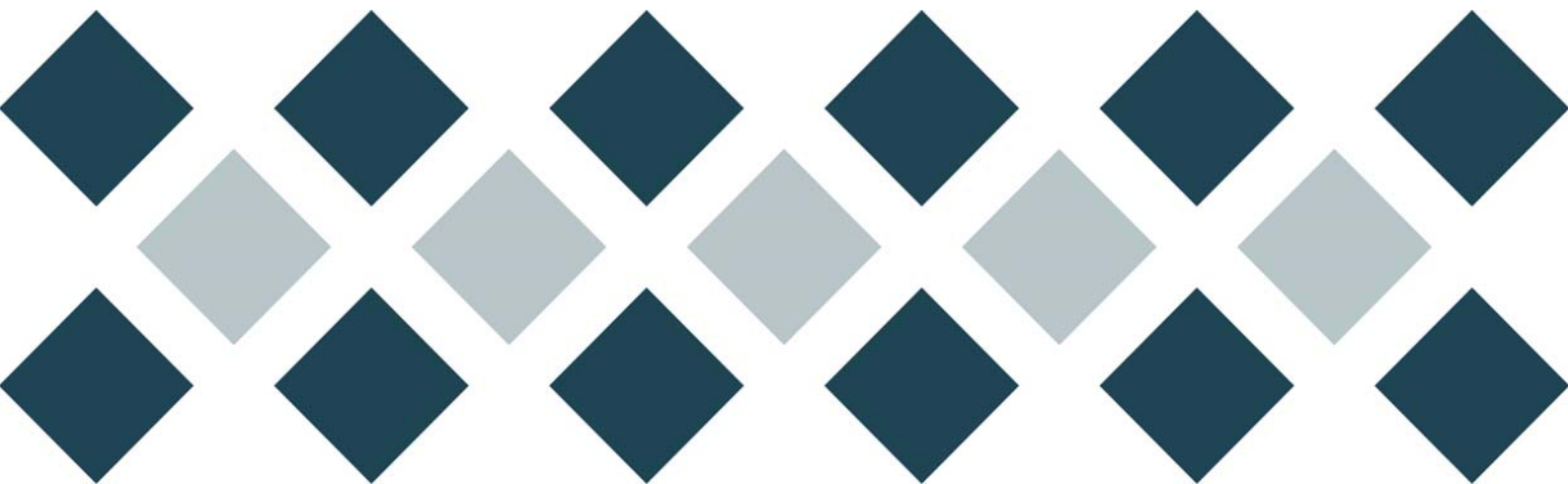


Stockholm 2010-01-11

Försäkringsförbundets inställning till

Trafikförsäkringsutredningens slutbetänkande



Sammanfattning

Försäkringsförbundet är positivt inställt till ett snabbt genomförande av en trafikförsäkringsreform i linje med Trafikförsäkringsutredningens slutbetänkande En utvidgad trafikförsäkring (SOU 2009:96).

Det nuvarande systemet för trafikskadeersättning bygger inte på försäkringsmässiga principer utan karaktäriseras av att flera aktörer delar på ansvaret för ersättningarna och att de ekonomiska drivkrafterna för att minska trafikskadorna är svaga. Försäkringsförbundet konstaterar att den reformering som föreslås i Trafikförsäkringsutredningens slutbetänkande kommer att åstadkomma tydliga förbättringar i dessa avseenden.

Genom att utredningens förslag bygger på försäkringsmässiga principer kommer försäkringsbolagen att få stärkta drivkrafter att skadereglera snabbt och effektivt. Rehabiliteringen av den skadade kommer att förbättras. Målsättningen är att den skadade så snart och så långt som möjligt ska kunna återhämta sig och återgå till livet som det var före skadan. Av samma orsak kommer även drivkrafterna för skadeförebyggande åtgärder och förbättrad trafiksäkerhet att öka för både försäkringsbolagen och försäkringstagarna. Det reformerade systemet kommer att innebära bibehållen god service och rättssäkerhet. Ersättningsprocessen blir mer överblickbar och begriplig för den enskilde.

