

Trafikförsäkringen behöver förändras

av Patricia Seidel Garpedal m.fl.



Patricia Seidel Garpedal
patricia.seidel-garpedal
@lansforsakringar.se

Ett av de stora problemen med dagens trafikförsäkring är att ansvaret vid personskada är delat mellan försäkringsbolagen, arbetsgivaren och socialförsäkringen. Den som står för kostnaderna är inte alltid den som fattar beslut om åtgärder. Effekten blir samordningsproblem och administrativa processer som gör att skaderegleringen tar längre tid.

Det här är inte en rimlig situation. All erfarenhet visar att ju snabbare en rehabiliteringsprocess drar igång, desto bättre blir resultatet för den som råkat ut för en trafikskada. Ett delat ansvar gör att ingen aktör har någon bra bild av kostnaderna.

Dagens system har också andra brister. Försäkringsmässigheten är låg, eftersom det endast är i den del som försäkringsbolagen håller i som en högre risk leder till en högre premie. En starkare koppling mellan risk och premie skulle leda till att trafikanter med hög risk i många fall skulle välja ett mer trafiksäkert beteende och säkrare fordon.

Länsförsäkringar ser därför flera tydliga fördelar med en förändrad trafikförsäkring. Trafiksäkerhetsarbetet skulle bli mer kraftfullt och långsiktigt kommer personskadorna bli färre och lindrigare. Rehabiliteringen skulle ske snabbare och med bättre resultat. Ett samordnat ansvar kommer också att innebära lägre samhällsekonomiska kostnader för de skador som sker i trafiken. Idag har både försäk-

ringsbolagen och Försäkringskassan organisationer som gör i princip samma saker.

Varje år skadas ungefär 50 000 personer i den svenska trafiken. För 2005 uppskattas statens sjukpennings- och sjukersättningskostnader på grund av trafikskador till knappt åtta miljarder kronor. Kostnaderna för sjukpenningen var cirka en miljard kronor. Den stora posten – knappt sju miljarder kronor – stod sjukersättningen för. Sjukersättningen har ersatt det som tidigare kallades förtidspension.

Patricia Seidel Garpedal är jurkand och Produktchef Privatmotor på Länsförsäkringar Sak. Hon har varit projektledare för Länsförsäkringars arbete med förändringarna i trafikförsäkringen.

Politisk process

Regeringen har för avsikt att förändra trafikförsäkringen. Arbetet med att bereda detta ligger nu hos en utredning. När utredningen har lagt fram sitt förslag kommer det finnas möjlighet för olika remissinstanser att ge synpunkter. Med utgångspunkt i utredningen och vad remissinstanserna säger skriver regeringen sedan en proposition som läggs fram för riksdagen. Där tas sedan beslut om att göra förslaget till lag. När en förändrad trafikförsäkring kan träda i kraft är fortfarande oklart.

LAGSTIFTNING

Trafikskadelagen

Alla motordrivna fordon som inte är avställda måste ha en trafikförsäkring. Bland annat skall den ersätta personskador till följd av trafik. Vid personskador bestäms ersättningen enligt skadeståndslagen, vilket innebär full kompensation för inkomstbortfall till följd av skadan. Ersättningen bestäms enligt nettometoden. När trafikskadeersättning fastställs avräknas sådan ersättning som den skadade har rätt till från den allmänna försäkringen och arbetsskadeförsäkringen samt sjuklön eller annan periodisk ersättning som betalas av arbetsgivaren.

Allmänna sjukpenningförsäkringen

Upp till en inkomst på sju och ett halvt basbelopp får den försäkrade efter en karenstid ungefär 80 procent av inkomsten i ersättning.

Sjuk- och aktivitetsersättning

Till den som varaktigt eller långvarigt (minst ett år) har fått sin arbetsförmåga nedsatt på grund av sjukdom. Ersättningen är ungefär 64 procent av antagandeinkomsten, som är genomsnittet av de tre högsta bruttoårsinkomsterna som intjänats under en viss period.

