

# Vägen mot en bättre trafikförsäkring

Riksdagsenkät från motororganisationen FMK



**Oktober 2006**

## Vägen mot en bättre trafikförsäkring

En blocköverskridande majoritet i den nya riksdagen vill låta försäkringsbolagen ta över hela ersättningsansvaret för trafikskadorna. Samtidigt tvekar många nya ledamöter om försäkringsbolagen ska få tillgång till uppgifter i körkortsregistret – vilket är en förutsättning för att bolagen ska kunna sätta premier efter hur individer faktiskt kör. Det visar en undersökning från motororganisationen FMK.

Varje år anmäls mellan 50 000 och 55 000 personskador i trafiken. I dag kan trafikskadade få vänta flera år på ersättning. Läggs hela ansvaret för personskador vid trafikolyckor över på försäkringsbolagen slipper trafikskadade risken att bollas mellan försäkringsbolag och försäkringskassa. Dessutom sjunker totalkostnaden för trafikskadorna samtidigt som de trafikskadade får en snabbare skadereglering och bättre rehabilitering. Orsaken är ökad konkurrens och minskad byråkrati.

Pengarna som staten sparar skulle med råge kunna kompensera bilisterna för deras eventuella ökade försäkringskostnader. Det behöver inte bli dyrare för bilisterna. I Finland har försäkringsbolagen sedan snart 50 år hela det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor. Där fungerar rehabiliteringen av trafikskadade betydligt bättre än i Sverige. Dessutom är trafikförsäkringen cirka 15 procent billigare i Finland än i Sverige, trots att den innefattar sjukpenning, rehabilitering och livränta.

Samtliga riksdagsledamöter från centern, folkpartiet, kristdemokraterna, miljöpartiet och moderaterna som besvarade FMK:s enkät före valet svarade ”ja” på frågan om de skulle rösta för att försäkringsbolagen får ta över hela ersättningsansvaret för trafikskadorna, vid en eventuell omröstning i riksdagen.

Nu har de chansen. Ett första steg kan tas redan i höst med en snabb utredning om den finska trafikförsäkringsmodellen passar även Sverige.

Men för att inte laglydiga bilister ska drabbas av höjda försäkringspremier bör hela trafikförsäkringssystemet göras mer individuellt. I dag avgörs trafikförsäkringspremien av bilmodell, bilistens ålder, kön och bostadsort. För dem som varit inblandade i en trafikolycka höjs oftast premien, men det är inte möjligt att påverka premiens storlek genom att köra säkert. En tydlig koppling mellan körsätt och ekonomi saknas.

Beräkningar visar att den som fått sitt körkort indraget efter trafikförseelser borde betala en närmare tre gånger så hög trafikförsäkringspremie som den med ett obrutet körkortsinnehav. Den som konstant överskrider hastighetsgränsen med tio procent ökar risken för dödliga trafikolyckor med 40 till 50 procent. Om alla körde nyktra, använde bilbälte och höll hastigheten skulle antalet dödade i trafiken halveras. En trafikförsäkringspremie som även tar hänsyn till körsätt skulle stimulera ett trafiksäkrare beteende, med uppenbara samhällsekonomiska och mänskliga vinster som följd.

Men en mer individuell trafikförsäkring kräver lagändringar. Ska försäkringsbolagen ta hänsyn till körbeteende när de sätter trafikförsäkringspremien behöver de få tillgång till uppgifter i körkortsregistret, vilket de inte har i dag. I registret finns uppgifter om rattonykterhet, fortkörning och andra trafikförseelser. Samhällets vinster måste vägas mot ett visst intrång i den personliga integriteten.

FMK:s enkätundersökning visar att det finns ett stöd för förslaget om en mer individuell trafikförsäkring, men att det är osäkert hur majoriteten i riksdagen ställer sig i frågan att ge försäkringsbolagen tillgång till uppgifter i körkortsregistret. Kristdemokraterna är odelat positiva, liksom nio av tio miljöpartister. Mest skeptiska är centern (77 procent mot) följt av folkpartiet (62 procent mot). Tre moderater stöder förslaget, majoriteten (14 ledamöter) hänvisar till Mikael Odenberg, som svävar på målet. Odenberg, svarar att moderaterna inte har diskuterat frågan närmare, men att det ”inte är självklart att man skall ge försäkringsbolagen tillgång till alla myndighetsuppgifter som finns om enskilda individer”.

