

Nr 26

Laguskottets betänkande i anledning av motion angående statligt förarskydd för förare av spårbundet fordon.

I motionen 1973:147 av herrar Hörberg (fp) och Jonsson i Alingsås (fp) hemställs att riksdagen begär hos Kungl. Maj:t att kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd ändras därhän att även förare av spårbundet fordon blir berättigad till förarskydd.

Utskottet har inhämtat utlåtanden över motionen från försäkringsrådet, riksförsäkringsverket, statens järnvägar (SJ) och försäkringsinspektionen. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och Landsorganisationen i Sverige (LO). LO har bifogat yttrande från Statsanställdas förbund.

Systemet för ersättning av skador i följd av biltrafik

Ersättningssystemet för skador i följd av biltrafik är svåröverskådligt genom att det bygger på en kombination av det allmänna skadeståndsansvaret för eget vållande (den s. k. *culparegeln*) och det speciella *trafikansvaret* enligt *bilansvarighetslagen* (BAL; 1916:312). Härtill kommer trafikförsäkringens inverkan enligt bestämmelserna i *trafikförsäkringslagen* (TFL; 1929:77).

Enligt 2 kap. 1 § *skadeståndslagen* (SkL; 1972:207) skall var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada ersätta skadan, såvida icke annat följer av särskilda bestämmelser i SkL. BAL ålägger bl. a. ägare och förare av motorfordon ett mera omfattande skadeståndsansvar för skador som tillfogas annan person än föraren eller som tillfogas sådan egendom som inte befordras med fordonet. Ägaren är enligt 2 § BAL ansvarig för sådan skada även utan vållande. Endast om ägaren kan visa att skadan varken förorsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren befrias han från skadeståndsskyldighet. Föraren är lika med ägaren pliktig att ersätta skadan om det inte framgår av omständigheterna att föraren inte varit vållande till skadan. Bevisbördan är sålunda lagd på ägaren och föraren.

Skada som uppkommer vid trafik med motorfordon ersätts i allmänhet från den obligatoriska trafikförsäkringen. Denna har nämligen enligt TFL utformats så att den i stort sett täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppstå enligt BAL. Trafikförsäkringen täcker sålunda bl. a. skador som träffar passagerare i den försäkrade bilen och skador på fotgängare och vid kollision med annan bil såväl skador på passagerare och förare i den andra bilen som skador på denna bil och på egendom som befordras med bilen. Försäkringsskyddet gäller även när skadeståndsansvar inträder enligt den allmänna *culparegeln*. T. o. m. om

skada orsakas av en oförsäkrad eller okänd bil är den skadelidande berättigad till försäkringsersättning, eftersom han då kan vända sig till Trafikförsäkringsföreningen, som handhar det gemensamma ansvar som 21 § TFL för sådana fall ålägger samtliga trafikförsäkringsbolag.

Trafikförsäkringen medför rätt för den skadelidande att få ut skadestånd direkt av försäkringsgivaren. Trafikförsäkringen anknys vanligen till skadestandsreglerna, dvs. försäkringen skall säkerställa att de skadelidande får den ersättning vartill de är berättigade enligt skadestandsreglerna. Detta innebär i princip att full täckning av ersättningsgilla skador åsyftas, varken mer eller mindre. Avdrag sker därför för vad den skadestandsberättigade erhållit från socialförsäkringen samt på grund av privat försäkring när försäkringsersättningen bestäms av den konkreta skadans omfattning. Avdrag sker däremot inte för s. k. summarförsäkring, alltså en sådan där vid försäkringsfall visst belopp utgår oberoende av den konkreta skadans omfattning (t. ex. vanlig livförsäkring).

Staten är i egenskap av självförsäkrare befriad från trafikförsäkringsplikt, och befrielse kan medges också främmande stat (4 § första stycket TFL). Men i dessa fall är vederbörande stat skyldig att utge den ersättning som skulle ha utgått ur trafikförsäkring, om sådan funnits, även om staten i fråga inte är i egenskap av ägare ansvarig för skadan (4 § andra stycket TFL). Vidare föreligger inte någon trafikförsäkringsplikt i fråga om fordon som nyttjas av staten under omständigheter som anges närmare i 1 § *lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.*, men om i enlighet härmed trafikförsäkring saknas för fordonet, är staten enligt 2 § nämnda lag skyldig att ersätta skada i följd av trafik med fordonet med belopp som skulle ha utgått om försäkring funnits, även om staten inte enligt lag är ansvarig för skadan.

