



Rättvis trafikförsäkring nu!

I dag måndagen den 8 september reser infrastrukturminister Åsa Torstensson, riksdagsledamöter, Vägverkets generaldirektör, ideella organisationer och internationella forskare till Tylösand för att i dagarna tre diskutera trafiksäkerhet. Men den politiskt mest kontroversiella frågan tigs ihjäl: Vad händer med reformen av trafikförsäkringen?

Den 1 juli 2007 införde regeringen en skatt på trafikförsäkringspremier. Redan har staten dragit in ungefär 3,5 miljarder kronor genom denna nya pålaga, tio miljoner om dagen! Det är dags att skattebetalarna får något i gengäld – regeringen bör skynda på arbetet för en ny och rättvis trafikförsäkring som gynnar trafiksäkerheten.

Den som kör laglydigt och säkert får sänkt premie, medan den som riskerar sitt eget och andras liv och hälsa får ta en större del av kostnadsansvaret själv. Det är grunden för regeringens vallöfte att avlasta skattebetalarna från delar av trafikförsäkringen, som istället tas direkt av trafikanterna. Men vad som skulle kunna ge ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och lägre kostnader för medborgarna, har hittills bara blivit en ny skatteböroda.

Den 30 april i år skulle regeringen ha tagit emot Trafikskadeutredningens förslag till hur den framtida trafikförsäkringen ska utformas. Men regeringen har förlängt betänketiden med över ett år, till den 15 juni 2009! Under tiden betalar landets trafikanter in tio miljoner om dagen till statskassan utan att få något för pengarna, utifrån regeringens egen beräkning på en genomsnittlig merkostnad för försäkringstagaren på 700 kronor per år. Detta skulle ha motsvarats av minskade utgifter för skattebetalaren på andra områden, men det har ännu inte hänt.

I dag betalar den som kör laglydigt lika mycket i försäkring som den som ständigt kör för fort. Det är orättvist och dumt – signalen som sänds är att det inte lönar sig att bättra sig. Om försäkringsbolagen får hela det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor blir det lättare att mer aktivt och samfällt arbeta för ökad trafiksäkerhet, såsom redan sker i Finland. Den som skadats där och har rätt till ersättning får det utan piruetter mellan myndigheter och bolag, utan år av väntan och utan merkostnader som döljs i skattsedeln. Det samlade ansvaret innebär också att den som kör skadefritt får upp till 70 procent rabatt på hela försäkringsbeloppet.

Samhällets kostnader för trafikskadade personers sjukpenning och sjukersättning har ökat de senaste tio åren. Det har gett ökade kostnader för skattebetalarna men också för den privata trafikförsäkringen. Denna negativa trend måste brytas, men med dagens snigeltakt är det osäkert om vi ens får något riksdagsbeslut denna mandatperiod. En sådan fördröjning betyder ytterligare åtskilliga miljarder i kostnader för trafikanterna utan något i gengäld och, än värre, fortsatta brister i trafiksäkerhet, fortsatt valhänt och långsam rehabilitering och fortsatt onödigt höga skadekostnader.

Regeringen bör ha högre ambitioner än så för trafiksäkerheten. Om man skall se något positivt med fördröjningen som nu sker, skulle det vara att det nu blir möjligt att ge ett tilläggsdirektiv till den pågående utredningen. Ett tydligt direktiv bör ges, som säkerställer att utredaren även lägger förslag på hur en individualiserad trafikförsäkring skall utformas och genomföras till 2010. Det - om något - skulle vara en verksam åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten.

Sju av tio svenskar anser att försäkringspremien ska vara högre för dem som begått förseelser i trafiken och lägre för dem som kör nyktert och håller hastighetsgränserna, enligt en opinionsundersökning från Synovate. "Trafiksäkerhet ska löna sig", sade socialförsäkringsminister Christina Husmark Pehrsson i riksdagen den sjätte maj i år. Nu är det dags för henne och regeringen att bevisa att det inte var för statskassan det skulle löna sig, utan för den laglydige och säkra trafikanten.

Tylösandsseminariets styrka är att "alla är där". Ditresta representanter för regeringen har ett utmärkt tillfälle att diskutera trafikförsäkringsfrågan med forskare och andra. Alternativet är kanske mindre attraktivt, att diskutera frågan under valrörelsen 2010?

Håkan Söderlindh
vd Motororganisationen FMK