

BR/LS

## **Remissyttrande: Finansdepartementets promemoria ”Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.”**

### **Inledning**

---

Sv. Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

I budgetpropositionen för 2007 presenterade regeringen sin avsikt att överföra ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenningen, sjukersättningen och aktivitetsersättningen från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen. En överföring av kostnaden för trafikskador till trafikförsäkringen kan enligt försäkringsmässiga principer bara avse trafikskador som inträffat efter att överföringen kommit till stånd. Ansvaret för de trafikskador som uppkommit före överföringen kommer att stanna på staten och ersättningen utgå från socialförsäkringen. Regeringen anser dock att även kostnaderna för de befintliga trafikskadorna bör belasta fordonsägarna. Därför har regeringen föreslagit att en skatt på trafikförsäkringspremier ska införas för att finansiera kostnader för befintliga skador och skador som uppkommer till överföringen sker.

### **Yttrande**

---

#### **Generella ståndpunkter om trafikförsäkringsförslagen**

BR avstyrker såväl att ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenningen, sjukersättningen och aktivitetsersättningen ska överföras från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen som att en skatt på trafikförsäkringspremier införas. BR har en lång rad skäl för att i sin helhet avstyrka dessa två förslag:

#### **Fordonsägarna får kostnadsansvar för olyckor de inte orsakat**

Genom trafikförsäkringsförslaget vill regeringen föra över kostnadsansvaret från staten till fordonsägarna för samtliga trafikolyckor, dvs. även ansvaret för kostnader för olyckor där fordonsägaren inte har orsakat olyckan eller kunnat förhindra den. Vägverket har i rapporten ”Temastudie av dödsolyckor där bussar varit inblandade 1997-2001”<sup>1</sup> analyserat bidragande orsaker (ofta samverkar flera orsaker) till dödsolyckor där buss varit inblandad. Enligt studien var brister i vägsystemet en bidragande orsak i ca 55 procent av de 91 dödsfallen som inträffade under dessa år. 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

---

<sup>1</sup> S. 20, Vägverkets publikation 2003:102

bussar hade enligt studien kunnat förhindra olyckan eller minskat skadornas omfattning i 22-33 procent av dödsolyckorna.

Att brister i vägsystemet ofta är en bidragande orsak till olyckor där buss är inblandad stöds även av Vägtrafikinspektionen. Inspektionen drar i promemorian ”Svåra olyckor med buss” slutsatsen ”Inte sällan är brister i väg- och trafikmiljön en bidragande orsak till olyckorna. Vaghållaren har ett stort ansvar vid utformningen av t.ex. busshållplatser, övergångsställen och mittseparering för ökad trafiksäkerhet.”<sup>2</sup>

Försäkringsbolaget Folksam har gjort en liknande studie. Bolaget har studerat alla dödsolyckor som inträffade på svenska vägar under 2004. 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. Folsams slutsats var ”att en förbättrad vägstandard räddar flest liv är ovedersägligt.”

Utifrån dessa studier kan man dra flera slutsatser om regeringens förslag. För det första medför förslagen att fordonsägarna, trots det totala kostnadsansvaret, bara i en begränsad omfattning kan påverka olycksutvecklingen och därmed premiernas storlek. För det andra kommer fordonsägarna år efter år att tvingas betala för att staten och kommunerna håller en bristande säkerhetsstandard på sina vägar och för det tredje att trafiksäkerhetsvinster kommer att bli begränsade samtidigt som kostnaderna för vanliga människor, näringslivet och samhället blir mycket höga.

### **Trafikförsäkringspremierna återspeglar inte trafiksäkerhetsrisken**

Regeringens trafikförsäkringsförslag bygger på att premiernas storlek sätts utifrån risken att trafikolyckor kommer inträffa, men i själva verket sätter försäkringsbolagen sina trafikförsäkringspremier utifrån risken att kostnader ska uppstå till följd av olyckor. 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 kringfärdmedlet, som exempelvis bussen, får härigenom betydligt högre premier än andra fordon med betydligt högre trafiksäkerhetsrisk.

Denna logiska inkonsekvens blir ännu tydligare när man tittar på Vägtrafikinspektionens statistik. Enligt myndigheten har i genomsnitt drygt 500 personer per år omkommit i vägtrafiken under den senaste tioårsperioden. Av dessa har 5 procent omkommit i olyckor där buss varit inblandad. Denna statistik omfattar alltså både de som omkommit i buss och som befunnit sig utanför. Bussen svarar samtidigt för 8 procent av persontrafikarbetet och det till stor del i en trafikmiljö där många oskyddade trafikanter vistas.<sup>3</sup> Trots detta kommer bussen att få betydligt större höjning av premierna än alla andra fordon. Premier som busstrafiken inte kommer att kunna sänka mer än marginellt eftersom, som redan påtalats, flera av de viktigaste olycksorsakerna ligger helt utanför bussföretagens möjlighet att påverka. Premierna kommer heller inte att kunna sänkas genom konkurrensen mellan försäkringsbolagen, eftersom det inte finns någon reell konkurrens på bussförsäkringsmarknaden i Sverige med en helt dominerande aktör och två företag som bara har ett fåtal procent av denna marknad och inte heller är rikstäckande.