Enligt 3 kap. 8 § SkL är reglerna om *principalansvar* för arbetsgivaren inte tillämpliga på skada i följd av vårdslöshet vid trafik med motorfordon, när ersättning utgår ur trafikförsäkring. Detsamma gäller för de fall då befrielse från trafikförsäkringsplikt föreligger enligt 4 § TFL liksom när staten är ersättningskyldig enligt 2 § 1939 års ovannämnda lag.

Bilförarens ställning i ersättningshänseende

Av lätt insedda skäl drabbar en mycket stor del av alla personsador genom biltrafik föraren av bilen. Som allmän princip gäller att man varken är berättigad till skadestånd eller förpliktad att utge skadestånd därför att man tillfogar sig själv skada till person eller sak. När skadeståndsskyldighet är täckt av ansvarsförsäkring anläggs samma synsätt beträffande rätten till ersättning ur sådan försäkring. Vid skada genom biltrafik gäller således i enlighet med nämnda princip, att föraren ej kan få skadestånd för skada som han orsakat sig själv genom eget vållande. Han får därför vanligen intet ur trafikförsäkringen för den bil som han för. Det kan visserligen tänkas att föraren vill kräva skadestånd

av ägaren. Bilägarens trafikansvar gäller emellertid ej i förhållande till föraren (2 § första stycket BAL), och det fordras därför styrkt vållande hos ägaren (t. ex. att denne låtit föraren köra en bil i trafikfarligt skick) för att han skall bli ansvarig. Trafikförsäkringen täcker detta ansvar (3 § andra stycket TFL). Att ägaren blir skadeståndsskyldig mot föraren är dock i praktiken ett sällsynt undantagsfall.

Vid kollision med annan bil kan emellertid föraren ha rätt till skadestånd från den andre bilisten, dvs. i realiteten ur dennes trafikförsäkring. Men även i denna situation är föraren ogynnsamt ställd, eftersom det är mycket möjligt att föraren medverkat till skadan på sådant sätt att han går miste om skadestånd helt eller delvis. BAL innehåller utförliga regler om medverkan vid skada till följd av bilkollision, och dessa regler ansluter sig till dem som rör fördelningen av ansvaret. I enlighet med dessa bestämmelser får föraren alltid vidkännas jämkning i skadeståndet till den del som motsvarar hans egen andel i ansvaret.

En följd av dessa lagbestämmelser är att föraren av en bil och en medföljande passagerare behandlas olika i skadehänseende. Passageraren har ju som regel vid en trafikolycka rätt till skadestånd av bilens ägare eller förare och får sin skada ersatt från trafikförsäkringen. Skillnaden i ersättningshänseenden mellan föraren och hans passagerare framträder tydligast vid s. k. singelolyckor, dvs. där endast det egna fordonet är inblandat, men skillnaden märks även i kollisionsfallen. Förevarande skillnad ansågs länge innebära en lucka i ersättningsskyddet vid bilskador. För att täppa till denna lucka införde de privata försäkringsbolagen år 1957 den s. k. *förrarplatsförsäkringen* såsom ett komplement till trafikförsäkringen.

Förrarplatsförsäkring

Förrarplatsförsäkringen har sedan den år 1957 infördes på den svenska försäkringsmarknaden fått en vidsträckt användning. För närvarande torde drygt 75 procent av samtliga trafikförsäkrade fordon vara försedda med förrarplatsförsäkring. För gruppen personbilar är andelen cirka 97 procent.

Förrarplatsförsäkringen är knuten till motorfordonet och får tecknas endast i förening med trafikförsäkring. Den är utformad som en olycksfallsförsäkring för föraren och omfattar i främsta rummet olycksfallsskada som drabbar föraren under färd med det försäkrade fordonet. Ersättning utgår dock inte om skadan uppkommit i samband med färd utan fordonsägarens medgivande eller utan att föraren haft nödvändigt körkort eller – vid förande av moped – när föraren inte uppnått föreskriven ålder. Inte heller utgår ersättning om skadan uppkommit på grund av att fordonet inte varit i författningsenligt skick, vid utförande av brottslig gärning eller försök därtill eller genom grov vårdslöshet från förarens sida, vid deltagande i tävling eller träning för sådan, om inte särskilt tillstånd lämnats, eller i följd av trafik med fordonet då föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet eller varit straffbart

