



Chockhöjning

- En granskning av högerpaktens förslag till chockhöjda avgifter i trafikförsäkringen



Socialdemokraterna

Högerpaktens chockhöjning av avgifterna i trafikförsäkringen

Sammanfattning

Högerpakten har kommit överens om att privatisera sjukförsäkringens kostnader för trafikskador. Resultatet blir chockhöjda premier för trafikförsäkringen. Folksam har tidigare räknat med att trafikförsäkringspremien i snitt skulle fördubblas. Ovanpå dessa höjda premier läggs sedan en extra skatt som gör att dagens motortrafikanter retroaktivt tvingas betala för redan inträffade trafikolyckor.

Det finns många oklarheter kring hur förslaget ska genomföras i praktiken. Det står dock klart att stora grupper - till exempel ungdomar och motorcyklister - skulle drabbas av mycket kraftiga kostnadsökningar. Förutom att förslaget är en principiellt viktig seger för moderaternas privatiseringssträvanden och en viktig inkomstkälla för att finansiera skattesänkningar verkar det finnas ett tredje motiv. Hela trafikantgrupper ska prisas ur maknaden, eller som moderaterna själva skriver i förra årets budgetmotion:

”Anledningen är att försäkringsbolagen, som till skillnad från den statliga sjukförsäkringen, beräknar sina premier utifrån förväntade kostnader skulle höja premierna så mycket på särskilt trafikfarliga fordon att få människor skulle vilja fortsätta att använda dem. Länsförsäkringar räknar med att en privatisering skulle medföra att trafikskadepremien skulle behöva höjas med ungefär 50 procent i genomsnitt.”

(Moderaternas budgetmotion 2004 (2004/05:m006), sidan 104)

Inledning

I den så kallade Bankerydsuppgörelsen klargjorde de fyra borgerliga partierna i högerpakten att de stod bakom ett förslag om sänkta inkomstskatter med totalt 45 miljarder kronor. För att finansiera detta ska de genomföra en rad försämringar som i stor utsträckning drabbar sjuka och arbetslösa. För att få ihop till hela skattesänkningen föreslog de bland annat att sjukskrivningar i samband med trafikolyckor ska läggas över till trafikförsäkringen. På så sätt trodde man sig spara 8 miljarder kronor.

Kort efter det att högerpakten presenterade sitt förslag fick det kritik, bland annat från försäkringsbolag. Förslaget gick inte att genomföra på så sätt som framfördes i Bankerydspappret och det kunde heller inte innebära en omedelbar besparing på 8 miljarder kronor. Förslaget skulle innebära enorma premiehöjningar. Det skulle i sin tur leda till att flera inte skulle ha råd att ha ett motorfordon och att flera skulle köra omkring oförsäkrade.

I sitt nu presenterade förslag till hur deras skattesänkningar ska finansieras återkommer de med förslaget att trafikförsäkringen ska ta över kostnader från sjukförsäkringen. Men det är både förändrat och devalverat. Trots det kvarstår fortfarande det faktum att kraftiga premiehöjningar för trafikförsäkringen är att vänta för alla fordonsägare. Samtidigt kvarstår också betydande oklarheter om hur högerpakten egentligen har tänkt och både praktiska och principiella invändningar kan riktas mot förslaget.

Sjukförsäkringen i dag

Den allmänna sjukförsäkringen har funnits i femtio år. Den ger varje medborgare som drabbas av sjukdom, oberoende av dess anledning, rätt till ersättning. Nu får den som blir sjuk, efter en karenstid, sjuklön från arbetsgivaren under 14 dagar. Därefter utgår sjukpenning från försäkringskassan. Ersättningsnivån regleras i lag och utgör i dag 80 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten (SGI), upp till ett tak som idag ligger på 24 900 kronor per månad. Taket i sjukförsäkringen kommer att höjas till drygt 33 000 kronor per månad från den 1 juli nästa år.

Den som blir varaktigt sjuk kan beviljas sjukersättning (för personer under 30 år aktivitetsersättning). I vardagligt tal kallas detta ofta för "förtidspension". Ersättningen kan, och ska i vissa fall, omprövas för att man ska bedöma om arbetsförmågan fortfarande är varaktigt nedsatt på grund av sjukdom.