Rehabilitering

Arbetsgivaren ska i samråd med den sjukskrivne ta ansvar för rehabiliteringsbehovet. Försäkringskassan skall samordna och utöva tillsyn. För en skadedrabbad som genomgår arbetslivsriktad rehabilitering kan ersättning i form av rehabiliteringssjukpenning och särskilt bidrag utgå. Ersättningen är densamma som för sjukpenning.

Skatt på trafikförsäkring

Från den 1 juli 2007 finns en skatt på premien för trafikförsäkring. Skatten är 32 procent och ska betalas av trafikförsäkringsbolagen. En genomsnittlig premie höjs med ungefär 700 kronor per år. Syftet är att skatten ska betala statens kostnader för trafikskador och den ska täcka kostnader både för skador som redan inträffat och skador som kommer att inträffa. Skatten tas ut på både nya och redan existerande trafikförsäkringar. När förändringarna i trafikförsäkringen införs är det rimligt att denna skatt tas bort.

Utredning om trafikförsäkring

Den 4 april 2007 tillsatte regeringen utredningen "Överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen" (Trafikförsäkringsutredningen). Som utgångspunkt för utredningen angavs att den som skadas i en trafikolycka alltid ska garanteras minst en ersättning som han eller hon skulle ha haft från den allmänna försäkringen. I uppdraget ligger att utreda hur kostnadsansvaret för socialförsäkringsutgifter som är relaterade till trafikskador ska överföras från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen. Utredningen ska också uppskatta så kallade externa kostnader, det vill säga kostnader för bland annat sjukvårdskostnader och skattebortfall. Tanken är att en sådan skattning ska ge underlag för att justera skatten på trafikförsäkringspremien.

Utredningen skulle vara färdig den 30 april i år, men det stod tidigt klart att den inte skulle bli färdig inom utsatt tid. I november 2007 lämnade utredningen in en förlängningsansökan som fem månader senare beviljades av regeringen den 10 april i år. Förlängning beviljades för utredningen till den 15 juni 2009. Därmed är ett genomförande under innevarande mandatperiod i stort sett uteslutet. Dessutom har ett tilläggsdirektiv beslutats. Tilläggsdirektivet innebär att utredningen ska avge ett delbetänkande senast den 1 september

2008 beträffande frågan om kostnader för eftersök av trafikskadat vilt ska omfattas av trafikförsäkringen.

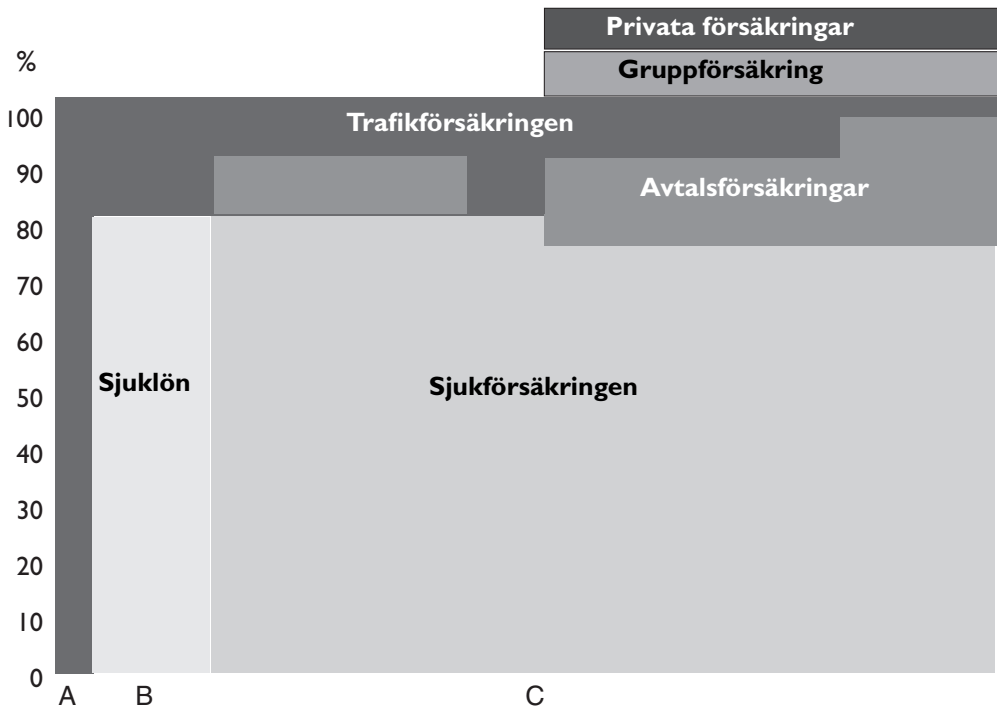
Fördelar med en förändrad trafikförsäkring