Vi instämmer, det är inte självklart och integritetsfrågan bör beaktas noga. Men mycket talar för att förslagets positiva effekter överväger. Liknande system tillämpas sedan år tillbaka i bland annat Kanada och Storbritannien. Det finns med andra ord erfarenheter att dra lärdom av.

Mot bakgrund av detta bör en utredning av hur försäkringsbolagen ska ta över ansvaret för trafikskador även behandla hur trafikförsäkringen kan göras mer individuell med försvarbara intrång i den personliga integriteten.

I regeringsförklaringen deklarerade Fredrik Reinfeldt att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning ska överföras till trafikförsäkringen. Nu är det upp till bevis. En försäkringsreform som även gör trafikförsäkringen mer individuell har många vinnare: trafiksäkerheten, de laglydiga bilisterna, de som skadas i trafiken och samhället. Förlorarna är de som fortsätter att köra bil på ett sätt som riskerar deras eget och andras liv.

Håkan Söderlindh, vd  
Motororganisationen FMK

## Inledning

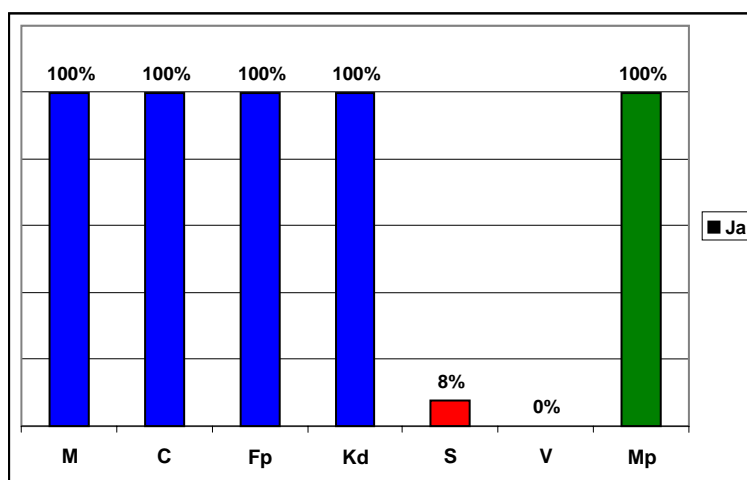
Motororganisationen FMK skickade före valet ut en enkät med trafiksäkerhetsfrågor till riksdagskandidater. Resultatet av enkäten redovisas nedan. Endast svar från kandidater som faktiskt kom in i riksdagen redovisas i sammanställningen. Övriga svar har sällats bort.

Totalt har 101 av riksdagens nya ledamöter besvarat enkäten, vilket motsvarar 41 procent av ledamöterna i riksdagen. Svaren fördelar sig mellan partierna på följande sätt: centern (14); folkpartiet (13); kristdemokraterna (17); miljöpartiet (9); moderaterna (22); socialdemokraterna (18) och vänsterpartiet (8).

## Fråga 1: De trafikskadade i centrum

Varje år anmäls mellan 50 000 och 55 000 personskador i trafiken. FMK förordar, i likhet med såväl borgerliga alliansen som regeringens alkoholåtgärdare, Karin Svensson-Smith (mp), att försäkringsbolagen ska få hela ansvaret för att ersätta personskador. Detta gör vi av humanitära skäl och inte ekonomiska. I dag är ansvaret delat mellan försäkringsbolagen och försäkringskassan. Med försäkringsbolagen som ensamt ansvariga skulle utredningen av skadeärenden snabbas upp och dagens bollande mellan försäkringsbolag och försäkringskassan undvikas. I Finland har försäkringsbolagen redan hela det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor och där är både skaderegleringen snabbare och rehabiliteringen av trafikskadade bättre fungerande jämfört med Sverige.

**Skulle du rösta för att försäkringsbolagen får ta över hela ersättningsansvaret för trafikskadorna, vid en eventuell omröstning i Riksdagen?**



Totalt 71 av de 90 som besvarade frågan, 79 procent, är beredda att rösta för att försäkringsbolagen får ta över hela ersättningsansvaret för trafikskadorna.

