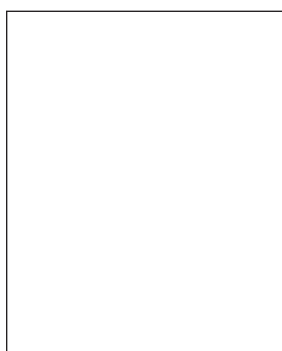


Om en övervältring av kostnader på trafikförsäkringen

av **Bengt Kronblad**, riksdagsledamot (s) Kalmar



Bengt Kronblad

Vid olika tillfällen har framförts önskemål om att den svenska trafikförsäkringen, d.v.s. de trafikförsäkrade, borde kunna överta en större del av de kostnader som uppstår i samband med trafikskada. Det är främst kostnader som har att göra med sjukvård, rehabilitering och ersättning för förlorad inkomst.

Detta är mycket olyckligt menar författaren, som också kräver ett socialt ansvar i form av skadeförebyggande åtgärder från försäkringsbolag som erbjuder trafikförsäkring.

På annan plats i detta nummer av NFT återfinns en replik på denna artikel, skriven av Anders Beskow.

Förslag om kostnadsövervältring

Vid olika tillfällen har framförts önskemål om att den svenska trafikförsäkringen, d.v.s. de trafikförsäkrade, borde kunna överta en större del av de kostnader som uppstår i samband med trafikskada. Det är främst kostnader som har att göra med sjukvård, rehabilitering och ersättning för förlorad inkomst (t.ex. sjukpenning och förtidspension).

Förslag som lämnats visar alternativ som innebär kostnadsövervältringar på trafikförsäkringen på mellan 2 och 4 miljarder kronor, vilket innebär premiehöjningar i genomsnitt på mellan 300/400 och 800/900 kronor per trafikförsäkrad. Dessa kostnader är sannolikt beräknade i underkant.

Redan här bör påpekas att medelpremieökningen är av mycket begränsat intresse eftersom kostnaderna inte kommer att fördelas lika över hela trafikförsäkringsområdet (se punkt 1 nedan).

Effekterna av kostnadsövervältring

Effekterna av en kostnadsövervältring på trafikförsäkringen innebär – oavsett om övervältringen är liten eller inte – med stor säkerhet följande:

1. Redan idag är premiedifferentieringen betydande inom svensk trafikförsäkring (se t.ex. premier för personbil, moped och MC; premieskillnaden kan i extrema fall uppgå till 1 till 50!). Redan idag är premiedifferentie-

ringen så betydande att teorin om den s.k. ekonomiska preventionen borde ha haft genomslag sedan länge (vilket den inte har).

2. Med kostnadsövervältring kommer effekten av denna premiedifferentiering att tillta. Med ökad premiedifferentiering följer att vissa grupper trafikförsäkringsinnehavare av kostnadsökning kommer att få svårt att försäkra sig, andra kommer överhuvudtaget inte att försäkra motorfordonsinnehavet.

Risken för tilltagande premiedifferentiering kommer alltså att resultera i s.k. försäkringssegregering, d.v.s. försäkringskostnaden uppfattas så stor att vissa personer avstår från att försäkra eller avstår från att inneha fordon som måste försäkras.

3. Trafikskaderisken är tydligt relaterad till ålder: ju yngre, desto större risk; ju äldre, desto mindre risk (med undantag för personer över 70-75 år där återigen risken tilltar).

Genom att risken är åldersrelaterad (med nämnt undantag) innebär ökade kostnader dessutom att det är de med de lägre inkomsterna som kommer att få bära kostnadsövervältringen (ungdomar och yngre vuxna har lägre både inkomster och förmögenheter än äldre). Ytterligare kostnadsövervältring kommer alltså att få fördelningspolitiska negativa konsekvenser, vilket rimligen inte är en godtagbar effekt.

4. Som nämnts leder kostnadsövervältring till ökad risksелеktering (d.v.s. ökade premieskillnader för olika grupper försäkrade), vilket med stor säkerhet också innebär att trafikförsäkringsrisken kommer att selekteras/premiesättas efter yrke (yrke som premiefaktor förekommer redan i andra länder). Det resulterar naturligtvis att LOgrupperna kommer att belastas med högre premier, vilket återigen innebär att de ekonomiskt sämst ställda får bära en sådan kostnadsövervältring.

Sammantaget leder kostnadsövervältringen (oavsett storleken) på trafikförsäkringen auto-

matiskt till ökad premiedifferentiering (den utvecklingen behöver inte uppmontras ytterligare), som i sin tur resulterar i kostnadsövervältring på grupper trafikförsäkrare som redan idag kan anses som de ekonomiskt svagare.

En alternativ inriktning

Enligt min mening finns en intressantare väg att gå när det gäller trafikförsäkringen. Här kommer frågan om vad försäkringsbolag skall syssla med in i bilden.

Trafikförsäkringen är en obligatorisk försäkring. Inom trafikförsäkringens område råder således begränsad konkurrens av det skälet att kunderna inte kan säga nej till innehav av trafikförsäkringen. Att få handha denna försäkringen är alltså från försäkringsbolagens sida något av ett privilegium.

Genom att statsmakterna har överlåtit hanteringen av denna obligatoriska försäkring till de privata skadeförsäkringsbolagen bör (kanske i samband med koncessionsgivning) bolagen presentera en plan eller en aktivitet med skadeförebyggande syfte (prevention) inom just trafikförsäkringens område. Med förmänen att få erbjuda trafikförsäkring bör alltså följa ett socialt ansvar att arbeta inom trafikskadeprevention. De försäkringsbolag som inte sysslade med skadeförebyggande aktiviteter skulle alltså inte få koncession att driva denna försäkringsform.

Jag anser att det vore mera fruktbart att resonera utmed den linjen än attoreflekterat vältra över kostnader på trafikförsäkringen som endast leder till ökad försäkringssegregering och negativa fördelningspolitiska effekter.

Vid ett regimskifte efter valet 1998 kan denna höjning av premien för trafikförsäkringen bli ett faktum. En höjning som egentligen är en plåsterskatt för trafikskadade.