Försäkringsbranschen bidrar gärna med fortsatt stöd, underlag och expertis för att öka förutsättningarna för att reformen ska ge så stor nytta som möjligt för såväl enskilda trafikskadade som samhället i stort.

Dagens trafikförsäkringssystem

När en person drabbas av en personskada till följd av en trafikolycka är ansvaret för att ersätta den skadade för inkomstförlust delat mellan arbetsgivaren, socialförsäkringen och försäkringsbolagen. Från arbetsgivaren får personen sjuklön de första två veckorna, därefter betalar Försäkringskassan sjukpenning. Den allmänna sjukförsäkringen erbjuder dessutom rehabiliteringsersättning samt aktivitetsersättning och, vid bestående arbetsoförmåga, sjukersättning. Kollektivavtalade ersättningar fyller ut ersättningarna från sjukförsäkringen på olika sätt, beroende på vilken avtalssektor som personen tillhör. Om en trafikolycka också bedöms vara en arbetsskada kan livränta utges för inkomstförlust vid bestående nedsättning av arbetsförmågan. Arbetsskadeförsäkringen kompletteras i sin tur med kollektivavtalsförsäkringar för arbetsskada.

Den ersättning som den trafikskadade personen får från arbetsgivare och från Försäkringskassan motsvarar inte hela inkomstförlusten. De privata försäkringsbolagen betalar ersättning från trafikförsäkringen under hela sjuk- och rehabiliteringsperioden motsvarande mellanskillnaden upp till 100 procent av den skadades inkomst. Trafikskadeersättningen blir därför av stor betydelse för den enskilde.

Trafikskadeersättning betalas ut oavsett vållande till olyckan och oavsett om personen befunnit sig i eller utanför bilen. Ersättningen beräknas efter samma grunder som skadestånd, det vill säga skadan ska täckas helt och hållet.

Försäkringsbolaget står dessutom regelmässigt för kostnaderna för juridiskt ombud som den skadelidande behöver under skaderegleringen. Prövning av ersättningen är i vissa fall obligatorisk i Trafikskadenämnden, som har starka offentlighetsrättsliga inslag. Det är ytterst få ärenden (färre än en procent) som leder till tvist. Vid tvist ersätts bland annat ombudskostnader ur rättsskyddsförsäkringen.

- Nästan alla motorfordon ska enligt lag ha en trafikförsäkring.
- Trafikförsäkring tillhandahålls av ca 40 försäkringsbolag i Sverige.
- Länsförsäkringar, If Skadeförsäkring, Trygg-Hansa och Folksam har tillsammans en marknadsandel på 93 procent.
- Premierna för trafikförsäkringen (dvs. för i första hand personsador) uppgår till ca 9 miljarder kronor per år.
- Premierna för övrig motorfordonsförsäkring (dvs. för fordonsskador) uppgår till ca 12 miljarder kronor per år.
- I Sverige finns ca 6 miljoner trafikförsäkringspliktiga fordon. Av dessa är 4 miljoner bilar.
- Antalet skadade i trafiken uppgår till ca 34 000 personer per år.

Vilka är problemen med dagens system?

Det delade ansvaret för att ersätta inkomstförlusten efter en trafikskada får till följd att den aktör som står för kostnaderna inte alltid fattar beslut om åtgärderna. Bristande samordning av ett skadeärende där Försäkringskassan, försäkringsbolaget och arbetsgivare skickar ärendet mellan varandra kan till exempel i många fall förklara svårigheterna för enskilda att få snabb tillgång till rehabilitering. Ett slutligt beslut om ersättning kan därför dra ut på tiden och det skapas osäkerhet för den skadelidande individen. Förutom problem med processerna och belastning på de offentliga ersättningssystemen, kan dagens trafikförsäkringssystem också medföra visst potentiellt produktionsbortfall och minskade skatteintäkter för samhället i stort.

Ytterligare ett problem med dagens system, som begränsar drivkrafterna för att minska trafikskadorna, är att samhällets olika kostnader för skador i trafiken inte lyfts fram i sin helhet. Med en sammanhållen redovisning av kostnaderna för inkomstbortfall till följd av trafikskador skulle det vara lättare att följa utvecklingen av sådana skador.