En majoritet av moderaterna hänvisade till Mikael Odenbergs svar, som löd:

*”Moderaterna, Allians för Sverige och FMK har en sammanfallande syn på trafikförsäkringens utformning. Vi är övertygade om att den omläggning som vi föreslår kommer att stärka trafiksäkerhetsarbetet och avsevärt förbättra rehabiliteringen av trafikskadade. Erfarenheterna från Finland indikerar dessutom att detta i längden inte behöver bli dyrare för bilisterna.”*

Miljöpartisten och alkoholåutredaren Karin Svensson-Smith villkorar sitt positiva svar:

*”Under förutsättning att försäkringsbolagen ges tillgång till brottsregistren så att de kan differentiera premierna.”*

Den procentuella fördelningen motsvaras av följande antal svar:

Parti	Ja	Nej
M	20	0
C	12	0
Fp	12	0
Kd	17	0
S	1	12
V	0	7
Mp	9	0
Totalt	71	19

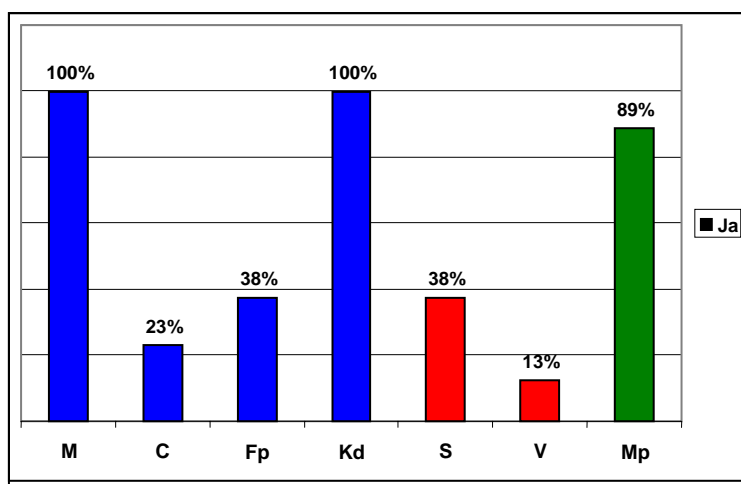
Notera att de svar som inte entydigt kan tolkas som ett ”ja” eller ett ”nej” (11 svar) inte räknas i sammanställningen.

## Fråga 2: Belöna ansvarstagande bilister

*Beräkningar visar att den som fått sitt körkort indraget efter trafikförseelser borde betala en närmare tre gånger så hög trafikförsäkringspremie som den med ett obrutet körkortsinnehav. Den som konstant överskrider hastighetsgränsen med tio procent ökar risken för en dödlig trafikolycka med 40 till 50 procent. Med dagens försäkringssystem betalar den som kör trafiksäkert för den som inte gör det.*

*FMK förordar att trafikförsäkringspremierna ska belöna ansvarstagande, att laglydiga bilister ska betala mindre, lagbrytare mer. En mer individuell trafikförsäkring kräver dock lagändringar. Ska försäkringsbolagen kunna ta hänsyn till körbeteende när de sätter trafikförsäkringspremien behöver de få tillgång till uppgifter i körkortsregistret, vilket de inte har i dag. I registret finns uppgifter om rattonykterhet, fortkörning och andra trafikförseelser.*

**Skulle du rösta för att försäkringsbolagen får tillgång till uppgifter i körkortsregistret, för att kunna sätta individuella försäkringspremier, vid en eventuell omröstning i Riksdagen?**



Totalt är 38 av 66 svarande, eller 58 procent, beredda att rösta för att försäkringsbolagen får tillgång till uppgifter i körkortsregistret för att kunna sätta individuella försäkringspremier.