Trafikförsäkringen har potential att vara till större hjälp för den som skadas i trafiken. Men då krävs att den som står för kostnaden också kan ta beslut om åtgärder. Idag bär försäkringsbolagen en allt större andel av kostnaderna som uppstår i samband med trafikolyckor, utan att ha fått större ansvar.

Dagens trafikförsäkring har flera positiva inslag. Den är solidarisk, eftersom alla omfattas av den. Den är obligatorisk, eftersom alla som har ett motordrivet fordon måste teckna den. Den är baserad på skadeståndsprincipen, vilket gör att den täcker kostnader och inkomstförluster till 100 procent.

De brister som finns i trafikförsäkringen är inte teoretiska utan i högsta grad praktiska och påtagliga. Det finns alla möjligheter att genom politiska beslut minska skadeverkningarna av trafikskadorna.

Ersättningar för personskada i trafik (Ersättning inkomstförlust för personer med inkomstunderlag upp till 7,5 prisbasbelopp exklusive arbetsskador under livräntetid)



Olika försäkringar är idag aktuella under olika tidsperioder i skaderegleringen.

A = Dag 1 – Karensdag.

B = Dag 2–14 – Arbetsgivaren betalar sjuklön.

C = Dag 15–360 – Sjuklön betalas ur sjukförsäkringen. Därefter sjuk- eller aktivitetsersättning.

Så påverkas konsumenten

Den viktigaste effekten för konsumenterna av en förändrad trafikförsäkring är snabbare handläggning och bättre rehabilitering. I dag får inte alltid de trafikskadade tillräckligt snabbt den hjälp de behöver. Bristerna i dagens system får en klart negativ inverkan på den skadade och dennes familjs framtida levnadsvillkor. En reformerad trafikförsäkring har stora fördelar att erbjuda konsumenterna.

De viktigaste effekterna för konsumenterna

Snabbare rehabilitering. Försäkringsbolagen får ekonomiska drivkrafter att se till att den skadade kan återgå till arbetet så fort som möjligt. Den snabbare handläggningen gör att rehabiliteringen kan komma igång snabbare. Detta innebär i sin tur både bättre livskvalitet och en snabbare återgång till arbetet för den skadade.

Bättre handläggning. Den skadade får en handläggare att hålla kontakt med genom hela processen. Det skapar ökad trygghet och tydlighet. Dessutom förenklas och förkortas hela handlägningsprocessen.

Ökad trygghet. Pengarna till rehabilitering är inte längre beroende av hur stora anslagen till Försäkringskassan är. Försäkringsbolagen garanterar att den som är i behov av rehabilitering också får den vård som är nödvändig för en snabb läkeprocess och återgång till arbetet.

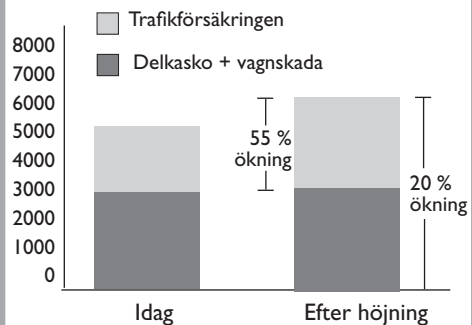
Förbättrad prevention. Genom att försäkringsbolagen får ökad kontroll över kostnaderna ökar också drivkrafterna att investera i prevention. Detta kan leda till färre olyckor och färre allvarliga skador i trafiken.