Förslaget om att föra över kostnader för sjukskrivning i samband med trafikolyckor till trafikförsäkringen innebär en privatisering av en betydande del av sjukförsäkringssystemet. Det står i motsats till de generella socialförsäkringar som vi har idag. Socialförsäkringar är starkt omfördelande, inkomstrelaterade och utjämnar kostnaderna för olika riskgrupper. När alla ryms inom samma försäkring så blir det behov som styr och fördelar, inte ekonomiska intressen.

Trafikförsäkringen i dag

Den som äger ett motordrivet fordon som inte är avställt är skyldig att teckna en trafikförsäkring. Motordrivet fordon är i det här sammanhanget bland annat personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar, snöskotrar och mopeder. Trafikförsäkringen ska täcka de kostnader som uppstår utanför fordonet, både sak- och personskador. Oavsett vem som har orsakat skadan täcker trafikförsäkringen också personskador på passagerare och förare.

Trafikförsäkringen tecknas i ett privat bolag. Fordonsägarna betalar en premie som varierar beroende på flera faktorer (exempelvis, ägarens kön, ålder och geografiska bostad, körsträcka).

I det här sammanhanget är det reglerna om ersättning vid personskador som är av intresse.

Vid trafikskada utgår kompensation upp till 100 procent av inkomstförlusten. Dock ersätts inte den del som täcks av exempelvis sjuklön eller sjukpenning. Därutöver kan ersättning utgå för sveda och värk samt lyte och men.

Varje försäkringsbolag avgör om det ska finnas självrisk i försäkringen. För trafikförsäkringen finns en självrisk om detta anges i försäkringsbrevet eller i försäkringsvillkoren. Om en eller flera självrisker gäller för en skadehändelse läggs självriskerna samman. I dag finns ingen självrisk för personskador. Det finns däremot möjligheter för försäkringsbolaget att sätta ned ersättningen om den som vållat skadan varit vårdslös.

Högerpaktens förslag

Något förslag som mer utförligt beskriver hur det nya systemet ska se ut har inte Reinfeldt och hans tre kolleger lagt fram.

En parlamentarisk utredning (personskadekommittén) behandlade frågan för några år sedan (SOU 2002:1). I denna reserverade sig de borgerliga partierna för det systemskifte som de nu åter för fram. De utarbetade dock inte något förslag som gick i närkamp med de olika sakfrågor som aktualiseras.

Nu presenterar de sitt förslag på följande sätt. Statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning överförs till trafikförsäkringen. Samtliga kostnader för skador som inträffar efter

den 31 december 2005 ska bäras av trafikförsäkringen. För att täcka kostnaderna för de befintliga trafikskadorna införs en särskild "trafikförsäkringsavgift", som ska tas ut som ett procentuellt påslag på trafikförsäkringspremien.

De borgerliga partierna har angett olika belopp som de skulle kunna minska sjukförsäkringens utgifter med genom sin operation. Reinfeldt uppgav i sitt s.k. Vaxholmsbrev beloppet 8,4 miljarder år 2007 (9,4 år 2009). I Bankeryd var summan 8 miljarder. I Reinfeldts brev inför Bankerydsmötet hänvisar han till en promemoria från riksdagens utredningstjänst (RUT) som i sin tur baseras på uppgifter från Länsförsäkringar. Här verkar dock högerpakten inte ha förstått uppgifterna då de tillsynes även räknar med försäkringsbolagens befintliga kostnader för trafikförsäkringen. I stället för 8,4 miljarder torde summan landa på ca 3,4 miljarder enligt uppgifterna från Riksdagens utredningstjänst.

Efter kritik från försäkringsbranschen medgav Maud Olofsson att beloppet var för högt och att de skulle återkomma med nya siffror. Högerpakten har nu angett besparingarna till 0,8 miljarder men därtill alltså lagt på en särskild "trafikförsäkringsavgift" som ska inbringa 2 miljarder.

Det är naturligtvis minst sagt märkligt att fyra partiledare, som vill göra anspråk på att leda Sverige efter nästa val, inte kan precisera ett förslag som de lägger så stor vikt vid, både sakligt och finansiellt. Den som vill granska förslaget tvingas därför ställa en rad olika frågor kring vad förslaget innebär för både enskilda och för det generella välfärdssystemet.

Vilka ska försäkra sig?