påverkad av annat berusningsmedel än alkoholhaltiga drycker. Försäkringen täcker dödsfall och invaliditet och utgår med schematiskt fastställda kapitalbelopp. Invaliditetsgraden bestäms efter en schabloniserad tabell. Olika belopp gäller för förare av motorcykel/moped och förare av annat motorfordon. En viss avtrappning sker för såväl dödsfall som invaliditet efter fyllda 67 år. Försäkringsbeloppen för den som inte fyllt 67 år utgör vid förande av bil vid dödsfall 50 000 kr. och vid fullständig invaliditet 150 000 kr. Dessutom ges vid invaliditet vissa speciella ersättningar, nämligen hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning. Dödsfallsersättning utgår om olycksfall inom tre år föranleder förarens död. Har för samma olycksfall invaliditetsersättning redan utgetts på grund av försäkringen eller föreligger rätt till sådan försäkring, minskas dödsfallsersättningen med invaliditetsersättningen. Ersättningen tillfaller – såvida inte föraren anmält annat förordnande av förmånstagare – förarens make och barn eller, om sådana efterlevande saknas, arvsberättigade efterlevande och universella testamentstagare med fördelning mellan dem enligt lag och testamente. Saknas nu nämnda förmånstagare betalas ersättningen ut till förarens dödsbo.

Av den ovanstående redogörelsen framgår att förarplatsförsäkringen till skillnad mot trafikförsäkringen är utformad som en s. k. s u m m a - f ö r s ä k r i n g, dvs. den ger fixerade belopp som ej avräknas på eventuellt skadestånd. Resultatet i det enskilda skaderegleringsfallet kan därför bli såväl ö v e r k o m p e n s a t i o n som u n d e r k o m p e n s a t i o n. Vid invaliditet på grund av singelolycka utbetalas t. ex. genom förarplatsförsäkringen endast ersättning med så stor procent av 150 000 kronor – jämte eventuellt hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning – som motsvarar invaliditetsgraden, oberoende såväl av storleken av inkomstbortfallet till följd av invaliditeten som av utgående ersättning från socialförsäkringarna. Detta medför en underkompensation vid fall av längre akuta sjukdomstillstånd samt för personer med högre inkomster. Överkompensation torde däremot ofta bli förhållandet vid trafikolyckor i arbetet i de fall där yrkesskadeförsäkringen kan komma att ge ett relativt fullgott skydd, dvs. vid lägre inkomster. Ett klart fall av överkompensation kan vidare uppstå vid kollisionsoolyckor, nämligen för det fall att motparten befinns vara vållande till sammanstötningen. Föraren är då berättigad till fullt skadestånd ur motpartens trafikförsäkring utöver de belopp han eller hans efterlevande erhåller ur förarplatsförsäkringen.

Statligt förarskydd

För att ge anställda bilförare ett bättre ekonomiskt skydd vid trafikskada utnyttjar kommuner och enskilda arbetsgivare i stor utsträckning möjligheten att förarplatsförsäkra sina motorfordon. Enligt *kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd* åtnjuter förare av motorfordon som staten äger eller nyttjar ett ekonomiskt skydd vid trafikolycksfall som väsentligen motsvarar det skydd som kommunal- eller privatanställda bilförare kan få av sina arbetsgivare genom att dessa tecknar förarplatsförsäkring. Särregleringen för statens förare samman-

hänger till viss del med att statlig myndighet i princip inte får teckna eller låta teckna försäkring för staten tillhörig egendom eller för att skydda staten eller i dess tjänst anställd personal mot ansvarighet.

Det statliga förarskyddet gäller för skada till följd av olycksfall som drabbar föraren under färd med fordonet eller när han under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Ersättning utgår dock inte om föraren brukat fordonet utan lov, orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, genom körning gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller rattonykterhet eller vid förande av moped icke uppnått föreskriven ålder.

Ersättning utgår vid skada som medför invaliditet eller dödsfall. Vid fullständig invaliditet utfaller en engångsersättning med 150 000 kr. och vid partiell invaliditet ett i motsvarande mån lägre belopp. Ersättningsbeloppet vid dödsfall utgör 50 000 kr. och tillfaller den avlidnes dödsbo. Från detta belopp skall avgå ersättning som med anledning av skadan kan ha utgått i invaliditetsersättning.

I vissa hänseenden är det statliga förarskyddet t. o. m. förmånligare än förarplatsförsäkringen. Sålunda skall enligt den statliga regleringen vid beräkningen av dödsfalls- och invaliditetsersättning inte ske någon nedtrappning av beloppets storlek i förhållande till förarens ålder efter fyllda 67 år såsom sker vid förarplatsförsäkringen. Vidare är i motsats till vad som gäller vid förarplatsförsäkringen rätten till ersättning ej begränsad till invaliditet eller dödsfall som uppkommer inom tre år efter olycksfallet.