Ökad trafikförsäkringspremie. Trafikförsäkringspremien väntas öka med i genomsnitt cirka 50 procent för fordonsägare. Den totala procentuella ökningen av fordonsägarnas försäkringskostnader blir betydligt mindre

eftersom trafikförsäkringspremien endast utgör en mindre del av fordonsägarens totala försäkringskostnad.

En mer rättvis premiedifferentiering. Den väntade premiehöjningen följer principen att den som vållar skadan bör bära kostnadsansvaret. Reformen innebär störst premiehöjningar för de fordonsslag som står för en oproportionerligt hög del av personskadorna i trafiken. Det är rättvist att den fordonsägande majoriteten inte längre behöver subventionera dem som tar större risker i trafiken.

Trafikförsäkringspremien före och efter utvidgat ansvar. Trafikförsäkringspremien för personbilar väntas öka med i genomsnitt drygt 50 procent. Men den totala procentuella ökningen av personbilsägarnas försäkringskostnader blir betydligt mindre.



Exemplet gäller en man i 50-årsåldern, boende i Stockholm som kör en Volvo V70 -05 och är beräknat exkl trafikpremiesskatt.

Erforderlig premie per fordonsslag (Exkl trafikpremiesskatt)

Total riskpremie + driftkostnader + lönsamhetsmarginal

Fordonslag	Nuvarande	Erforderlig premie	Förändring premie %
Personbil	1611	2490	55
Moped	1302	2144	65
MC	1221	2592	112
Terräng	654	1541	136
Taxi	8846	14062	59
Buss	12003	19924	66
Traktor	300	425	42

Så påverkas samhället

En reformerad trafikförsäkring innebär att ansvarsfördelningen i trafikförsäkringen blir tydligare och att samhällets resurser fördelas mer effektivt. Bilden av trafikens verkliga kostnader blir tydligare. Detta tillsammans med ökad premiedifferentiering och mer preventivt arbete från försäkringsbolagens sida bidrar till ökad trafiksäkerhet.

De viktigaste effekterna för samhället

Prevention och bättre säkerhet. Ökad kontroll och tydligare kostnadsansvar gör att kopplingen mellan skadeförebyggande preventionsarbete och kostnader blir tydligare. Benägenheten att arbeta med prevention ökar. En tydligare kostnadsbild, tillsammans med ett intensifierat preventionsarbete och större premiedifferentiering, bidrar till att trafiksäkerheten ökar.

Snabbare rehabilitering. Att ansvaret för både rehabilitering och inkomstförlust ligger hos en part gör att rehabiliteringen blir mer effektiv. En mer effektiv rehabilitering är till nytta för den skadade och samhället. Kostnaderna för sjukersättning är en stor och växande del av de offentliga utgifterna.

Effektiva resursfördelning. Lägre administrativa kostnader och tydligare kostnadsansvar gör att försäkringsbolagen kan driva denna typ av verksamhet på ett mer effektivt sätt än det allmänna. Detta leder i sin tur till att Försäkringskassornas frigjorda resurser kan fokuseras till andra delar av verksamheten.

Tydligare kostnadsbild. Att allt ansvar för trafikförsäkringen ligger hos en part leder till en större tydlighet beträffande de kostnader som trafikskadorna orsakar. Detta underlättar arbetet med att minska trafikens skador på ett nationellt plan.

Ökad premiedifferentiering. Premierna ökar mest för de fordonsslag som orsakar de största

skadekostnaderna. Det leder till att antalet skador sjunker och att kostnaderna för det allmänna minskar.

Skadereglering i konkurrens. Skaderegleringen kommer att bli ett viktigt konkurrensmedel för försäkringsbolagen. Inget bolag har råd att missköta sina personskador och konkurrens ger därmed vinster både för samhället och för individen genom att skadan hanteras snabbare och innovativa krafter får större utrymme.