Tre moderater svarade entydigt ja på frågan. 14 moderater hänvisade till Mikael Odenbergs svar, två avböjde att svara och två tvekade – dessa svar ingår inte i sammanställningen, då de varken kan tolkas som ett tydligt ja eller nej. Odenbergs svar löd:

*”Frågan om vilka uppgifter i körkortsregistret som bör vara offentliga är något som moderaterna inte har diskuterat närmare. En viktig konsekvens av försäkringsbolagens ökande åtagande blir en mer riskrelaterad premiesättning. Olika fordons trafiksäkerhet och olika trafikantgruppers beteende kommer att få ökad betydelse. Det är däremot inte självklart att man skall ge försäkringsbolagen tillgång till alla myndighetsuppgifter som finns om enskilda individer. ”*

Många av de kritiska rösterna menade att förslaget inkräktar på den personliga integriteten.

Den procentuella fördelningen motsvaras av följande antal svar:

Parti	Ja	Nej
M	3	0
C	3	10
Fp	3	5
Kd	17	0
S	3	5
V	1	7
Mp	8	1
Totalt	<b>38</b>	<b>28</b>

Notera att de svar som inte entydigt kan tolkas som ett ”ja” eller ett ”nej” (35 svar) inte räknas i sammanställningen.

## Enkätens utformning och genomförande

### 1. Urvalet av enkättagare

Utifrån de opinionssiffror som de olika partierna uppvisade i Sifos och Temos mätningar, den 28 respektive den 23 april, togs namn och e-post fram till de av partiernas kandidater som kunde antas komma in i riksdagen.

Då den faktiska fördelningen av utjämningsmandat inte går att förutspå på basis av nationella opinionsundersökningar, utgick vi i uträkningen från två kriterier:

1. Varje parti ska representeras av minst en kandidat från varje valkrets.
2. Den procentuella fördelningen av mandat ska i möjligaste mån motsvara de resultat som opinionsundersökningarna visar.

Eftersom kriterium (1) ger de mindre partierna en procentuellt sett större andel av rösterna, har även de större partiernas röstetal i vissa fall avrundats uppåt på ett något oortodox sätt.

Det innebär att vi valde ut 465 riksdagskandidater på valbar plats, att jämföra med riksdagens 349 ledamöter, men försäkrade därigenom att vi täckte in alla de kandidater som kunde komma att väljas in i riksdagen, oavsett förändringar i opinionen.

*Denna sammanställning redovisar endast svar från de 101 kandidater som faktiskt valdes in i riksdagen. Svarsfrekvensen bland de nya riksdagsledamöterna är 41 procent.*

## 2. Enkäten

Den 21 augusti skickades e-brevet nedan till de 465 riksdagskandidaterna. Efter brevet följde ovan redovisade frågor. Frågorna följdes av svarsalternativen ”ja” och ”nej” samt en möjlighet till kommentar. Angivet sista svarsdatum var den 25 augusti. En påminnelse gick ut den 24 augusti, med angivet sista svarsdatum den 27 augusti.

Urvalet av enkättagare och enkäten genomfördes av Westander Publicitet & Påverkan.

”Hej,

*Vi skulle uppskatta om du, som riksdagskandidat, tar dig tid att besvara denna enkät från motororganisationen FMK. Alla riksdagsledamöter har ett ansvar för att vi skall förverkliga Nollvisionen vad gäller antalet döda och skadade i trafiken. Vi kommer tyvärr inte att klara av etappmålet högst 270 döda 2007. När nästa etappmål skall sättas inför 2008, måste därför hårdare krav ställas för att förbättra trafiksäkerheten.*

*Motororganisationen FMK verkar för säkrare, miljövänligare och billigare bilism. Vi bedriver flera framgångsrika trafiksäkerhetsprojekt, bland annat ett landsomfattande projekt som riktar sig till nya svenskar i trafiken (NIT). FMK är öppet för alla, har ca 40 000 medlemmar och 70 lokalavdelningar. FMK är en av de aktivaste medlemsorganisationerna inom NTF och hade fram till år 2005 namnet Försvarets Motorklubb.*

*Enkäten är kort och vi är tacksamma om du viker fem-tio minuter åt att besvara den. Senast den 25 augusti vill vi ha ditt svar. Mejla svaren till [fmk@fmk.se](mailto:fmk@fmk.se).*

*Enkätsvaren publiceras på vår webbplats, [www.fmk.se](http://www.fmk.se), där ni kan läsa mer om år verksamhet liksom i vår tidning Trafik & Motor.*

*Med vänlig hälsningar  
Håkan Söderlindh, vd FMK”*