

# Konkurrensförhållanden, trafiksäkerhetsarbete och rättsskyddsförsäkring i England

av **Staffan Moberg**, Sveriges Försäkringsförbund

---

## 1. Konkurrensförhållanden

I Sverige har vi sedan ett par år en ny konkurrenslag, som bygger på förbudsprincipen. Detta har medfört att samarbetet inom försäkringsbranschen måste övervägas. En del samarbete har upphört. Annat samarbeten är nu föremål för prövning i Konkurrensverket.

Att såsom Sverige har gjort — direkt överföra EGs konkurrensregler till nationell lag — är ej vanligt inom EU. Det finns därför anledning att se närmare på hur försäkringsbolag i ”försäkringens hemland” påverkas av de nationella konkurrensreglerna.

Vid samtal med Association of British Insurers (ABI) och företrädare för Lloyds framkom relativt snart att de engelska försäkringsbolagen inte har några problem i detta avseende. Samarbete inom försäkringsområdet är nämligen uttryckligen undantaget från de nationella konkurrensreglerna och Office of Fair Tradings tillsyn. Anledningen till detta har sin grund i själva försäkringsidén, dvs försäkring är ett sätt att gemensamt sprida risker. Först och främst sprids risken mellan försäkringstagarna, men när riskerna blir för stora måste även försäkringsgivarna sprida riskerna mellan sig. Ett samarbete mellan försäkringsbolagen måste då alltså till.

Försäkringsbolagens och den engelska marknadens stora kapacitet har dock medfört

att något större behov av konsortie- och poolarrangemang inte har uppstått. De enda pooler som i dag existerar är en Atomförsäkringspool och en pool som tar sikte på skadeverkningar till följd av terroristdåd (Pool Re). Den senare kommer med all sannolikhet att avvecklas på grund av den förändrade situationen på Nord-Irland.

De engelska försäkringsbolagen har emellertid — liksom de svenska bolagen — en rad överenskommelser av praktisk natur. Här kan bl.a. nämnas regress- och dubbelförsäkringsöverenskommelser. Bilklassning finns även. Vad gäller bonussystem så har varje bolag sitt eget system, dock är systemen lika.

Branschsamarbetet har även övervägts i förhållande till EGs konkurrensbestämmelser, vilka tar sikte på på gränsöverskridande påverkan på konkurrensen. Härvid har det engelska förbundet (ABI) tillskrivit EU:s Generaldirektorat 4 (DG 4 — vilka handhar bl.a. konkurrensfrågor) och informerat om vilket samarbete som förekommer inom branschen. DG 4 har informellt lämnat besked att förekommande samarbete inte synes strida mot några konkurrensrättsliga regler.

Ovana som vi är i Sverige inför EU, kan detta informella förfarande ge oss en vägledning om vilka möjligheter det finns att agera vid tveksamhet inför tolkning av regler och direktiv.

## STIPENDIATRESA TILL ENGLAND

### 2. Trafiksäkerhetsarbete

Mot bakgrund av att England har passerat Sverige vad gäller olycksstatistik avseende trafikolyckor, såg jag fram mot att få inblick i det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs inom den engelska försäkringsbranschen. Emellertid visade det sig att i vart fall denna bransch inte var lika aktiv på detta område som är fallet i de nordiska länderna.

Det engelska trafiksäkerhetsarbetet bedrivs främst av enskilda försäkringsbolag genom olika kampanjer. Även försäkringsmäklare aktiverar sig på trafiksäkerhetsområdet. Vanligt är att försäkringsbolag och mäklare etablerar körskolor.

Förutsättningarna för att bedriva trafiksäkerhetsarbete — eller kanske snarare påverkan för att minska trafikskador — är delvis bättre i England än i Sverige. Detta med anledning av att trafikförsäkringen har en starkare koppling till föraren av fordonet. Vid tecknande av trafikförsäkring anger försäkringstagaren vilka personer som skall få bruka fordonet. Premien stiger ju fler eller yngre förarna är. Vissa bolag — framför allt de s.k. direktbolagen — tecknar överhuvudtaget inte försäkring för yngre förare eller för dyra och snabba bilar. Några bolag erbjuder speciella prov efter körkortstagningen som medför att rabatt ges på försäkringspremien.

Uppkommer trafikolycka när bilen är utlånad eller till följd av rattonykerhet innefattar försäkringen normalt endast skydd för tredje man, dvs ersättning erhålls ej ur försäkringen för förarens egna personskador eller på den egna bilen. Vid rattonykerhet höjs även premien med minst 100 %.

Branschgemensamt bedriver Association of British Insurers (ABI) inget direkt aktivt arbete avseende förbättrad trafiksäkerhet. Där emot drivs vissa projekt som har en indirekt trafiksäkerhetsbefrämjande effekt. Här kan nämnas att ABI har genomfört tester av bilarm och andra säkerhetsanordningar. Man

överväger även möjligheten att använda sig av sensorer — s.k. tracker — som gör det möjligt att spåra stulna bilar. Aktiviteten på detta område har sin grund i de omfattande problem man i dag har i England med bilstölder.

I Norden har under senare år whip-lash-skador uppmärksammats i hög grad. Den svenska försäkringsbranschen har med anledning härav bl.a. verkat aktivt för att införa extra högt bromsljus på personbilar. Vid besök på Vauxhall-fabriken framkom att biltillverkaren av Opel Vectra inte har några planer på att sätta in högt bromsljus i 1996 års modell. Det konstaterades av såväl Vauxhall som av försäkringsbranschen att man inte alls upplever några problem med whiplash-skador i England.

