

Debattartikel: Chockhöjning av trafikförsäkringen hotar säkerheten, publicerad i Göteborgs Posten den 21 mars 2007

I dag chockhöjer regeringen trafikförsäkringen. För busstrafiken väntar en fördubbling av kostnaderna för trafikförsäkringarna.

Regeringen planerar att i dag lägga en proposition om skatt på trafikförsäkringspremier. Detta är första steget mot att tvinga fordonsägarna att betala alla kostnader för personskadorna på vägarna. Beslutet är regeringens huvudnummer på trafiksäkerhetsområdet under 2007, det år som av infrastrukturministern utsetts till trafiksäkerhetsens år.

När de borgerliga partierna i Bankerydsöverenskommelsen för första gången presenterade trafikförsäkringsförslaget var syftet att spara 8 miljarder kr för att kunna sänka skatten. Nu är argumentet att förslaget höjer trafiksäkerheten. Trafikförsäkringen ska fungera som en morot för bilister och motorcyklister att sänka sina kostnader genom att köra trafiksäkert och köpa säkrare fordon. Tanken att använda incitament för att öka trafiksäkerheten är god, men dessvärre bygger regeringens förslag på felaktiga antaganden.

Regeringens utgångspunkt är att premierna sätts utifrån risken att trafikolyckor kommer att inträffa. Men i själva verket sätts trafikförsäkringspremierna utifrån risken att kostnader ska uppstå till följd av olyckor. Detta är långt ifrån samma sak. För försäkringsbolagen medför t.ex. livslång invaliditet, särskilt hos barn och ungdomar med många år kvar att leva, betydligt högre kostnader än dödsfall. Fordon med många resenärer och en hög andel unga trafikanter i och kring färdmedlet får mycket högre premier än fordon med betydligt högre trafiksäkerhetsrisk.

Konsekvensen blir att det mest trafiksäkra fordonet på våra vägar, bussen, straffas med de största premiehöjningarna. Risken att dö i en trafikolycka är tio gånger högre när man reser med bil än med buss visar Vägtrafikinspektionens statistik. Trots detta får bussen mycket större premiehöjningar än alla andra fordonsslag. Regeringens politik kommer att kosta busstrafiken över 100 miljoner kr varje år. Detta får naturligtvis följder för kollektivtrafikresenärerna.

Kollektivtrafiken ställs inför tre alternativ. För det första kan länstrafikbolagens ägare, det vill säga kommunerna och landstingen, skjuta till mer pengar, vilket i många fall skulle kräva skattehöjningar. Det andra alternativet är att dra in turer eller lägga ned hela linjer. Eller för det tredje att höja biljettpriserna. Andra utvägar finns inte. Möjligheten att spara sig ur höjda kostnader är sedan lång tid tillbaka uttömd. Varje buss måste ha en förare. Istället för bättre trafiksäkerhet blir säkerheten på vägarna sämre när biljettpriserna höjs, kollektivtrafiken försämras och människor tvingas ta bilen istället för bussen.

När vi i bussbranschen påtalat problemet för regeringen hävdar de att konkurrensen mellan försäkringsbolagen kommer att pressa priset på premierna. Tyvärr finns det ingen konkurrens på bussförsäkringsmarknaden som skulle kunna pressa priserna, med en helt dominerande aktör med 80 procent av marknaden och två företag som bara har ett fåtal procent bussförsäkringarna och dessutom bara jobbar i delar av landet.

Nästa felaktiga antagande är att trafikförsäkringsskatten kan fungera som morot. Det är omöjligt. Syftet med skatten är att under 24 år finansiera kostnader för redan inträffade personskador. Det går helt enkelt inte att skapa incitament för att undvika olyckor som redan inträffat. Dessutom innebär skatten att framtidens trafikanter, varav en del ännu inte är födda, ska betala gårdagens trafikskador.

Det finns fler allvarliga brister. Fordonsägarna får betala för olyckor som de inte orsakat. I januari presenterade försäkringsbolaget Folksam en analys av alla dödsolyckor som inträffade på de svenska vägarna under 2004. Studien visar att vägens bristande säkerhetsstandard orsakade 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens

säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott. Ofta kan utgången av olyckan bero på en kombination av alla tre faktorerna.

Vägverket gjorde för några år sedan en liknande analys av bussolyckor. Den visade att brister i vägsystemet var en bidragande orsak i cirka 55 procent av fallen. I hela 80 procent av dödsolyckorna där buss var inblandad är misstag eller felaktigt beteende hos andra trafikanter (ofta hos den förolyckade) en starkt bidragande orsak. Bättre bussar hade enligt studien kunnat förhindra olyckan eller minskat skadornas omfattning i 22-33 procent av dödsolyckorna.

Även om man inte ska uppfatta siffrorna som exakta pekar de på att vägarnas trafiksäkerhetsstandard är ett stort problem och att regeringens förslag innebär att fordonsägarna år efter år kommer tvingas betala för att staten och kommunerna håller en bristande säkerhetsstandard på vägarna.

Detta är tyvärr bara några av alla fel och brister som finns i regeringens förslag. Kritiken från remissinstanserna har därför varit massiv. Om regeringen menar allvar med att öka trafiksäkerheten måste Reinfeldt, Borg och Torstensson tänka om. Trafiksäkerheten är allt för viktig för att ses som ett sparobjekt. Satsa på säkrare vägar och trafiksäkerhetsåtgärder som verkligen ger effekt. Särskilt detta trafiksäkerhetens år 2007.

Jan-Erik Kjellberg
Förbundsdirektör, Sv. Bussbranschens Riksförbund

Lars Sandberg
Ansvarig för samhällskontakt, Sv. Bussbranschens Riksförbund