Även i övrigt förekommer avvikelser från förarplatsförsäkringen, i princip dock endast sådana som är betingade av förarplatsförsäkringens karaktär av enskild olycksfallsförsäkring eller av speciella förhållanden inom den statliga sektorn. Sålunda inrymmer det statliga förarskyddet inte någon motsvarighet till hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning. Vidare utbetalas utfallande dödsfallsersättning till den avlidnes dödsbo och ej såsom vid förarplatsförsäkringen till förmånstagare. Motioner om att sistnämnda olikhet borde undanröjas har ej föranlett riksdagens bifall (1LU 1970:13, LU 1971:8).

Ersättningen utgår av statsmedel och bestämmes och utbetalas av riksförsäkringsverket. Staten har icke regressrätt för utgiven ersättning mot den som är ansvarig för trafikskadan. Fordran hos riksförsäkringsverket på ersättning enligt ovan får ej utmätas.

Under den tid kungörelsen hittills varit i tillämpning — närmare fyra år — har relativt få skadefall inträffat. Antalet sådana fall under respektive år framgår av följande sammanställning:

	Tiden 1.7-- 31.12.1969	År 1970	År 1971	År 1972	Samman- lagt
Antal inträffade skadefall	11	17	14	10	52
därav för invaliditets- bedömning	10	14	12	10	46
därav dödsfalls- ersättning	1	3	2	--	6

Förarbetena till 1969 års reform om statligt förarskydd

Ovannämnda kungörelse om statligt förarskydd utfärdades sedan Kungl. Maj:t erhållit riksdagens godkännande av grunderna för reformen och bemyndigande att framdeles anpassa förarskyddet till förändringar av förarplatsförsäkringens villkor (prop. 1969:54; SU 1968:54; rskr 1968:158).

Till grund för lagstiftningen låg förarskyddsutredningens betänkande (SOU 1968:52) Statligt förarskydd. I sitt remissyttrande över utredningens betänkande hade SJ hemställt att motsvarande ekonomiskt skydd måtte ordnas jämväl för förare av spårbundna fordon. SJ:s hemställan redovisades i propositionen (prop. 1969:54 s. 14) men föranledde intet uttalande från föredragande departementschefens sida. Frågan berördes inte heller under riksdagsbehandlingen. I fråga om utformningen av det statliga förarskyddet gjorde departementschefen följande uttalande av principiell natur (prop. 1969:54 s. 21):

Frågan om bilförares ekonomiska skydd har samband med en mera allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen men också med frågan om reformering av gällande regler om ersättning för personskada i allmänhet. Mot denna bakgrund kan förarskyddet nu inte få någon generell lösning. Ej heller finns anledning att i detta sammanhang ta ställning till om förarplatsförsäkringen har en från alla synpunkter lämplig utformning. Vad det nu gäller är att, i avvaktan på en generell lösning i en eller annan form, för en förhållandevis liten grupp bilförare (statliga) skapa ett skydd som inte mera påtagligt avviker från vad bilförare i allmänhet kan få genom förarplatsförsäkringen. Denna målsättning, som kommit till uttryck i direktiven för utredningen, uppfylls inte helt i något av de framlagda alternativen. Några remissinstanser har också påtalat detta förhållande och i olika avseenden efterlyst större överensstämmelse med förarplatsförsäkringens villkor. Av det nu sagda följer att ett statligt förarskydd inte bör bygga på skadeståndsrättsliga principer. Som förebild för skyddet bör i stället tas förarplatsförsäkringen. Avvikelse från denna bör göras endast för det fall att försäkringens egentliga karaktär av enskild olycksfallsförsäkring eller speciella förhållanden inom den statliga sektorn påkallar det.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen inrymmer det statliga förarskyddet inte någon motsvarighet till hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning enligt förarplatsförsäkringen. Såsom motivering för detta ställningstagande hänvisade departementschefen till att behovet av bidrag i vissa fall till ökade vårdkostnader, av ekonomisk hjälp under rehabilitering och av ersättning för proteser och andra hjälpmedel redan är tillgodosett för statens bilförare genom att yrkesskadeförsäkringen och annan socialförsäkring lämnar ersättning i sådana fall. På grund härav och då förarplatsförsäkringens rehabiliteringsersättning är subsidiär i förhållande till bl. a. motsvarande förmån från socialförsäkringen, ansåg departementschefen att det inte fanns anledning att låta någon motsvarighet till nu nämnda ersättningsformer inrymmas under det statliga förarskyddet. I detta sammanhang gjorde departementschefen följande allmänna uttalande beträffande de samordningsfrågor som kunde uppstå vid införande av ett statligt förarskydd efter förebild av de privata

försäkringsbolagens förarplatsförsäkring (prop. 1969:54 s. 25).