I dag är det den som äger ett motordrivet fordon som behöver teckna en trafikförsäkring. I botten ligger att om det sker en skada på fordonet ska den som åsamkar den stå för kostnaderna för de drabbade. Detsamma gäller även för personskador men där är det även kostnaderna för den som vållat skadan som täcks. Kostnaderna regleras mellan de inblandade försäkringsbolagen eller via Trafikskadeföreningen som är samarbetsorgan för Sveriges trafikförsäkringsbolag. Trafikskadeföreningen reglerar i huvudsak trafikskador orsakade av okända, oförsäkrade och utländska fordon.

Då cykel inte är ett motordrivet fordon behöver cyklister inte teckna trafikförsäkring. Varje år skadas cirka 4 000 cyklister så allvarligt att de hamnar på sjukhus. Det vanliga är att en olycka sker i samband med en kollision med en bil. Med dagens system ersätts även cyklistens skador av trafikförsäkringen även om skadan är vållad av cyklisten.

Vad innebär högerpaktens förslag? Hur ska cyklisterna behandlas i det här avseendet? Är det bara när ett motordrivet fordon i dagens mening är inblandat i en olycka med en cyklist som trafikförsäkringen träder in? Ska sjukförsäkringens regler gälla i andra situationer? Ska olika gruppers trafikskador bekostas med olika system? Ska alla cyklister teckna en trafikförsäkring?

Vilka ersättningar ska den enskilde få?

I dag ska trafikförsäkringen alltså täcka hela inkomstförlusten men eftersom sjuklön eller sjukpenning täcker 80 procent av denna (upp till en viss nivå), betalar bolagen endast ut mellanskillnaden.

Inte heller här blir man klok på vad högerpakten vill föreslå. Är det så enkelt att några få meningar i nuvarande lagtext ska tas bort, de som säger att försäkringen inte ersätter den del som täcks av sjuklön eller sjukpenning? Eller ska det när det gäller ersättning för inkomstförlust bli möjligt att tillämpa olika regler så att försäkringstagaren själv bestämmer ersättningsnivån (och därmed förstås också premien)?

Moderaterna vill försämra sjukförsäkringens regler. Det kan bli fler karensdagar, inkomsten ska räknas på inaktuella belopp och ersättningsnivåerna ska bli lägre. Ska sådana försämringar slå igenom också i trafikförsäkringen och därmed drabba de trafikskadade? Eller är det tänkt att var och en genom privata försäkringar ska täcka upp för det inkomstbortfall som blir följderna om det gemensamma socialförsäkringssystemet urholkas. Oklarheten är total.

En avgift i efterskott (som blir en skatt)

I Bankeryd tänkte sig högerpaktens ledare att trafikförsäkringen direkt skulle ta över kostnaderna för redan inträffade trafikolyckor. Eftersom försäkringsbolagen måste ha täckning för den totala kostnaden när beslut om ersättning fattas skulle paktens förslag innebära att försäkringsbolagen i samma stund skulle behöva påvisa ett kapital på betydande belopp. Belopp på ända upp till 130 miljarder har nämnts.

Även vid ett lägre belopp skulle detta försätta försäkringsbolagen i konkurs med omedelbar verkan.

När eftertankens kranka blekhet drabbade de fyra partiledarna insåg de att detta var omöjligt. Men för att rädda finansieringen av sina skattesänkningar har de hittat på en ny variant. Den innebär att de som i dag ska ha en trafikförsäkring genom en särskild avgift ska betala för de skador som redan skett. Skador som kan ha inträffat för årtal sedan!

Det högerpakten försöker kalla avgift är inget annat än en skatt. Något samband mellan "avgiften" och kostnaderna för trafikolyckor som inträffat för flera år sedan finns inte. Morgondagens motortrafikanter görs genom en särskild straffskatt kollektivt ansvariga för tidigare års trafikskador.

