

## Nr 44

### *Utlåtande i anledning av motioner angående zonindelningen vid beräkningen av bilförsäkringspremier.*

I de till bankoutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 605 av fröken *Stenberg* och II: 761 av herr *Nordgren* har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa »om att Kungl. Maj:t låter utreda frågan om zonindelningen och därav betingade bilförsäkringspremier».

Motionärerna anför att de högre försäkringspremier för bilar och lastbilar som försäkringsbolagen tillämpar i Norrland är grundade på en zonindelning som missgynnar invånarna i denna landsdel, vilka har särskilt stort behov av bilen som transportmedel.

Yttranden över motionerna har av utskottet inhämtats från försäkringsinspektionen, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam. Försäkringsinspektionen har bifogat en skrivelse i ärendet som ingivits till inspektionen av Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen. Inspektionen har vidare hänvisat till sitt yttrande till allmänna beredningsutskottet över motioner vid 1959 års riksdag, vari hemställdes om prövning bl. a. av möjligheterna att uppnå enhetliga trafikförsäkringspremier i Norrland och Svealand—Götalands landsortsområde (ABU 1959: 9). Sistnämnda yttrande ligger till grund för den nedan lämnade redogörelsen beträffande premiesättningen inom de aktuella försäkringsformerna.

### **Gällande ordning för premiesättningen i trafikförsäkring och annan motorfordonsförsäkring**

Enligt 282 § 2 mom. lagen om försäkringsrörelse åligger det styrelsen och verkställande direktören för ett försäkringsbolag att med hjälp av fortlöpande statistik eller annorledes övervaka att premiesättningen är skäligen avvägd med hänsyn till den risk, som försäkringen är avsedd att täcka, nödiga omkostnader för försäkringen samt omständigheterna i övrigt. Denna bestämmelse gäller såväl den obligatoriska trafikförsäkringen som annan motorfordonsförsäkring.

I fråga om premiesättningen i trafikförsäkring finns ytterligare bestämmelser i lagen om trafikförsäkring å motorfordon och i de koncessionsvillkor som uppställts för försäkringsanstalter med trafikförsäkringsrörelse. Sålunda skall enligt trafikförsäkringslagen premiesatserna anmälas till för-  
1\* — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 8 saml. Nr 43—47*

säkringsinspektionen. Indelning i riskklasser skall anordnas i anslutning till formulär, som fastställs av inspektionen. Om det sätt varpå premierna bestäms ger anledning till anmärkning, skall inspektionen göra anmälan därom till Kungl. Maj:t, som där så prövas erforderligt förelägger vederbörande anstalt att inom viss tid vidtaga åtgärder för rättelses vinnande eller återkallar tillståndet att driva trafikförsäkring. Enligt koncessionsvillkoren får premie för trafikförsäkring icke bestämmas till högre belopp än som på grund av tillgänglig erfarenhet kan med tillbörlig säkerhet anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka och mot skaderegleringskostnader med tillägg för andra nödiga omkostnader och skälig vinst. Omkostnadstillägget får ej beräknas högre än efter de grunder försäkringsinspektionen fastställer med ledning av vunnen erfarenhet om vad som vid tillbörlig sparsamhet kan anses vara erforderligt för försäkringsrörelse av ifrågavarande art. Av konkurrens betingade anskaffningskostnader får ej belasta trafikförsäkringen. Vinsttillägget får ej sättas högre än till 5 procent av bruttopremien. Sedan åtskilliga år tillämpas ett vinsttillägg av 3 procent.

