

Motor

Bilförsäkring.



"Vi vill gynna dem som kör bra", säger Sten Forseke som försöker förändra bilförsäkringsbranschen med en ny typ av försäkring.

Foto: Jacques Wallner



Box för OBD-uttaget.



Paydrives box och mobilapp.

Tänk på det här innan du kopplar in dig

● Biltilverknarna är kritiska till att koppla in sig i diagnosuttaget. Så här skriver exempelvis Volvo: "Volvo Cars tar inget ansvar för följderna i det fall en icke auktoriserad utrustning kopplas in till bilens diagnosuttag (OBD-II). Vi avråder därför från att använda uppkopplade lösningar baserat på OBD-II..."

Det är alltså tillrådligt att fråga respektive bilmärke före eventuell inkoppling.

DN

Försiktig körning pressar premie

Uppstickare på bilförsäkringsmarknaden vill få bilägarna att köra försiktigare och därmed få en lägre premiekostnad. Fast då måste bilägarna gå med på att vara övervakade.

Jacques Wallner
jacques.wallner@dn.se



● Sten Forseke, grundare av Greater than, anser att bilförsäkringsbranschen är konservativ och trögriktig. Han tänker ändra på det. Med en försäkringstjänst etablerad i år där man betalar per körd kilometer.

– Det är en schyst rättvis försäkring. Vi gör det här tillsammans med Moderna försäkringar. Det blir som med bränslet. Man betalar bara när man kör.

Han anser att bilförsäkringsbranschen är ett oligopol som domineras av fyra stora bolag som inte har något större intresse av att utveckla försäkringstjänsterna för bilisterna.

Paydrive har redan ett års erfarenhet i Sverige av den typen av försäkring.

Andreas Broström, vd för Paydrive (som samarbetar med norska Gjensidige), är också kritisk till hur den existerande försäkringsmarknaden för bilar fungerar:

– Det är jättedålig konkurrens. Fyra stora har 92 procent av marknaden.

Hur har det gått under det första året?

– Vi ser att vi har betydligt lägre skadeprocent än vad som är standard i branschen. Ansvarsfulla bilägare/förare väljer det här.

Enerfy försäkring, liksom Paydrives, bygger på att en läsare kopplas in i bilens OBD-uttag (diagnosingången) och sedan vidarebefordrar informationen. Båda alternativen kan också kopplas ihop med en app i telefonen. Kunderna får själva plugga in den lilla boxen.

Sten Forseke anser att dagens bilförsäkringar är diskriminerande.

– Vi har inte ålder som parameter, säger han.

Andreas Broström säger:

– Alla åldrar är välkomna.

Men försäkringarna kräver att bilen är från 2001 eller senare då OBD blev standard.

Hos Enerfy finns tre kriterier till grund för försäkringen: vad det är för bil, hur man kör och antal kilometer.

– Det här gynnar den som kör under 1500 mil per år, hävdar Sten Forseke.

Det finns 15 premienivåer. Nummer 10 är standard. För hans egen

Vi vill få bort de 20 procent som står för 80 procent av skadorna.

Sten Forseke

Range Rover i premie 10 innebär det 30 öre per kilometer dygnet runt. Premien betalas i efterskott.

Det finns hel- och halvförsäkring. Självriskenivåerna är två: vagnskada 6000 kronor och övriga skador 3500 kronor.

Hos Paydrive registreras hastigheter, kraftiga inbromsningar, position, körstil och tid på dygnet. Det finns bara helförsäkring och självriskenivåerna är trafik 1000, stöld 1500 och vagnskada 4000 kronor.

Finns det några problem för bilägaren med att vara övervakad?

– Vi ägnar oss inte åt hastighetsövervakning och vi säljer ingen information, säger Sten Forseke.

– Det är bara vi som använder informationen för att sätta premien, svarar Andreas Broström och berättar att det finns tre premieklasser.

Blir det här billigare för bilägarna än en traditionell bilförsäkring?

– Absolut! För cirka 60 procent av dem blir det billigare, svarar Sten Forseke.

– Jag skulle säga att de flesta får 20 till 40 procent lägre premie. Man sparar tusenlappar, säger Andreas Broström.

De nya aktörerna i bilförsäkringsbranschen, har liksom traditionella en ambition att slippa dåliga kunder.

– Vi vill gynna dem som kör bra – och vi vill få bort de 20 procent som står för 80 procent av skadorna, säger Sten Forseke.

– Det här bidrar till trafiksäkerheten, hävdar Andreas Broström.

Än så länge är det här tjänster som riktar sig till privatpersoner. Men det arbetas också med alternativ för företaget.

Fakta. De fyra stora på bilförsäkring

● Folksam, If, Länsförsäkringar och Trygg-Hansa.

Krönika.

Lasse Swärd: Det bästa som hänt på många år

Ska man sammanfatta regeringens förslag till grönare bränslen blir det i ett enda ord:

Äntligen!

Drivmedelsbranschen har i årtal ropat efter regler som är förutsägbara och långsiktiga. Nu får den det genom en reduktionsplikt som siktar så långt bort som år 2030.

Ett sådant system finns redan i Tyskland.

Reduktionsplikten innebär att drivmedelsbolagen blir skyldiga att minska utsläppen av växthusgaser genom att blanda in förnybara drivmedel. Minskningarna anges till 2,6 procent nästa år för bensin och 19,3 procent för diesel för att därefter gradvis öka.

Vilka biodrivmedel som används är upp till

bolagen. Kravet är att alternativen uppfyller hållbarhetskraven, som också de successivt skärps.

19,3 procent för diesel är en ambitiös startnivå. Att skillnaden till bensin är så stor beror på att det redan i dag finns betydande mängder syntetisk diesel av typen HVO, gjord av bland annat tallolja.

Tyvårråder svår brist på HVO av hållbara råvaror. Det har gjort att palmoljaeresterna PFAD är på väg in i Sverige och den hotar nu att tränga undan tallolja och slaktavfall. Miljörelsen är mycket kritisk till denna effekt. De menar att PFAD på sikt leder till ökad palmoljaproduktion och skövling av regnskogar. Regeringen verkar ha tagit intryck



Miljözoner för personbilar

genom att flagga för en översyn av hur PFAD ska klassificeras. Det är ett välkommet tillägg.

I sin bästa form kan reduktionsplikten styra mot de mest hållbara biodrivmedlen. Bolagen vägar satsa på forskning och utveckling för att göra bränsle av exempelvis skogsrester och lignin. De kan bygga kalkyler som sträcker sig ända fram till 2030. Och de ser en säker marknad som växer genom reduktionsplikten.

Leder den också till investeringarna nu vägar sätta spaden i jorden? Som miljökampanjen Björn Gillberg, som sedan flera år stått redo med sin fabrik i Hagfors för att göra metanol?

Låt oss hoppas det. Bränslebytet framstår som det bästa vi sett inom miljöbilspolitiken på många år.



Lasse Swärd
lasse.sward@dn.se