Vilken statsrättslig karaktär har denna avgift? Försäkringsbolagen ska kombinera sin normala roll med att vara skatteindrivare åt staten. De får en dubbel uppgift. Innebär de borgerligas förslag att detta är fråga om ett överlämnande av förvaltningsuppgift till ett bolag, dvs. vad som stadgas i 11 kapitlet 6§ tredje stycket i regeringsformen? Eller är de fråga om en alldeles ny form av bolagsskatt? Detta är inte utan betydelse för hanteringen av överklaganden, tvister, indrivning osv. Inte ett ord spills i de borgerligas förslag på detta problem. Ändå tror de sig kunna införa detta redan 1 januari 2006. Inte ens 1 januari 2007 är rimligt med tanke på utredningstid för ny lagstiftning samt förberedelsetid för försäkringsbolagen. Det kommer således att dröja länge innan pakten kan tillgodoräkna sig någon besparing för statskassan.

Vad betyder Reinfeldts förslag för trafikpremien?

Om högerpaktens förslag om att lägga över sjukskrivningskostnaderna i samband med trafikolyckor till trafikförsäkringen, tillsammans med förslaget om den extra trafikförsäkringsavgiften (läs skatt), går igenom kommer det att innebära kraftigt höjda försäkringspremier. Uppskattningsvis är en fördubbling av försäkringspremierna att vänta.

Räkneexempel med utgångspunkt från Folksams premier:¹

¹ Beräkningen av de höjda premierna i trafikförsäkringen är exklusive den extra avgift (skatt) som de fyra borgerliga partierna aviserat i sina budgetmotioner den 5 oktober 2005.

En fördubbling av premierna betyder att de årliga kostnaderna för en personbil av märket Volvo V70, 2004 års modell, höjs från 1 139 till över 2 200 kronor – om ägaren bor i Lysekil, är kvinna och är 67 år gammal och kör högst 1 000 mil per år.

Om bilägaren däremot är en 19-årig man, bor i Kalix och kör 3 000 mil per år, ökar premien från 5470 kronor till närmare 11 000 kronor. Om motsvarande person bor i Stockholm ökar premien från 6500 kronor till cirka 13000 kronor.

En fördubbling av premierna betyder också att de årliga premierna för en motorcykel på 100 hästkrafter, till exempel en Honda 600, ägd av en 25-åring man i Malmö, ändras från 9236 till över 18000 kronor.

För andra fordon som exempelvis snöskoter och moped skulle premierna höjas ännu kraftigare då personskador utgör en mycket stor del av försäkringsersättningen vid en olycka.

Jämförelsevis kan konstateras att den besparing högerpakten räknar med att kunna genomföra genom att föra över kostnader på 2.8 miljarder kronor på fordonsägarna motsvarar en bensinprishöjning på 66 öre per liter.

Moderaterna påstår även att säkra bilar som vållar mindre skador för fotgängare och andra oskyddade trafikanter kommer att få lägre trafikförsäkringspremie genom deras förslag. Så är det redan idag och har således inget att göra med moderata förslag. Det är upp till försäkringsbolagen att sätta de premier som bedöms vara skäliga utifrån den risk som föreligger. Det finns redan idag exempel på försäkringsbolag som höjt försäkringspremien för stadsjeepar då de vållar större skador mot andra trafikanter.

"Samtliga tillkommande kostnader för skador som inträffar efter den 31 december 2005 skall bäras av trafikförsäkringen. Därtill införs en särskild trafikförsäkringsavgift för att täcka avvecklingskostnaderna för de befintliga trafikskadorna. Avgiften tas ut som ett procentuellt påslag på trafikförsäkringspremien. Förslaget innebär att statens kostnader för befintliga trafikskador minskar med 0,8 miljarder 2006, samt att en premieintäkt på 2 miljarder kronor tillkommer på statens inkomstsida."

Effekt för snöskotrar

Trafikförsäkringen ska täcka kostnader som uppstår utanför fordonet, både sak- och personskador. Olyckor som sker med skoter leder framför allt till personskador. Om trafikförsäkringen också ska bära sjukskrivningskostnader och rehabilitering innebär det att försäkringspremien måste stiga kraftigt för just snöskotrar. Det kan röra sig om mångdubbla belopp.

Snöskotern är oundgänglig för många människor i deras arbete och vardagsliv. För ännu fler är det ett aktivt fritidsintresse. Högeralliansens förslag innebär att det blir svårt för vanligt folk att ha råd med en snöskoter.

Ingen skattesänkning men väl en premiehöjning

Stora grupper som kommer att få se sina trafikskadepremier höjda kommer inte att få ta del av de skattesänkningar som högerpakten föreslagit. Det gäller dem som har pension, får ersättning från arbetslöshets- eller sjukförsäkring eller uppbär socialbidrag från kommunen.