Privata försäkringsbolags verksamhet bygger på försäkringsmässiga principer. Detta innebär bland annat *att* trafikförsäkringspremien ska kunna bestämmas efter vilken risk som försäkringstagaren utgör, *att* det är försäkringstagarnas premier som används för att ersätta de som drabbats av skada och *att* det på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt sker en fördelning av risker. Kravet på försäkringsmässighet innebär därmed att försäkringsbolagen med en utvidgad trafikförsäkring skulle få stärkta drivkrafter såväl att vidta skadeförebyggande åtgärder som att skadereglera snabbt och effektivt.

Trafikförsäkringsutredningen

Regeringen tillsatte Trafikförsäkringsutredningen i april 2007 under ledning av justitierådet Severin Blomstrand. Utredningens uppdrag har varit att föreslå regler som gör det möjligt att föra över vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen. Syftet med reformen är att på sikt kunna nå stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och minskade skadekostnader.

Även om det i viss mån lämnats öppet hur omfattande förändringarna bör vara så har utredningsuppdraget inneburit att principfrågan *om* en överföring ska ske redan är avgjord och inte omfattats av utredningens uppdrag. Vad utredningen haft att göra är att föreslå *hur* ett nytt system bör utformas.

Det grundläggande målet med reformen är att trafikolyckorna skall bli färre och mindre kostsamma. Utredningen har haft som utgångspunkt att skyddet för dem som drabbas av trafikskador inte ska försämrats. Det

innebär att ersättningsnivåerna inte får bli lägre och att det inte får bli svårare för de skadelidande att komma till sin rätt. Det nya systemet för trafikskadeersättning ska bygga på objektivitet, god service, likformighet och rättssäkerhet, samtidigt som administrationskostnaderna hålls nere. Höga krav ska ställas på att hanteringen blir överblickbar och begriplig för den enskilde.

Trafikförsäkringsutredningen överlämnade den 11 januari 2010 sitt slutbetänkande till socialförsäkringsminister Cristina Husmark Pehrsson.

Försäkringsbranschens syn på en utvidgad trafikförsäkring

Försäkringsbranschen har deltagit aktivt i utredningsarbetet med tre experter och har i allt väsentligt en samsyn med utredningen om hur en utvidgad trafikförsäkring bör utformas. Försäkringsbranschen är förberedd för att delta i genomförandet av de förslag och bedömningar som utredningen presenterar.

De avgörande bristerna som finns i det nuvarande systemet för trafikskadeersättning – bristande försäkringsmässighet med flera aktörer som delar på ansvaret för ersättningarna och svaga ekonomiska drivkrafter att minska trafikskadorna – kommer att åtgärdas med den reformering som föreslås. Genom att utredningens förslag bygger på försäkringsmässiga principer kommer försäkringsbolagen att få stärkta drivkrafter att med ytterligare kompetens och resurser skadereglera snabbt och effektivt. Rehabiliteringen av den skadade kommer att förbättras. Målsättningen är att den skadade så snart och så långt som möjligt ska kunna återhämta sig och återgå till livet som det var före skadan. Förutom att minska lidandet för dem som drabbats av skada skulle härmed sjukfrånvaron minskas och återgången i arbete ökas.

Trafikförsäkringspremien beräknas, i vart fall inledningsvis, öka med utredningens förslag. Den totala kostnadsökningen för fordonsförsäkring blir dock i praktiken för den genomsnittliga bilisten inte så markant. Det beror på att trafikförsäkringspremien bara utgör en del av den totala premie som en enskild bilist betalar och som i normalfallet även omfattar till exempel skador på det egna fordonet.

Trafikförsäkringspremien för den enskilde kommer också att kunna påverkas av olika trafiksäkerhetsfaktorer. Detta innebär att den bilist som väljer ett trafiksäkert fordon, bra säkerhetsutrustning och ett säkrare körbeteende i trafiken kan få en lägre premie än den bilist som innebär en större risk, det vill säga som riskerar att vålla mer skada. Med ett samlat ansvar för trafikförsäkringen kommer därmed även försäkringsbranschen att ha stärkta drivkrafter att delta i och verka för ökad trafiksäkerhet, vilket också det bidrar till lägre totala kostnader för samhället i stort.

