

Motion till riksdagen 2006/07:Sk20

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)
med anledning av prop. 2006/07:96

Skatt på trafikförsäkringspremier m.m.

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att försäkringsbolagen ges insyn i Vägverkets vägtrafikregister för att få ett tillförlitligt underlag för att differentiera försäkringspremierna efter skaderisk.

Trafikskadorna ett stort samhällsproblem

Sveriges riksdag har beslutat om att nollvisionen ska vara styrande för trafiksäkerhetsarbetet. Både vad gäller trafiksäkerhetsmålets innehåll och storleken på de medel som anslagits till Vägverket för att nå dit är Sverige ett av de mest ambitiösa länderna i världen vad gäller trafiksäkerhet. Ändå verkar nollvisionens etappmål för 2007 mycket svårt att nå enligt alla aktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Samhällsekonomiskt är det synnerligen bekymmersamt. Antalet personskador till följd av trafiken uppgår enligt försäkringsbolagens statistik till cirka 60 000 per år. Mycket sjukvård, åtskilliga sjukskrivningsdagar och stort mänskligt lidande skulle sparas om trafikolyckorna blev färre och mindre allvarliga.

De som dör i trafiken förkortar i genomsnitt sina liv med 33,5 år, oftast i onödan eftersom de flesta trafikolyckor går att undvika. Varje år anmäls nära 60 000 personskador i trafiken. I dag kan trafikskadade få vänta flera år på ersättning. Läggs hela ansvaret för personskador vid trafikolyckor över på försäkringsbolagen slipper trafikskadade risken att bollas mellan försäkringsbolag och försäkringskassa. För 2005 uppskattas statens sjukpenning- och sjukersättningskostnader till följd av trafikskador till knappt 8 miljarder kronor. Därav utgör kostnader för sjukskrivningar cirka 1 miljard kronor och förtidspensioner knappt 7 miljarder kronor. Samhällets kostnader för trafik-

Fel! Okänt namn på

skadades sjukpenning och sjukersättning har ökat dramatiskt de senaste tio åren.

Vägförmyndigheten lämnade 2004 en rapport med titeln Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet. I rapporten konstateras att säkerheten på våra vägar har försämrats och utvecklingen går inte i riktning mot det etappmål som innebär att antalet omkomna i vägtrafiken maximalt får uppgå till 270 personer år 2007. Vidare noteras det oroväckande i att antalet förare som är onyktra eller drogpåverkade har ökat. Lika illavarslande bedöms att överträdelseerna av hastighetsgränserna har ökat samtidigt som polisens resursinsatser för hastighetsövervakning har minskat. Slutsatsen är att de åtgärder som vidtagits från olika myndigheter, företag och övriga aktörer inte sammantaget haft tillräcklig effekt för att förbättra säkerheten på våra vägar.

Merparten av de åtgärder som vidtagits har fokuserat på att göra vägarna och fordonen säkrare. Det som återstår att göra är främst att påverka beteendet så att framför allt regelverket om hastigheter och nykterhet efterlevs. När hastigheten stiger med 10 % ökar risken för dödsfall i trafiken med 10 upphöjt till 4. Vägverket redovisar att alkoholen är ansvarig för en tredjedel av alla dödsfall i trafiken. Båda dessa orsaker till trafikolyckor kan reduceras väsentligt om trafikförsäkringspremierna sätts efter individens skaderisk. Då skulle de trafikanter som exempelvis installerar alkoholås kunna få sänkta premier, medan premierna för notoriska hastighetsöverträdare kunde höjas.

Kollektiv bestraffning olämplig

En koppling mellan riskbeteende och försäkringspremie skulle således kunna ge positiva effekter. Men det förutsätter dock att försäkringsbolagen får insyn i Vägverkets vägtrafikregister. Dagens system för att differentiera olika riskgrupper är för trubbigt, vilket innebär att gruppen unga män får betala höga premier oavsett trafikbeteende, eftersom ett fåtal av dem kör vårdslöst och är överrepresenterade i olycksstatistiken. Miljöpartiet avvisar denna kollektiva bestraffning och anser att trafikanter ska behandlas som individer med ansvar för sina egna handlingar. Att ge försäkringsbolagen insyn i vägtrafikregistret kan jämföras med möjligheterna att inhämta kreditupplysning om kunder. Detta anses inte integritetskränkande, trots att informationen kan påverka utgången av en affärssuppgörelse eller kraftigt begränsa en persons ekonomiska handlingsfrihet. Omläggningen kan innebära att sjukvårdskostnaden för trafikolyckor skulle täckas av de 4,2 miljoner fordonsägarna i stället för hela skattekollektivet. I Finland har försäkringsbolagen sedan snart 50 år hela det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor. Där fungerar rehabiliteringen av trafikskadade betydligt bättre än i Sverige. Liknande system tillämpas i bland annat Kanada och Storbritannien. Där finns erfarenheter att dra lärdom av. Det går att "bygga in" ett trafiksäkerhetstänkande i trafikförsäkringen om man vidgar perspektivet och inte ser trafikförsäkringen enbart som ett ersättningssystem.