De nu gällande trafikförsäkringspremierna är baserade på statistisk erfarenhet och har fastställts i samråd med försäkringsinspektionen. Geografiskt har gjorts en indelning i tre tariffområden, nämligen storstadsområdet (S), omfattande Stockholm och Göteborg med närmast kringliggande städer och övriga kommuner samt Malmö stad, Norrland (N) och landet i övrigt (Ö). Premietarifferna i trafikförsäkring omprövas med vissa års mellanrum, varvid också indelningen i tariffområden aktualiseras. Premierna för trafikförsäkring är för personbilar högre i storstadsområdena än i Norrland. Premieskillnaden, som växlar något mellan olika bolag, utgör omkring 30 kr. Trafikförsäkringspremien för landet i övrigt är, såvitt avser personbilar, omkring 50 kr. lägre än för Norrland.

En anpassning av trafikförsäkringspremierna efter de individuella riskerna sker genom det tillämpade bonussystemet. En motorfordonsägare erhåller efter två skadefria försäkringsår bonus med 30 procent, efter ytterligare två skadefria år med 50 procent samt efter sammanlagt sex skadefria år med 70 procent. Vid varje inträffad skada, som medför ersättningskyldighet för försäkringsgivaren, bortfaller den sist erhållna bonusförhöjningen. Premieskillnaden å 50 kr. mellan Norrland och landet i övrigt (utom storstäderna) reduceras sålunda vid 70 procents bonus till 15 kr.

Inom annan motorfordonsförsäkring än obligatorisk trafikförsäkring ligger premienivån för Norrland högre än för storstadsområdet, och premieskillnaden mellan Norrland och övriga Sverige exklusive storstadsområdet är större. I detta fall gäller icke, såsom förhållandet är med trafikförsäkringspremierna, att premierna anmäles till försäkringsinspektionen innan de bringas i tillämpning. De är dock underkastade den ovan redovisade skälighetsprincipen. Inspektionens kontroll kommer emellertid först i efterhand och har väsentligt mindre omfattning. Det riskklassschema som inspektionen

fastställt för trafikförsäkringen tillämpas av bolagen även i fråga om annan motorfordonsförsäkring.

### Riksdagsbehandling av frågan år 1959

I sitt yttrande (1959 nr 9) över de inledningsvis nämnda motionerna vid 1959 års riksdag uttalade allmänna beredningsutskottet, att utskottet fann det önskvärt med största möjliga enhetlighet och enkelhet vid bestämmandet av premierna för trafikförsäkring. Å andra sidan torde det dock, anförde utskottet, vara riktigt att premierna såsom skedde avvägdes med hänsyn till den risk försäkringen var avsedd att täcka. Utskottet förutsatte att försäkringsinspektionen liksom dittills fortlöpande följde utvecklingen och att de möjligheter att införa mera enhetliga premier, som den kommande utvecklingen kunde medföra, bleve tillvaratagna. Riksdagen beslöt att motionerna skulle anses besvarade genom vad utskottet anförde.

### Remissyttrandena

*Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen* meddelar i sin skrivelse till försäkringsinspektionen, att delegationen under år 1966 behandlat frågan om zonindelningen av bilförsäkringspremierna. Därvid medverkade representanter för försäkringsbolagen, vilka »sökte övertyga delegationens medlemmar om det berättigade i det rådande systemet, dock utan att helt lyckas därmed».

Delegationen finner att systemet kännetecknas av godtycklighet och därför är principiellt förkastligt. Lösningen på problemet bör enligt delegationen ligga i bonussystemet. Den distinktion som ligger bakom uppfattningen att bonus är individuell och en zonindelning nödvändig för den olika graden av risktagande i skilda områden betecknas som helt teoretisk. Med nuvarande omfattning av biltrafiken anses det föga realistiskt att upprätthålla en princip som bygger på bilens »hemvist». Den skilda skadefrekvensen i olika delar av landet torde, säger delegationen vidare, i viss utsträckning kunna tillskrivas vägstandarden. Den befolkning som måste låta sig åtnöjas med sämre vägar får sålunda en extra hämsko i högre premier. Varje bidrag till utjämning av skillnaden i levnadskostnader mellan Norrland och landet i övrigt säges vara välkommet.

