensläge förbättras.

Under sken av att ömma över trafikskadade och trafiksäkerhet tas ännu ett steg mot ett systemskifte inom sjukvård och socialförsäkringar. Med regeringens politik blir det sämre, dyrare och otryggare för trafikanterna och för dem som råkar ut för trafikskador.

Stockholm den 19 april 2007

*Lars Johansson (s)*

*Laila Bjurling (s)*

*Christin Hagberg (s)*

*Britta Rådström (s)*

*Birgitta Eriksson (s)*

*Raimo Pärssinen (s)*

*Fredrik Olovsson (s)*

*Hans Olsson (s)*