Även i andra hänseenden kan naturligtvis diskuteras en samordning av det statliga förarskyddet med andra förmåner av social natur som utgår vid invaliditet eller dödsfall och som staten svarar för i sin egenskap av arbetsgivare. Motsvarande problem är emellertid för handen även inom den kommunala verksamheten och inom den privata sektorn av näringslivet. På dessa områden finns ingen samordning. Anledning saknas därför i detta sammanhang att lösa samordningsproblemet särskilt för den statliga sektorn. Hur effektivt det sammanlagda ekonomiska skyddet för en förare bör vara får tas upp i samband med frågan om en generell lösning av förarskyddet.

Andra former för ekonomiskt olycksfallsskydd vid skada i tjänsten

Järnvägsansvarighetslagen (1886:6 s. 1) innehåller vid sidan av regler om utsträckt principalansvar ett antal speciella regler om rent strikt ansvar. Reglerna härom är dock inte tillämpliga på anställda i järnvägens tjänst. Ursprungligen stadgades i 3 § strikt ansvar när någon som var anställd i järnvägens tjänst skadades. Genom övergångsbestämmelserna till 1901 års olycksfallsersättningslag och 1916 års lag om olycksfall i arbete upphävdes i väsentligaste delar detta lagrum för att slutligen med ikraftträdandet av *yrkesskadeförsäkringslagen (YFL; 1954:243)* den 1 januari 1955 helt upphävas (se 60 § andra stycket YFL). Statligt anställda förare av spårbundet fordon är följaktligen vid dödsfalls- eller invaliditetsskada i tjänsten hänvisade till samma förmåner som gäller övriga statliga befattningshavare. Bortsett från löneförmåner och särskilda bestämmelser därom gäller i detta hänseende i korthet följande.

Vid personskada, åsamkad i tjänsten, utgår primära förmåner från *yrkesskadeförsäkringen* och *statlig grupplivförsäkring*. Till följd av de sociala försäkringarnas kraftiga utbyggnad under senare år torde vad som därutöver återstår att täcka huvudsakligen utgöras av kompensation för s. k. ideell skada, dvs. för liden sveda och värk samt för framtida obehag och lidande (exempelvis ett lyte eller ett ärr).

Skundärt utgår numera till statsanställda förmåner från *statens personskadeförsäkring*, som tillkommit genom avtal mellan statens avtalsverk och de statsanställdas fyra huvudorganisationer. Enligt denna försäkring utgår ersättning för förlorad arbetsinkomst, sveda och värk samt lyte och men m. m. om tjänsteman ådrar sig kroppsskada som förorsakats av bl. a. uppenbart olycksfall i arbetet. Ersättningen utgår vid skadefall som inträffar efter den 31 december 1972 och skall anses utgöra full kompensation för såväl ekonomisk som ideell skada på grund av olycksfallet.

Ersättning enligt *statens personskadeförsäkring* utgår med tillämpning i huvudsak av reglerna i det avtal om ersättning för personskada vid olycksfall i arbete som i oktober 1971 träffades mellan Sveriges stuvareförbund och Svenska transportarbetarförbundet. Enligt ifrågasvarande avtal bestäms ersättningen i princip efter skadeståndsrättsliga regler, varför såväl periodiska som engångsersättningar kommer i fråga.

Dock är det endast den av skadan föranledda nettoförlusten som skall ersättas. Den skadade äger därför inte rätt till ersättning till den del ersättning utgått eller kan utgå från exempelvis socialförsäkring, stat eller kommun eller från trafikförsäkring, hemförsäkring eller annan skadeförsäkring.

Pågående utredningar

Inom det förevarande rättsområdet arbetar för närvarande två statliga utredningar, nämligen skadeståndskommittén och yrkesskadeförsäkringskommittén.