De ekonomiska villkoren för människor i de situationerna ser naturligtvis mycket olika ut och därmed också deras möjlighet att ha bil (eller annat motordrivet fordon). För många äldre med bevarad vitalitet är bilen en viktig frihetsfaktor, i det glest befolkade Sverige oftast en nödvändighet. Detsamma gäller för den som under kortare eller längre tid får ersättning från socialförsäkringssystemen.

Men nu tycker Reinfeldt och de övriga borgerliga att det är rimligt att de som får "transfereringsinkomster" ska vara med och betala andras skattesänkningar. Det kommer att märkas i alla arbetslösas, sjukskrivnas eller pensionärers plånböcker. Och beloppen blir inte obetydliga.

De som uppbär ersättning från A-kassa eller försäkringskassa lever knappast på livets guldkant. De ska för övrigt, om de är medlem i en fackförening, via höjd A-kasseavgift och slopad avdragsrätt för fackavgift finansiera en betydande del av de borgerliga skattesänkningarna. Därtill läggs alltså kraftigt höjda premier för trafikförsäkringen.

Tala om dubbelbestraffning!

Eftersom bolagen inte bara kan ta ut premier för de kostnader som beräknas uppstå under det första året utan också måste ta in avgifter för att reservera för kommande utgifter, blir det redan från år ett en betydande kostnadsökning. Därtill ska läggas den särskilda skatten som enligt de borgerliga beräkningarna i genomsnitt blir 400 kronor per försäkrat fordon.

Ökade kostnader för företagen

En stor del av bilparken ägs av företag (och samhällseliga organ). De kommer naturligtvis också att få betala de borgerligas högre premie. I dag ägs nära 800 000 personbilar av juridiska personer, varav cirka 400 000 av personliga företag. För ett företag blir det ytterligare en kostnad i verksamheten; för dem som har många bilar som t.ex. stora åkerier och taxiföretag kan beloppen bli betydande. En bransch som idag är utsatt för stor internationell konkurrens är svensk åkerinäring. Också för soloföretag med en lastbil kan ökade försäkringskostnader vara förödande. (De ökade utgifterna kan förstås dras av men då påverkas, allt annat lika, företagets vinster och därmed också statens inkomster.) Ett alternativ är att höja priserna vilket för svårt konkurrensutsatta kan vara problematiskt.

Hur har de borgerliga tänkt sig att den extra "premien" ska behandlas vid beskattningen av ett företag? Ska den vara avdragsgill eller inte? Det är givetvis inte fallet med en skatt. Eller tänker de sig att pålagan trots allt ska vara avdragsgill? Hur påverkar det i så fall den beräknade intäkten av 2 miljarder?

För kommuner blir det i samtliga fall fråga om ökade utgifter. Staten har en intern trafikförsäkring som kommer att belastas med de ökade premierna.

Fler oförsäkrade med chockhöjda premier

Alla som äger en bil (eller annat motordrivet fordon) är skyldiga att teckna den obligatoriska delen av trafikförsäkringen. Fordonsägare som inte har tecknat en trafikförsäkring blir automatiskt rapporterade till Trafikförsäkringsföreningen och får betala en avgift (trafikförsäkringsavgift) som är avsevärt högre än den premie som man betalar för en ordinarie trafikförsäkring. Trots detta finns det de som låter bli att betala premien (eller trafikförsäkringsavgiften). Ett skäl till detta kan sannolikt vara att kostnaden för premien redan idag anses vara hög och att risken för olycka känns liten. Kostnaderna för de oförsäkrade fordonen betalas av Trafikskadeföreningen vars kapital

betalas solidariskt från försäkringsbolagen. Viljan och förmågan att betala trafikförsäkringspremien blir knappast högre om den kraftigt höjs och dessutom beläggs med en skatt.

Den 1 augusti 2005 fanns det 5 537 358 motordrivna registreringspliktiga fordon i Sverige. Av dessa var 53 108 stycken registrerade som oförsäkrade, vilket motsvarar knappt 1 procent av det totala antalet. Detta visar att Sverige, i internationell jämförelse, har ett mycket bra och effektivt trafikförsäkringssystem med hög andel trafikförsäkrade bilar och andra försäkringspliktiga fordon. Detta riskerar Reinfeldt att rasera.