Vilka blir effekterna av en utvidgad trafikförsäkring?

Ur *den enskilde konsumentens och den skadelidandes perspektiv* innebär en utvidgad trafikförsäkring:

- Med endast en aktör som är ansvarig för skadeersättningen minskar administrationen; handläggningen förbättras och blir snabbare och den skadelidande har endast en aktör att förhålla sig till, vilket jämfört med dagens system med flera handläggande aktörer minskar risken för att den enskilde faller mellan stolarna. Den otydlighet som uppstått hos den skadade i och med att flera aktörer varit involverade förbyts i tryggheten med *en* tydlig kontaktyta för hela processen hos trafikförsäkringsbolaget. Ersättningsprocessen blir mer överblickbar och begriplig för den skadelidande.
- Rehabiliteringen av den skadade kan påbörjas tidigare och följas upp löpande, vilket ökar de positiva effekterna så att den skadade snabbare återfår sin arbetsförmåga. Resurserna till rehabilitering kommer lättare att anpassas till varje enskild skadad persons individuella behov.
- Rättssäkerheten förblir orubbad samtidigt som systemet blir begripligare för de skadade. Skaderegleringen ska alltså fokusera på god service; till exempel ges skadelidande, liksom i dagens system, möjlighet att anlita ett eget juridiskt ombud för bistånd under hela skaderegleringsprocessen på försäkringsbolagets bekostnad.
- Försäkringstagaren kommer att i större grad än idag kunna påverka trafikförsäkringspremien genom ett mer trafiksäkert körbeteende, säkerhetsutrustning och val av trafiksäkra fordon.

Ur ett *samhällsperspektiv* innebär en utvidgad trafikförsäkring:

- Lägre totala samhällskostnader för trafikskador, vilket ökar den samhällsekonomiska effektiviteten.
- De trafikskadade kommer snabbare och så långt möjligt åter i arbete och till livet som det var före skadan, vilket gynnar arbetslinjen och motverkar utanförskap.
- Lägre kostnader för det allmänna genom att den ansvarsfördelning mellan olika aktörer som i dag innebär höga administrativa kostnader och dubbelarbete elimineras.
- En snabbare och effektivare rehabiliteringsprocess kan i sin tur frigöra även vissa sjukvårdsresurser till andra behovande.
- Skadereglering i konkurrens driver fram nya aktörer på rehabiliteringsmarknaden, vilket är positivt även på andra skadeområden.

- Allt ansvar för trafikförsäkringen samlat hos endast en aktör, försäkringsbolagen, möjliggör en sammanhållen redovisning av kostnaderna för skador i trafiken, vilket i sin tur underlättar arbetet med att på ett nationellt plan minska trafikens skador.
- Drivkrafter till förbättrad trafiksäkerhet som i sin tur medför lägre kostnader för vården.

Ur **försäkringsbolagens perspektiv** innebär en utvidgad trafikförsäkring stärkta drivkrafter till att, i enlighet med de försäkringsmässiga principer som gäller för bolagens verksamhet, öka de skadeförebyggande insatser som redan görs och till att effektivisera och förbättra regleringen av inträffade skador gentemot de enskilda.

Vägen framåt

Försäkringsbranschen är positivt inställd till ett snabbt genomförande av en trafikförsäkringsreform i linje med Trafikförsäkringsutredningens slutbetänkande. Försäkringsbranschen bidrar gärna med fortsatt stöd, underlag och expertis för att öka förutsättningarna för att reformen ska ge så stor nytta som möjligt för såväl enskilda skadelidande som samhället i stort.

Denna promemoria är framtagen av Sveriges Försäkringsförbund. Folksam, som ingår i förbundets medlemskrets, delar emellertid inte den syn på en förändrad trafikförsäkring som ges i promemorian och har valt att inte delta i utformningen av den.