Så påverkas försäkringsbolagen

De viktigaste effekterna för försäkringsbolagen

Tydligare ansvar. Ansvaret för den skadade blir tydligare genom att administration, hantering och ekonomiskt ansvar samordnas av försäkringsbolaget.

Stabilare och bättre affär. Större ansvar för försäkringsbolagen innebär att effekterna av plötsliga politiska förändringar, exempelvis nya ersättningsnivåer i socialförsäkringarna, blir mindre. Större ansvar leder också till att bolagen måste bygga upp större reserver, för att kunna möta de framtida ersättningskraven. Det leder till större stabilitet och därmed en bättre affär.

Högre effektivitet. När den som betalar också är den som ansvarar för vilka åtgärder som vidtas ökar effektiviteten i systemet. Möjligheter till stora synergier skapas och dubbelarbete undviks.

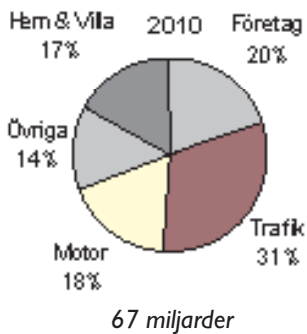
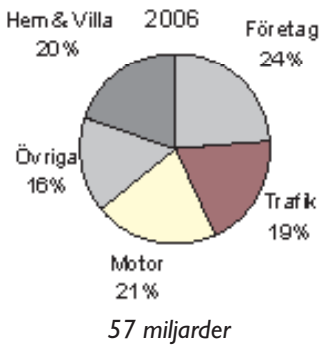
Enklare prissättning. Prissättning och reservsättning underlättas genom att osäkerheten när det gäller skadekostnadernas utveckling minskar.

Utvidgat arbetsfält. Nya arbetsuppgifter tillkommer, till exempel upphandling av rehabiliteringstjänster. Dessutom öppnar en förändrad trafikförsäkring upp möjligheten för nya produkter och tjänster.

TRAFIKFÖRSÄKRINGENS ANDEL

Svensk skadeförsäkring

Trafik och motor svarar idag för cirka 40 procent av svensk skadeförsäkring. Vid utvidgat ansvar ökar trafikförsäkringens storlek och försäkringens andel blir cirka 50 procent.



Internationella erfarenheter

I Finland är trafikförsäkringen primär i förhållande till andra lagstadgade ersättningssystem när det gäller personskador. Det innebär att den som lidit skada inte får någon ersättning från motsvarigheten till Försäkringskassan för inkomstförlust.

Ersättningen från trafikförsäkringen bestäms enligt skadeståndslagens regler och omfattar inkomstförlust, sjukvårdskostnader, sveda och värk samt bestående men. Om arbetsgivaren betalat lön till den skadade,

ersätts lönekostnaden från trafikförsäkringen. Från och med 2005 har trafikförsäkringen fullt kostnadsansvar även för sjukvårdskostnader i syfte att förbättra trafikskadepatienters möjlighet att så snabbt som möjligt få vård och kunna återvända till arbetslivet.

Trafikförsäkringsbolagen är även primärt ansvariga för rehabiliteringen av de trafikskadade. Verksamheten hanteras av ett gemensamt organ för försäkringsbranschen, som köper in tjänsterna beroende på den skadades behov. I Norge och Danmark är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem ungefär densamma som i Sverige före en reform. Ersättning utgår enligt skadeståndsrättsliga regler och ersättningar från det allmänna och sjuklön från arbetsgivaren avräknas från trafikskadeersättningen. Olika former av återkravs rätt finns.

Till skillnad från i Sverige har en arbetsgivare exempelvis rätt att framställa återkrav gentemot trafikförsäkringen för sjuklön. Även i Norge och Danmark är alltså förhållandena sådana att trafikförsäkringen i praktiken svarar för vissa av de kostnader som i Sverige ligger på det allmänna och arbetsgivarna.