*Svenska försäkringsbolags riksförbund* överlämnar material som försäkringsbranschens företrädare framställt i anslutning till den ovan nämnda överläggningen med Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen. Där beräknas på grundval av statistik för åren 1959—1962 att trafikförsäkringspremien för tariffområde N bör utgöra 116 procent av premien för tariffområde Ö. Det verkliga relationstalet har emellertid legat mellan 103,6

och 111,6 procent. Beträffande delkaskoförsäkring (brand-, stöld- och glasruteförsäkring) konstateras att premien i Norrland enligt de tariffer som tillämpats sedan 1961 ligger endast mellan 14 och 48 procent högre än i område Ö, ehuru de med hänsyn till skadebeloppen bort ligga 63 å 75 procent högre. För fullständig kaskoförsäkring (delkasko- och vagnskadeförsäkring) har den uttagna premien varit mellan 15 och 48 procent högre i Norrland än i område Ö, medan statistiken motiverat att den varit mellan 45 och 55 procent högre. Hänsyn har här tagits till skillnaden i genomsnittsbonus.

Beträffande bonussystemets inverkan på nettopremierna lämnas uppgiften att bonusdifferentieringen under perioden 1959—1962 icke medfört att nettopremien i Norrland blivit mer än ca 6 procent högre än i område Ö, trots att skadekostnaden var 28 procent högre.

*Folksam* redovisar en liknande undersökning avseende Folksams bestånd samt omfattande skadeårgångarna 1964 och 1965. Den kvot mellan skadebelopp per fordon i område N och motsvarande belopp i område Ö som därvid framkommit är under de båda åren för vagnskadeförsäkring (genomsnitt för skilda former) 1,38 resp. 1,40 och för delkaskoförsäkring 1,64 resp. 1,60. För riskåren 1964 och 1965 har vagnskaderiskpremien legat i genomsnitt ca 40 procent högre i Norrland än i område Ö. Skillnaden har konstaterats bero på att såväl skadefrekvensen som medelskadan är högre i Norrland. För delkaskomomenten låg 1965 riskpremien 60 procent högre i Norrland än i område Ö, främst beroende på skillnaden i riskpremie för glasruteförsäkring.

*Svenska försäkringsbolags riksförbund* finner det ådagalagt att den nuvarande premieavvägningen på intet sätt innebär att norrlandsbilisterna subventionerar andra bilister. Riksförbundet hänvisar till skälighetsprincipen och framhåller därutöver att det av rent företagsekonomiska skäl är omöjligt att tillhandahålla en försäkring till underpris som kompenseras av ett överpris på annat håll. Följden skulle bli att företagen skulle undvika att arbeta inom områden med underpremie och koncentrera sig på områden med överpremie. Med hänsyn till försäkringsbolagens kontinuerliga uppmärksamhet på frågan och den övervakning som förekommer från försäkringsinspektionens sida saknas enligt riksförbundets mening skäl för en särskild utredning av frågan om zonindelningen.

*Folksam* instämmer i vad Svenska försäkringsbolags riksförbund uttalat.

*Försäkringsinspektionen* understryker att föreliggande siffermaterial visar en klar riskskillnad mellan N- och Ö-områdena, vilken framträder mest markant inom kaskoförsäkringen. Att i premiesättningen bortse från dokumenterade riskskillnader vore, säger inspektionen, att avvika från såväl försäkringsmässiga principer som rent företagsekonomiska värderingar. Inspektionen framhåller emellertid, att frågan om förbättringar i zonindelningen alltid är aktuell i ljuset av det nya statistikmaterial som efterhand framkommer. Härvid aktualiseras även frågan huruvida inte en indelning

i tätort och glesbygd vore från rättvisesynpunkt lämplig. Även vid en sådan indelning måste dock, påpekas det, gränsproblem uppstå, och churu vissa kategorier norrlandsbilister sannolikt skulle få lägre premier torde norrlandsbilisterna som helhet betraktade knappast få någon premieförbättring. Inspektionen följer emellertid fortlöpande de undersökningar på området som utföres av försäkringsbolagen och tar därvid själv erforderliga initiativ.

