

Svar på skriftligt spørgsmål om skälighet när det gäller fastställande av trafikförsäkringspremier

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 394/2020 rd undertecknat av riksdagsledamot Matias Martinen /saml m.fl:

Hur förverkligas medborgarnas rättssäkerhet och principen om förtroendeskydd vid fastställandet av avgifter enligt trafikförsäkringslagens 27 § och

är det med tanke på den tillämpningspraxis som kommit fram och lagstiftningen motiverat att ändra på grunderna för fastställandet av försäkringspremier?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

I trafikförsäkringslagens (2016/460) 27 § stadgas om en avgift som motsvarar försäkringspremien och i 28 § om en försummelseavgift. Genom den nya trafikförsäkringslagen har följderna vid avsaknad av försäkring mildrats. Enligt den nya lagen kommer den avgift som ska betalas för försummelse gällande försäkringen, det vill säga avgiften som motsvarar försäkringen och försummelseavgiften tillsammans (nedan *avgift för oförsäkrat fordon*), att vara högst fyra gånger så stor som försäkringsrisken för ett motsvarande fordon. Tidigare kunde avgiften vara upp till tio gånger så stor.

I regel ska det förväntade värdet på avgiften för oförsäkrat fordon vara betydligt högre än motsvarande trafikförsäkringspremie. En alltför låg avgift för oförsäkrat fordon kan locka fordonsägare och -innehavare att med avsikt lämna sina fordon oförsäkrade. Å andra sidan kan avsaknad av försäkring bero på exempelvis okunskap eller bristande förståelse, och därför föreskrivs i trafikförsäkringslagens 28 § att man när försummelseavgiftens förhöjningskoefficient fastställs ska beakta längden på försummelseperioden, försummelsens uppsåtlighet och huruvida försummelsen upprepats samt om fordonet använts i trafik.

Enligt uppgift från Trafikförsäkringscentralen är antalet fall där försäkring saknas omkring 40 000 per år. Oförsäkrade fordon orsakar också hundratals trafikskador, där ersättning betalas för person- och saksador. År 2019 betalades 4,3 miljoner euro ut i sådana ersättningar. Enligt de uppgifter som fås räcker avgifterna för oförsäkrade fordon för närvarande nätt och jämnt till att täcka kostnaderna för ersättningar för dessa skador.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 394/2020 rd

Trafikförsäkringscentralen gör årligen en riskundersökning i vilken framgår bland annat försäkringsbeståndet (i försäkringsår), antalet egendoms- och personskador samt bedömningar av de slutgiltiga ersättningarna för de fem senaste åren. När man jämför personbilar i privat bruk med motorcyklar är skadefrekvenserna för dessa fordonsklasser (antalet skador delat med försäkringsbeståndet i försäkringsår) på samma nivå. För personbilar i privat bruk är andelen personskador omkring 15 procent av alla skador. För motorcyklar är andelen över 80 procent, vilket beror på att de personer som färdas på en motorcykel som orsakar en olycka lätt skadas om motorcykeln är delaktig i olyckan. För personbilar i privat bruk är den genomsnittliga personskadan ungefär tredubbel jämfört med egendomsskador. För motorcyklar är den genomsnittliga personskadan däremot nästan sju gånger så stor som en egendomsskada. Av detta kan man dra slutsatsen att försäkringspremierna för motorcyklar i allmänhet är betydligt högre än premierna för personbilar i privat bruk. Detsamma gäller även för avgifterna för oförsäkrade fordon.

Enligt den information som social- och hälsovårdsministeriet fått från Trafikförsäkringscentralen har Trafikförsäkringscentralen nyligen gjort en riskundersökning för motorcyklar som är noggrannare än ovan nämnda riskundersökning. I denna undersökning är motorcyklarna indelade i fem grupper, som studeras separat. Det material som används har tillhandahållits av försäkringsbolag och Traficom. Avgifterna för oförsäkrade motorcyklar har beräknats utifrån denna undersökning. Resultaten av denna typ av riskundersökningar är inte direkt jämförbara med resultaten av de prissättningsmodeller som försäkringsbolagen använder, eftersom försäkringsbolaget enligt social- och hälsovårdsministeriets uppfattning använder bland annat fordonets märke och modell samt uppgifter om försäkringstagaren i sin prissättning. Dessa uppgifter kan anknyta till det objekt som försäkras eller till kundrelationen med försäkringsbolaget i fråga. Därmed är det inte nödvändigtvis ändamålsenligt att jämföra de avgifter för oförsäkrat fordon som Trafikförsäkringscentralen fastställer för motorcyklar med vad de skulle kunna antas vara utifrån försäkringsbolagens försäkringspremier. Det ovan nämnda gäller även för andra fordon än motorcyklar.

I trafikförsäkringslagen utgör principen om jämlik behandling av försäkringstagarna en utgångspunkt för försäkringspremierna. Detta gäller även för avgifterna för oförsäkrat fordon. Det är inte social- och hälsovårdsministeriets uppgift att övervaka om Trafikförsäkringscentralen följer den avgift som motsvarar försäkringspremien som fastställs i trafikförsäkringslagens 27 § och den försummelseavgift som fastställs i 28 § i fastställandet av det som stadgas om saken i trafikförsäkringslagen. Finansinspektionen övervakar Trafikförsäkringscentralens verksamhet, och det är Finansinspektionens uppgift att ingripa om Trafikförsäkringscentralens verksamhet enligt dess uppfattning inte är lagenlig.

Social- och hälsovårdsministeriet ser inte sådana problem eller brister i den nuvarande lagen som skulle kräva att lagens innehåll ses över, åtminstone inte i detta skede. Ministeriet följer emellertid med situationen.

Helsingfors 27.5.2020

Social- och hälsovårdsminister Aino-Kaisa Pekonen