Erfarenheterna från Finland visar att en trafikförsäkring som har det fulla ansvaret för skadekostnaderna också blir samhällsekonomiskt mer lönsam. Finska bilister har sedan 1959 fått stå för kostnaden för de personskador som uppstår i trafiken. Försäkringstagare med lågt riskbeteende har premierats, vilket

TRAFIKSKADELAGEN

Norden unikt

I övriga Europa – utöver Norge och Finland – krävs alltid att det ska finnas en vållande part för att få ersättning för en personskada. Förare kan aldrig få ersättning ur den egna trafikförsäkringen. Utanför Sverige är det ovanligt att trafikförsäkringen ersätter en personskada på en förare om denne varit alkoholphöverkad i samband med trafikolyckan.

har dämpat skadefrekvensen samtidigt som premierna hållits nere och till och med är lägre för många finska normalbilister än vad motsvarande svenska premier är idag.

Skatt på trafikförsäkringen

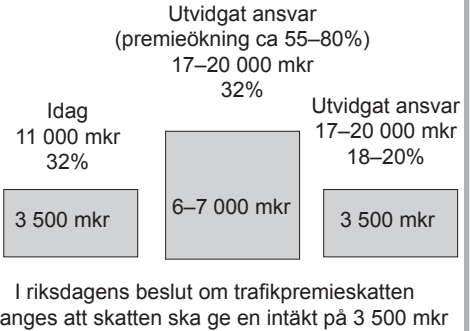
Enligt regeringen bör även kostnaderna för befintliga trafikskador belasta fordonsägarna. Därför införde regeringen i juli 2007 en skatt på trafikförsäkringspremier på 32 procent. Skatten är tänkt att finansiera statens kostnader för personsador i trafiken som har inträffat och kommer att inträffa fram till dess att trafikförsäkringen förändras.

Ersättningar för sjukpenning, sjukersättning och aktivitetsersättning vid trafikskada finansieras idag genom arbetsgivaravgifter. Ett naturligt sätt att hantera effekterna av ett utvidgat ansvar i trafikförsäkringen vore därför att sänka arbetsgivaravgifterna i takt med att det allmännas kostnader för befintliga skador avtar men några sådana planer finns inte redovisade i dagsläget. Varken i takt med att kostnaderna för gamla skador trappas av eller för att kompensera vad skatten på trafikförsäkringspremier ger i intäkt till staten. Slutsatsen är därför att regeringen finansierar de befintliga skadorna dubbelt: dels genom skatt på trafikförsäkringspremier, dels genom arbetsgivaravgifterna. Som skatten är konstruerad bör den därför ses som en allmän förstärkning av de offentliga finanserna. Länsförsäkringar anser att det vore lämpligare att utnyttja andra system för finansiering, exempelvis fordonsskatten. Rätt konstruerat skulle detta kunna ge preventiva effekter och minska skadorna i trafiken. Skatten på trafikförsäkringspremier har i sig ingen försäkringsmässig grund och ger inte rätt drivkraft till ett mer trafiksäkert beteende. Om det centrala syftet med regeringens politik är att tydligare koppla skaderisken till kostnaden att färdas i trafiken bör skatten på trafikförsäkringspremier på sikt tas bort.

Effekt vid utvidgat trafikansvar med olika skattesatser

En oförändrad skattesats vid ett utvidgat trafikansvar skulle leda till en klar överkompensation med nuvarande utformning av skatten.

Trafikpremie exklusive skatt, totalt för branschen



Regress – återkrav på trafikförsäkringen

Ett av de alternativ till primärt ansvar för försäkringsbolagen som förs fram är ett system med regress. Försäkringsbranschen anser att regress varken är bra eller realistiskt. Med regress skulle alla dagens problem bestå eller förvärras. Det största problemet är att de administrativa kostnaderna ökar och att drivkrafterna för preventivt arbete försvagas.