Enligt det förslag som regeringspartierna aviserade före valet kommer trafikförsäkringspremierna för en buss i snitt att höjas med nästan 8 000 kr/år. Detta kommer för bussbranschen enligt BR:s beräkningar att leda till att kostnaderna ökar med över 100 miljoner kr. När staten höjer avgifter och skatter för kollektivtrafiken finns tre utvägar. 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

---

<sup>2</sup> S. 10, 2006-11-27, TR 40-A 2006-102

<sup>3</sup> S. 6, Vägtrafikinspektionens PM ”Svåra olyckor med buss”, 2006-11-27, TR 40-A 2006-102

spara sig ur höjda kostnader är sedan lång tid tillbaka uttömd. Varje fordon måste ha en förare. När biljettpriiser höjs och kollektivtrafik läggs ned väljer människor bilen, med försämrad trafiksäkerhet som följd. Tvärt emot regeringens ambitioner kommer omläggningen av trafikförsäkringen därmed att bli negativ för trafiksäkerheten.

### **Kraftigt ökade administrationskostnader**

Omläggning av trafikförsäkringen kommer att medföra ökade administrationskostnader hos såväl försäkringsbolagen som Försäkringskassan. Den skattefinansierade sjukvården får ökade kostnader för att utreda var och när olika skador uppkommit. Varje trafikskada kommer att medföra kostnader för försäkringsbolagen, ofta mycket höga kostnader. Försäkringsbolagen måste därför noggrant kontrollera om en skada uppkommit genom trafikolyckan eller om orsaken är en annan. Har skadan en annan orsak än trafikolyckan är det Försäkringskassan och den allmänna sjukförsäkringen som har ansvar för rehabilitering och sjukpenning. Detta riskerar också att leda till att den enskilde bollas mellan olika försäkringssystem. Omläggning av ansvaret för trafikskadors rehabilitering kräver dessutom att försäkringsbolagen bygger upp nya egna system för att deras försäkringstagare ska kunna gå före i vårdköerna för att därmed minska kostnaderna för försäkringsbolaget. Försäkringsbolagens ökade administrativa kostnader kommer att driva upp fordonsägarnas kostnader ytterligare. Försäkringskassans och sjukhusens ökade kostnader kommer att betalas med skattepengar.

### **Det saknas skäl att bryta ut trafikförsäkringen ur socialförsäkringssystemet**

Det finns en rad aktiviteter med förhöjd skaderisk vars skadekostnader täcks av socialförsäkringssystemet som t.ex. rökning, alkoholförtäring, flera typer av förvärvsarbete och många former av idrott. Det saknas därför helt skäl att bryta ut en grupp av försäkringstagare, fordonsägarna, för att dessa ska självfinansieras genom höjda premier.

### **Retroaktiv skatt som tvingar framtidens trafikanter att betala gårdagens trafikskador**

Finansdepartementets förslag om skatt på trafikförsäkringspremier har utformats som en retroaktiv skatt på redan inträffade trafikskador. Skatten kommer, om den införs inte bara att omfatta de fordonsägare som varit utsatta för risk att skadas, utan även framtidens fordonsägare, varav vissa ännu inte ens är födda eftersom skatten ska tas ut under 24 år. Till detta kommer att det inte är möjligt att skapa incitament för att undvika kostnader för dessa olyckor eftersom det är olyckor som redan inträffat.

### **Specifika ståndpunkter om förslaget om skatt på trafikförsäkringspremier**

Om ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenningen, sjukersättningen och aktivitetsersättningen ändå överförs från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen och skatt på trafikförsäkringspremier införs anser BR att busstrafiken ska kompenseras, eftersom den avdragsrätt för försäkringspremier som nämns i promemorian inte är tillräcklig. För att inte försvinna på vägen som tidigare kompensationer för skattehöjningar delvis gjort bör bussföretagen kompenseras direkt, istället för som tidigare betala ut kompensationen till trafikhuvudmännen och deras ägare kommunerna och landstingen, och förutsätta att de ska skicka kompensationen vidare till dem som drabbats av de ökade kostnaderna, bussföretagen.

I första hand anser vi att kompensation ska ges till bussföretagen genom att fordonsskatten för bussar sänks med 100 miljoner kr, vilket skulle innebära en halvering av vad staten får in i dag från fordonsskatten för bussar.

En annan möjlig väg är att enligt dansk modell undanta eller att införa lägre skatt på vissa fordonsslag. Genom att undanta busstrafiken från skatten på trafikförsäkringspremier stimuleras

utvecklingen mot samtliga transportpolitiska delmål och flera miljöpolitiska mål som riksdagens slagit fast.

BR avstyrker också den höjning av skatten som aviseras i promemorian för att täcka de externa kostnader som är förknippade med trafikskador som inte går att beräkna i dag.

BR är även negativ till att det inte införs några övergångsregler. Över 80 procent av den svenska busstrafiken kör avtalsbunden trafik. Det gäller framförallt den busstrafik som upphandlats av trafikhuvudmännen, men även en stor del av turist- och beställningstrafiken. Kontrakt som löper på åtta till tio år, utan möjlighet att få kompensation för ökade försäkringskostnader, är inte ovanligt i bussbranschen.

Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör