



2010-01-11

En utvidgad trafikförsäkring

I dag har Trafikförsäkringsutredningen överlämnat sitt slutbetänkande till socialförsäkringsminister Cristina Husmark Pehrsson. Särskild utredare är justitierådet Severin Blomstrand.

Uppdraget

För närvarande gäller att den som skadas i trafiken har rätt till ersättning för sina skador från den obligatoriska trafikförsäkringen för det fordon som har orsakat skadan. Ersättning för inkomstförlust lämnas dock i första hand genom socialförsäkringar, sjuklön och försäkringar avtalade mellan arbetsmarknadens parter. Endast den del av en inkomstförlust som inte ersätts på sådant sätt ersätts ur trafikförsäkringen.

Utredningens uppdrag har varit att lämna förslag till utformningen av regler som möjliggör en överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen.

Utgångspunkten för uppdraget har varit att ansvaret för att ersätta inkomstförluster som uppkommer på grund av trafikolyckor ska samlas hos trafikförsäkringsbolagen. Målet är att trafikolyckorna ska bli färre och mindre kostsamma.

Förslagen

Enligt utredningens direktiv ska den allmänna sjukförsäkringens kostnader för trafikskadade överföras på trafikförsäkringen. Utredningen föreslår därutöver att trafikförsäkringen ska överta kostnadsansvaret från arbetsskadeförsäkringen i de fall en trafikskada också är en arbetskada.

Den lagstadgade sjuklönen som arbetstagare får under sjukperiodens första 14 dagar ska även fortsättningsvis betalas av arbetsgivaren vid trafikskador.

Ersättning från avtalsförsäkringar utgår som komplement till sjukförsäkringen. Utredningens bedömning är att trafikförsäkringen

kommer att ansvara även för den del av inkomstförlusten som avtalsförsäkringarna ersätter i dag.

Den metod för överföringen som utredningen föreslår innebär att försäkringsbolagen ensamma ska ha ersättningsansvaret för trafikskadades inkomstförlust. Det ska inte gå att få frågan om ersättning för inkomstförlust vid arbetsoförmåga på grund av en trafikskada prövad även av Försäkringskassan.

Utredningen bedömer att försäkringsbolagen med det utvidgade ersättningsansvaret kommer att få ekonomiska incitament att satsa på en bättre rehabilitering av trafikskadade. Bolagen föreslås kunna överta Försäkringskassans ansvar för samordning av rehabiliteringen av trafikskadade.

Trafikskadeersättning föreslås bli pensionsgrundande och ge rätt till allmän ålderspension. Pensionsavgift och egenavgift ska betalas på ersättningen.

Utredningen har undersökt om formerna för att lösa tvister mellan trafikskadade och trafikförsäkringsbolag behöver ändras för att det inte ska bli svårare än i dag för den skadade att i det nya systemet få en tvist om ersättning vid arbetsoförmåga prövad. Utredningen konstaterar att det är svårt att jämföra förvaltningsförfarandets korrigeringsfunktioner med trafikförsäkringens tvistlösningsmekanismer. Utredningen drar ändå den slutsatsen att någon försämring för den enskilde i egentlig mening inte blir följden av att bibehålla nuvarande ordning för tvistlösning i det nya ersättningssystemet.

Utredningen anser att även Statens fordon bör omfattas av det nya systemet med ett utvidgat ansvar för trafikskadades inkomstförlust.

Det kan inte uteslutas att fler kommer att köra med fordon som är avställda om det blir dyrare att ha trafikförsäkring. Utredningen föreslår därför att det införs en regel av innebörd att den som ertappas med att använda ett avställt fordon i trafik utan att det finns trafikförsäkring för fordonet ska vara skyldig att betala trafikförsäkringsavgift.

Konsekvenserna

Utredningen bedömer att trafikförsäkringspremien stiger med i genomsnitt 70 procent till följd av förslagen. Det betyder att en trafikförsäkring i ett normalt prisläge som i utgångsläget har en årspremie om 2 000 kronor skulle efter reform kosta 3 400 kronor.

Utredningen bedömer också att avvecklingen av socialförsäkringens kostnader, till följd av förekomsten av långa skadefall, blir en utdragen process över flera decennier.

De höjda trafikförsäkringspremierna leder till prishöjningar i ekonomin. Det kan medföra en engångshöjning av det prisbasbelopp som styr merparten av skatte- och transfereringssystemet. En höjning av prisbasbeloppet skulle för det offentliga leda till minskade intäkter och ökade kostnader på sammantaget knappt 300 miljoner kronor under ett år.

Inte minst för företag i transportsektorn innebär premiehöjningarna ökade kostnader. Utredningens beräkningar visar att den genomsnittliga relativa kostnadsökningen för företagen är under en halv procent. Kostnadsökningarna kan leda till marginella prisökningar.

Utredningen har gjort beräkningar över hur den bedömda premiehöjningen för bilinnehav, inklusive exemplet med utvidgad skatt på trafikförsäkringspremien, påverkar hushållen. Sett över samtliga hushåll varierar påverkan på hushållens konsumtionsutrymme mellan en ytterst marginell ökning till en minskning med som mest en procent. Hushåll utan bil kan genom effekterna på prisbasbeloppet få ett visst ökat konsumtionsutrymme. Om man enbart betraktar hushåll med bil, så är den relativa förlusten störst för hushåll med låg ekonomisk standard. Hushåll i glesare befolkade delar av landet förlorar mer eftersom bilinnehavet där är större och den ekonomiska standarden lägre. Sammantaget måste det dock konstateras att påverkan på hushållen är måttlig.

Genom trafikförsäkringens utökade reserveringsbehov, i viss mån motverkat av ett minskat hushållssparande, bedömer utredningen att reformen leder till ett ökat samlat sparande i ekonomin.

Reformen leder sannolikt till förändrade beteenden. Antalet oförsäkrade fordon skulle kunna öka som ett resultat av de höjda premierna. Det är dock utredningens bedömning, med stöd i en statistisk analys av sociala och ekonomiska förhållanden för personer med oförsäkrade fordon, att antalet oförsäkrade fordon inte nämnvärt ökar genom reformen. Det är också utredningens bedömning att reformen, via höjda premier, kan leda till en utveckling mot mer individualiserad premiesättning, kanske t.o.m. mer grundad på trafikanternas beteende i trafiken. Utredningen konstaterar också att det samlade kostnadsansvar trafikförsäkringen får genom reformen leder till väsentligt bättre incitament än i dagsläget att verka för trafikskadades återgång i arbete.