I praktiken innebär ett system med regress att Försäkringskassan fortsätter att utföra samma arbete för de trafikskadade som idag, både när det gäller den akuta sjukvården och rehabilitering samt utredning av sjukersättning. Försäkringskassan skickar sedan en räkning för sina kostnader till försäkringsbolagen. Bolagen får ett utökat kostnadsansvar medan Försäkringskassan fortsätter att besluta om åtgärder. Ett system med regress löser inte de grundläggande problemen med dagens trafikförsäkringssystem. Många av problemen till och med förvärras.

Problemen förvärras

Brist på kontroll. I än större utsträckning får försäkringsbolagen stå för kostnader som de inte har kontroll över. Försäkringskassan kan besluta om åtgärder utan att ha något ansvar för vad dessa åtgärder kostar. Både sunt förnuft och ekonomisk teori säger att detta ofrånkomligen leder till högre kostnader.

Svagare drivkrafter att arbeta preventivt. Eftersom försäkringsbolagen inte kan se resultatet av sina preventiva insatser i form av lägre kostnader minskar deras benägenhet att arbeta preventivt.

Administrativa kostnader. Försäkringskassan måste utöka sin verksamhet för att kunna hantera ökade administrativa åtaganden. Regress kräver ett aktivt informationsutbyte mellan parterna. Försäkringskassan går just nu igenom stora förändringar och behöver arbetsro. Myndigheten behöver minst av allt en utökad och förändrad administrativ apparat.

Ännu högre premie. De utökade administrativa kostnaderna och den ineffektivitet som ett system med regress medför beräknas leda till att trafikförsäkringspremierna ökar med ytterligare 10 procentenheter.

Ökad instabilitet. Regress skapar en osäkerhet som gör det svårt att beräkna betalningsströmmar långt fram i tiden. Försäkringsbolagens trafikförsäkringsverksamhet präglas av instabilitet och osäkerhet.

Länsförsäkringars syn på Trafikförsäkringsutredningen

Länsförsäkringar anser att det är kostnaderna för sjukpenning och sjukersättning som i ett första skede bör föras över till trafikförsäkringen. Däremot finns det starka skäl att inte rucka på de lösningar som finns för sjuklön, avtalsersättningar och arbetsskador i trafik. En alltför genomgripande förändring skulle ha svåröverskådliga konsekvenser och innebära stora ingrepp i hanteringsrutinerna. Dessa se-

nare delar kräver separata konsekvensanalyser som kan äventyra tidsplanen för hela förändringen. De kostnader som överförs skapar tillräckliga drivkrafter för att åstadkomma bättre trafiksäkerhet och en mer välfungerande rehabilitering.

Sjuklönen bör ligga kvar hos arbetsgivarna

Arbetsgivarna har oftast ett väl utvecklat lönesystem som tar hänsyn till sjuklön. Dessutom har många arbetsgivare rutiner för att så snabbt som möjligt få tillbaka dem som är sjuka i arbete. Ett flertal arbetsgivare tecknar i detta syfte sjukvårdsförsäkringar för sina anställda. Det skulle vara fel att särskilja de trafikskadade just i denna process. Därför finns det både administrativa och principiella skäl till att sjuklönen ska ligga kvar som ett ansvar för arbetsgivaren.

Avtalsersättningar har förhandlats fram av arbetsmarknadens parter

Ofta har arbetstagarerna avstått från löneökningar för att uppnå detta. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2008 en samordning (minskningsregel) av ersättningen från sjukförsäkringen och kollektivavtalade försäkringar. Att särbehandla frågan om trafikskador kommer att skapa merarbete och vara väldigt opraktiskt.

Arbetskadeförsäkringen bör ligga kvar i nuvarande system

Skälen är i allt väsentligt desamma som gäller för avtalsersättningen. Företag inom taxi-, buss- och åkeriverksamhet drabbas i högre grad av arbetsskador i trafiken och dessa skador har en högre genomsnittlig kostnad. De har, givet den typ av avtal som råder i dessa branscher, ingen möjlighet att kompensera sig för högre premier. Dessutom har de redan påförts en trafikförsäkringsskatt. Det finns redan en diskussion om en förändring av arbetskadeförsäkringen. Denna förändring hanteras bäst vid en större översyn av arbetskadeförsäkringen.