Hur ska ansvaret fördelas?

Effekterna av en trafikolycka kan återkomma efter en tid. Det betyder att läkare ska avgöra om en sjukdom går att hänföra till denna eller om så inte är fallet. På goda grunder går det att förmoda att försäkringsbranschen är intresserad av att hålla sina kostnader nere. Läkaren kan upplevas vara utsatt för en press att låta den allmänna försäkringen ta sjukskrivningskostnaden. Det blir en uppenbar risk att den enskilde kommer i kläm.

Hur ska man göra med den som redan uppbär sjuklön eller sjukpenning och blir utsatt för en trafikskada? En annan oklarhet i högerpaktens presentation av sitt förslag är att man talar om att det är kostnaderna för sjukpenning och sjukersättning som ska tas över. Betyder det att kostnaderna för sjuklönen fortfarande ska bäras av arbetsgivaren och kostnaderna för aktivitetsersättningen av socialförsäkringssystemet?

Reinfeldts politik kommer att innebära ett sammelsurium av regler och besvärliga avdömningar. Det kommer att gå ut över både de människor vars ekonomi det gäller och dem som har att utreda och avgöra vilket system som ska gälla.

Sist men inte minst riskerar Reinfeldts förslag att leda till att försäkringsbolagen kräver ökad makt över enskilda trafikskadades rehabilitering och sjukskrivning. Det finns inget som säger att försäkringsbolagen skulle acceptera att betala kostnader för sjukskrivningar utan att samtidigt ha makt över formerna för sjukskrivningen.

Gräddfiler till vård?

Sjukvård ska fördelas efter behov och inte efter betalningsförmåga. Redan idag finns det försäkringsbolag som bygger upp egna lösningar för rehabilitering och sjukvårdsinsatser. Det är troligt att högerpaktens förslag skulle förstärka detta beteende hos försäkringsbolagen vilket leder till att vissa personer kommer att få gå före i vårdköerna och gräddfiler skapas. Intresset för och efterfrågan av privata sjukvårdsförsäkringar skulle öka.

Ska arbetsgivareavgiften regleras?

Arbetsgivaren betalar sjuklön under de två första veckorna av en sjukskrivning. En stor del av kostnaderna i samband trafikskador ligger under denna period. Om högerpaktens förslag nu verkligen innebär att kostnaderna för sjuklön ska övertas av trafikförsäkringen och på så sätt bli en besparing för staten måste arbetsgivaravgiften höjas. För arbetsgivarna innebär det också en ökad administration att skilja ut de som är sjukskrivna till följd av just trafikskador och hantera dessa i särskild ordning. Det blir också ökade administrationsavgifter för försäkringsbolagen som ska finansieras via höjd försäkringspremie.

Vem ska stå för pensionsavsättningarna?

Det finns fler invändningar man kan göra mot högerpaktens förslag och sätt att räkna. Man kan fråga sig om de har räknat med kostnader för pensionsavsättningar. I dag är det så att vad som utgår i form av sjuklön också påverkar den enskildes framtida pension. Det är inte så svårt att förstå. Arbetsgivaren betalar in en viss del av lönesumman till pensionssystemet. Även sjukpenning är pensionsgrundande och pensionsavsättningar görs även för dessa. Om det är försäkringsbolagen som ska sköta dessa avsättningar så kommer även det att påverka premien.

Vad händer med rättssäkerheten?

Rättssäkerheten för den enskilde skulle försämrats om delar av den allmänna sjukförsäkringen privatiserades. Det normala hos försäkringsbolagen är skiljemannaförfarande eller nämndavgörande, inte förvaltningsdomstolar som inom den allmänna försäkringen.

Högerpaktens förslag innebär också en kraftigt ökad makt till försäkringsbolagen att styra över enskilda trafikskadades rehabilitering. Moderaterna kallar detta för "effektivisering av rehabiliteringen" och att "rehabiliteringsprocessen blir mer

ändamålsenlig och rationell". Ökad makt för försäkringsbolagen riskerar att den enskildes behov sätts åt sidan och att vinstintresse ska styra de insatser som görs.