ABI har även en egen fabrik i Thatcham utanför London där man bl.a. utför kraschtester med sikte på bilklassning, tester av säkerhetsutrustning och kvalitetstester av bil delar.

### 3. Rättsskyddsförsäkring

En effekt av svensk implementering av den tredje generationens försäkringsdirektiv är att svenska försäkringsbolag kan vänta sig ökad konkurrens från utlandet.

I direktiven till den pågående Rättsshjälp-utredningen har framförts att utredningen bör överväga möjligheten att lägga över den allmänna rättshjälpen på försäkringsbolagens rättsskyddsförsäkringar. Det kan i detta sammanhang tänkas att de svenska försäkringsbolagen — till följd av den då ökade belastningen på hemförsäkringen — börjar skilja ut rättsskyddsmomentet ur hemförsäkringen och istället ger möjlighet att teckna detta skydd separat. Allt för att hålla premien på en rimlig nivå i förhållande till det skydd försäkringstagarna är bäst betjänt utav. Ett svagt intresse för denna typ av försäkring öppnar möjlighet för utländska försäkringsbolag att teckna rättsskyddsrisiker. Mot denna bakgrund finns det

## STIPENDIATRESA TILL ENGLAND

anledning att undersöka hur rättsskydds-försäkringar ser ut i andra länder.

Härunder följer en kort redogörelse för de engelska förhållandena avseende rättsskyddet för konsumenter.

Rättsskyddsförsäkringar i England tecknas antingen som tillägg till hemförsäkringen "Household Legal Expense Insurance" (HLEI) eller som en särskild separat rättsskyddsförsäkring "Personal Legal Expense Insurance" (PLEI). Rättsskyddsförsäkring kan även tecknas i anslutning eller separat i anslutning till trafikförsäkringen. Det förekommer även att rättsskyddsmomentet — på samma sätt som i Sverige — är inkluderat i hemförsäkringen. Detta är dock inte lika vanligt, vilket är en bidragande orsak till att endast ca 7 % av den engelska befolkningen har någon form av rättsskydd (motor inkluderat).

Även om rättsskyddsförsäkringen tecknas som tillägg i samband med hemförsäkring, så ligger försäkringsskyddet oftast placerat hos separata rättsskyddsförsäkringsbolag. De särskilda rättsskyddsförsäkringsbolagen tillhandahåller som regel en telefonservice 24 timmar om dygnet i rättsliga frågor. Det anses att man genom denna telefonservice kan reducera antalet tvister.

Rättsskyddsvillkoren varierar kraftigt mellan olika bolag. Allmänt kan sägas att det rättsskydd som tecknas separat (PLEI) generellt innefattar ett vidare skydd än de rättsskyddsförsäkringar som tecknas som tillägg till hemförsäkringen. Möjlighet finns även att skräddarsy rättsskyddsförsäkringen efter sina egna behov. Vanligen inkluderar den separata försäkringen — utöver vad som sedvanligen ingår i det svenska rättsskyddet — bl.a. arbetstvister och skattetvister. I grunden ser dock villkoren ungefär likadana ut som de svenska. De flesta försäkringar omfattar även motpartens kostnader.

De engelska rättsskyddsförsäkringarna om-

fattar familjen. Med familj menas man, hustru, barn upp till 21 år samt föräldrar som permanent bor i hemmet.

Försäkringarna innehåller som regel ett takbelopp, dvs ersättning ur försäkringen uppgår till ett visst maximumbelopp. Detta tak varierar, men ligger som regel på 25 000-50 000 pund. Premien för tilläggsförsäkringen till hemförsäkringen kostar 10 - 15 pund och den helt separata rättsskyddsförsäkringen kostar 100-150 pund. Detta kan jämföras med att rättsskyddsmomentet i de svenska hemförsäkringarna anses kosta 30- 50 kr och i villahem 90-160 kr.

Rättsskyddsförsäkringen är en claims made-försäkring, dvs endast tvister som anmäls under försäkringsperioden täcks av skyddet. Försäkringsgivaren reserverar sig för ianspråkstagande av rättsskyddet såvida det ej bedöms finnas möjlighet till framgång i ärendet eller för tvister vars krav underskrider 500 - 1000 pund. I de senare fallen kan bolaget själv försöka lösa tvisten utomprocessuellt. Tvister som rör endast smärre belopp t.ex. 100 pund är helt undantagna i villkoren. Det bör noteras att villkoren föreskriver undantag för tvister mot det egna försäkringsbolaget.

I dagsläget är det enligt min bedömning svårt för utländska rättsskyddsförsäkringsbolag att slå sig in på den svenska marknaden för rättsskyddsförsäkringar. Premien för den svenska rättsskyddsförsäkringen är låg till följd av den stora riskspridningen. Tecknas rättsskyddet separat kommer inte alla att utnyttja denna möjlighet. Risk föreligger även för ett s.k. moturval, dvs att de mest riskbenägna tecknar försäkringen. Detta gör att premien för rättsskyddet väsentligen kommer att stiga vid separat rättsskyddsförsäkring. Mot bakgrund av vad som nu anförts är det inte troligt att något utländskt försäkringsbolag i dagsläget är intresserat av att erbjuda rättsskyddsförsäkringar i Sverige.