Även om de senast presterade undersökningsresultaten icke har givit tillräckliga skäl till ändring av zonindelningen eller av gällande premieskillnader, pekar dock, säger inspektionen avslutningsvis, vissa tendenser inom bilförsäkringen i positiv riktning för bilisterna i Norrland. Salunda synes riskskillnaden i trafikförsäkringen mellan Norrland och övriga landet ha minskat något under de senare åren, varför man här -- under förutsättning att trenden håller i sig -- på längre sikt torde kunna räkna med en viss premiejämning mellan N- och Ö-områdena.

Enligt inspektionens mening saknas skäl för att verkställa den föreslagna utredningen.

### Utskottet

Inom den obligatoriska trafikförsäkringen liksom annan motorfordonsförsäkring tillämpas skilda premienivåer i de tre tariffområden vari landet indelas och av vilka Norrland är ett. Denna zonindelning betingas av gällande lagregler och koncessionsvillkor, enligt vilka premiesättningen skall avvägas med hänsyn till den risk som försäkringen är avsedd att täcka. Företagsekonomiska bedömningar pekar i samma riktning.

Enligt motionärernas uppfattning missgynnar zonindelningen invånarna i Norrland, vilka har särskilt behov av bilen som transportmedel. Motionärerna önskar en utredning av premiesättningen. I den skrivelse i ämnet som Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen ingivit till försäkringsinspektionen framförs uppfattningen att den individuella differentiering av premierna som bonussystemet medför skulle ge rättvisare resultat än nuvarande system.

Det material som remissinstanserna tillhandahållit ger enligt utskottets mening tydligt vid handen, att den premieskillnad som nu tillämpas mellan Norrland och landet i övrigt (exklusive storstadsregionerna) motiveras av konstaterade riskskillnader. Givetvis innebär en indelning av landet i endast tre tariffområden en viss förenkling, som för somliga grupper av försäkringslagare kan framstå som orättvis; uppenbart är å andra sidan att ett komplicerat system för premiesättningen om möjligt bör undvikas. Den lösning av problemet som Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen anvisat är såvitt utskottet kan bedöma knappast gångbar. Av det material som utskottet haft tillgång till framgår att, om grundpremierna vore enhetliga, nuvarande kraftiga bonusdifferentiering icke för

Norrlands del skulle medföra nettopremier som fullt täckte de högre skadekostnaderna i Norrland.

Premieavvägningen omprövas med jämna mellanrum och anpassas därvid efter förändringar i riskfördelningen. Försäkringsinspektionen, som när det gäller trafikförsäkringen spelar en aktivt kontrollerande roll vid premiesättningen och som över huvud taget granskar försäkringsavtalens skälighet, följer fortlöpande utvecklingen på området och kan förutsättas ta initiativ till en omprövning av grunderna för premiesättningen om anledning därtill uppkommer. Inspektionen framhåller att man på längre sikt torde kunna räkna med en viss premieutjämning mellan Norrland och den del av landet som nu har lägre premier inom de aktuella försäkringsformerna.

Utskottet, som med hänsyn till här anförda omständigheter icke finner skäl föreligga för en särskild utredning enligt motionärernas förslag, hemställer,

att motionerna I: 605 och II: 761 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 31 oktober 1967

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Ståhle (s)\*, Åkerlund (h)\*, Hilding (fp), Lundin (s), Enarsson (h), Larfors (s), Mattsson (cp) och fru Lundblad (s);

från andra kammaren: herr Regnéll (h), fru Renström-Ingenäs (s), herrar Hagnell (s)\*, Berglund (fp), Börjesson i Glömminge (cp), Bengtsson i Landskrona (s), Hyltander (fp)\* och Gustavsson i Ängelholm (s).

---

\* Ej närvarande vid justeringen.