Att orientera sig

Försäkringsbolagen verkar på en konkurrensutsatt marknad. Det är självklart att de söker få så många kunder som möjligt. Ett medel är att göra villkoren så goda som möjligt; olika bolag kan då lägga tyngdpunkten på skilda element i försäkringen. Det tillhör spelreglerna. Nu skulle i varje fall ytterligare en faktor läggas till, ersättningen under sjukdomstiden.

Redan nu finns det klagomål på att det är svårt för den enskilde att orientera sig mellan olika försäkringar. Det var ett påpekande som gjordes av personskadekommittén. Är det någon som tror att det kommer att bli enklare i det nya läget? Då man också ska väga in ersättningen under en kanske mycket lång sjukdomsperiod.

Förslaget om att lägga på en obligatorisk avgift (läs skatt!) på trafikförsäkringspremien innebär alltså att försäkringsbolagen ska agera skatteindrivare åt staten. De måste skilja mellan de vanliga premier de får in och den extra pålagan. Detta blir förstås inte billigare administrativt. Om de dessutom förväntas syssla med myndighetsutövning mot enskild vid uppbörden av pålagan förändras rollen ytterligare. De skulle ytterst kunna tänkas bli tvungna att uppträda inför en förvaltningsdomstol som ombud för staten mot en försäkringstagare i bolaget!

Högerpaktens systemskifte

Högerpaktens förslag om att trafikförsäkringen ska ta över ansvaret för sjukpenning och sjukersättning i samband med trafikolyckor, kan inte uppfattas på något annat sätt än att de är beredda att bryta upp den generella välfärden. Nu är det inget nytt för partier som moderaterna och centerpartiet, vilka alltid har förespråkat andra välfärdsmodeller. Folkpartiet har däremot varit en av den generella välfärdens förespråkare. Att de nu ställer sig bakom förslaget om utökad trafikskadeförsäkring är anmärkningsvärt och ett tecken på att de inte längre styrs av sina egna grundläggande politiska värderingar.

Sjukförsäkringen har alltid varit föremål för ideliga attacker från moderaterna och övriga borgerliga partier. De förslag till förändringar som de nu kommer med ska ses tillsammans med högerpaktens

övriga förslag, där sjuka och arbetslösa tvingas betala skattesänkningarna. Moderaterna har aldrig gillat omfördelning och förslaget är ett uttryck för det. Det är symptomatiskt att i deras gemensamma budgetmotion kommer förslaget om trafikförsäkring precis före förslagen om andra privatiseringar.

Det är riskutjämning mellan olika grupper i befolkningen som högerpakten vill försvaga och på så sätt öka inslaget av privata försäkringar. Om en del av den allmänna sjukförsäkringen lyfts ut, banar det vägen för att fler grupper lyfts ut och får stå för sina egna kostnader. Den som tillhör en högriskgrupp skulle inte få behålla särskilt mycket av sin lön varje månad om han eller hon skulle teckna en försäkring mot ohälsa på den privata marknaden. En person som försäkringsbolagen tycker har en alltför stor risk, kan till och med bli nekad att teckna en försäkring.

Om man blir tvungen att teckna flera olika försäkringar för att täcka upp för eventuell ohälsa, så minskar uppslutningen bakom det offentliga systemet. Det blir mer attraktivt med en helt privat lösning. Kvar blir ett urvattnat offentligt system där det finns litet utrymme för omfördelning. Därmed skulle klyftorna i samhället öka. Denna potentiella utveckling är moderaterna och de andra borgerliga partierna mycket medvetna om.

Den allmänna försäkringen är ett viktigt uttryck och verksamt medel för solidariteten i det svenska samhället. Tidigt byggde människorna i fattigsverige upp sjukkassor, på arbetsplatserna. Man betalade avgifter för att de som drabbades av sjukdom skulle få en blygsam penning för att hålla fattigdomen borta. Ofta kompletterades detta av insamlingar bland arbetskamraterna. Så småningom byggdes de erkända sjukkassorna upp.

För socialdemokratin är den solidariskt finansierade allmänna försäkringen en princip som inte kan överges. Vi vill inte tillbaka till ett samhälle där många inte anser sig ha råd att försäkra sig mot sjukdom. Vi vill inte tillbaka till ett samhälle där insamlingslistorna åter ska börja cirkulera på arbetsplatserna när någon drabbas av sjukdom eller trafikskada under längre tid.