Miljöpartiets utgångspunkt är att bilismen ska bära sina egna kostnader, vilket den långt ifrån gör i dag, varken för trafikolyckor eller för miljöskadorna.

Ingen trafiksäkerhetsvinst med regeringens förslag

Regeringen föreslår att försäkringsreformen under en övergångsperiod ska finansieras med en skatt på trafikförsäkringspremien. Skatten ska träda i kraft den 1 juli 2007 och gälla så länge som "gamla" trafikskador finns kvar. Förslaget indikerar att regeringen är angelägen att snarast få in pengar för "gamla" trafikskador, men förslaget indikerar också att regeringen överväger att låta skatten permanentas som en "teknisk" lösning på att försäkringsbolagen får svara för de totala kostnaderna för personskadorna i trafiken. Den borgerliga regeringens förslag att bara lägga en skatt på trafikförsäkring är ingen trafiksäkerhetsåtgärd. Det är en ren besparingsåtgärd som syftar till skattesänkningar. Utan möjlighet att ge försäkringsbolagen tillgång till vägtrafikregistret är förslaget inte någonting värt trafiksäkerhetsmässigt.

I Vägverkets remiss till den promemoria som utgör underlag för den kommande propositionen analyseras vilka trafiksäkerhetseffekter skatten kommer att få. Vägverket ställer sig skeptiskt till att den föreslagna skatten i sig kommer att skapa incitament för ökad trafiksäkerhet. Vägverket menar att skatten troligen kommer att få den effekten att bilanvändningen totalt sätt minskar något (fler bilar kommer att ställas av under längre tid, resurssvaga grupper som ungdomar, ensamstående etcetera kommer i mindre utsträckning att skaffa bil etcetera). Däremot kommer den styrande effekten på dem som väl använder bil att bli mycket liten.

Miljöpartiet sätter trafiksäkerheten i första rummet

Ett sätt att skona laglydiga bilister från höjda försäkringspremier är att göra hela trafikförsäkringssystemet mer individuellt. I dag avgörs trafikförsäkringspremien av bilmodell, bilistens ålder, kön och bostadsort. För dem som varit inblandade i en trafikolycka höjs oftast premien, men det är inte möjligt att påverka premiens storlek genom att köra laglydigt och säkert. En tydlig koppling mellan körsätt och ekonomi saknas. Beräkningar visar att den som fått sitt körkort indraget efter trafikförseelser borde betala en närmare tre gånger så hög trafikförsäkringspremie som den med ett obrutet körkortsinnehav. Den som konstant överskrider hastighetsgränsen med tio procent ökar risken för dödliga trafikolyckor med 40 till 50 procent. Om alla körde nyktra, använde bilbälte och höll hastigheten skulle antalet dödade i trafiken halveras. En trafikförsäkringspremie som även tar hänsyn till körsätt skulle stimulera

Fel! Okänt namn på

ett trafiksäkrare beteende, med uppenbara samhällsekonomiska och mänskliga vinster som följd. Men en mer individuell trafikförsäkring kräver lagändringar. Ska försäkringsbolagen ta hänsyn till körbeteende när de sätter trafikförsäkringspremien behöver de få tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret, vilket de inte har i dag. I registret finns uppgifter om rattonykterhet, fortkörning och andra trafikförseelser. Samhällets vinster och omsorgen om dem som drabbas av trafikskador måste vägas mot ett visst intrång i den personliga integriteten. I dag när försäkringsbolagen inte har tillgång till vägtrafikregistren blir bedömningen av skaderisken grov, och det finns risk för att det blir en kollektiv bestraffning av alla unga män eftersom de som grupp bevisligen är överrepresenterade bland vållande till trafikolyckor. Dessa antaganden är olika för de olika försäkringsbolagen och är mycket svår att påverka för den enskilda individen. Samtidigt innebär bolagens bristande underlag för en sakligt grundad premiedifferentiering utifrån skaderisk att sköt samma bilister betalar för höga premier på grund av att en liten grupp nonchalerar de gemensamma reglerna och därför orsakar olyckor. En fördel med större möjlighet till en sakligt grundad differentiering är att det finns större utrymme för att sänka premierna för dem som i kombination med visad skotsamhet i trafiken vidtar aktiva säkerhetsåtgärder som sänker risken för trafikolycka, exempelvis genom att installera alkolås. Det är bra med enkla och klara regler för dem som skadas i trafiken. Men det blir bättre för alla om trafikförsäkringen individualiseras! Först då bidrar reformen fullt ut till ökad trafiksäkerhet, vilket gynnar både de laglydiga bilisterna och samhället i stort.

Stockholm den 19 april 2007

Karin Svensson Smith (mp)

Helena Leander (mp)

Peter Rådberg (mp)

Per Bolund (mp)

Jan Lindholm (mp)