Skadeståndskommitténs fortsatta utredningsarbete har redan avsett ett par betänkanden, nämligen Skadestånd III. En allmän regel om jämkning av skadestånd (SOU 1971:83) samt Skadestånd IV. Värdesäkring av skadeståndslivräntor (SOU 1972:12). Sistnämnda betänkande har lagts till grund för prop. (1973:14) med förslag till lag om ändring av skadeståndslivräntor m. m. Lagförslaget har antagits av riksdagen vid 1973 års vårsession (LU 1973:8, rskr 1973:111) och kommer att träda i kraft den 1 januari 1974. Ytterligare förslag från kommittén kan väntas under de närmaste åren. I första hand skall kommittén under sitt fortsatta arbete föreslå nya personskaderegler (direktiv 1967 Ju:68). De nya reglerna om skadestånd vid personskada kan väntas innehålla bl. a. bestämmelser om invaliditetsprövning, om efterlevandes skadeståndsrätt, om samordning mellan skadestånd och andra förmåner samt om ersättningens form (livränta eller engångsbelopp). Det andra område där utredningsförslag är att vänta rör försäkringsgivares regressrätt, dvs. ett försäkringsbolags rätt att av en skadeståndsskyldig återkräva utgiven försäkringsersättning (direktiv 1972 Ju:30). Utredningsuppdraget omfattar också andra frågor, bl. a. en översyn av reglerna om den skadelidandes medvällande samt om fördelningen sv skadeståndsansvaret mellan flera skadeståndsskyldiga.

Av stor betydelse är vidare den översyn av yrkesskadeförsäkringen som *yrkesskadeförsäkringskommittén* nu gör och som bl. a. går ut på att förändra invaliditetsbegreppet inom den grenen av socialförsäkringen (direktiv 1972 S:32). Man skall därvid undersöka möjligheterna att bedöma invaliditeten mindre tabellmässigt och mer efter skadans inverkan i det särskilda fallet. Vidare skall utredas om ideell ersättning, närmare bestämt ersättning för lyte eller annat men, bör införas inom yrkesskadeförsäkringen.

Slutligen pågår sedan några år inom *Europarådet* på expertplanet ett arbete på att förenhetliga bilansvarighetsreglerna i medlemsländernas lagstiftning. När konkreta resultat av detta arbete föreligger torde frågan om en mera allmän revision av den svenska bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen komma att tas upp på nytt (se 1LU 1968:23).

Motionen

Med hänvisning till bestämmelserna om statligt förarskydd för förare av motorfordon pekar motionärerna på att motsvarande förarskydd inte finns för lokförare. Motionärerna anser det orimligt att förare av annat fordon än motorfordon inte skall vara berättigad till samma ekonomiska trygghet. Orimligheten framträder enligt motionärerna särskilt tydligt om t. ex. arbetsoförmågan eller dödsfallet är en följd av kollision mellan statligt ägd landsvägsbuss och rälsbuss vid korsning mellan landsväg och järnväg och likvärdiga skador uppstår för de båda förarna – bussföraren omfattas av kungörelsen om statligt förarskydd och erhåller ersättning, rälsbussföraren däremot inte. Motionärerna anser därför att kungörelsen om statligt förarskydd bör ändras så att även förare av spårbundet fordon blir berättigad till förarskydd.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna har endast *SJ* intet att erinra mot motionärernas yrkande om att det statliga förarskyddet bör utsträckas till att omfatta även förare av spårbundet fordon. *SL* har förklarat sig sakna anledning att ta ställning till frågan. Övriga remissinstanser har ställt sig tveksamma eller avvisande till motionärernas förslag. Flera av remissinstanserna har därvid framhållit att sedan det statliga förarskyddet infördes har ett nytt beaktansvärt moment tillkommit genom tillskapandet av statens personskadeförsäkring.

Försäkringsrådet erinrar inledningsvis om att det statliga förarskyddet bör uppfattas som en av speciella omständigheter föranledd särskild ersättningsform. Enligt departementschefens uttalanden i propositionen 1969:54 gällde den då aktuella frågan att, i avvaktan på en generell lösning i en eller annan form, för en förhållandevis liten grupp bilförare (statliga) skapa ett skydd som inte mera påtagligt avvek från vad bilförare i allmänhet kunde få genom förarplatsförsäkringen. Rådet erinrar vidare om det arbete på förevarande rättsområde som för närvarande bedrivs inom skadeståndskommittén och yrkesskadeförsäkringskommittén. I anslutning härtill hänvisar rådet till att statens ansvarighet gentemot sina anställda vid olycksfall i arbetet manifesteras i olika, delvis samordnade former - avlöningsavtal, pensionsbestämmelser, lagen om allmän försäkring, yrkesskadeförsäkringslagen, statlig grupplivförsäkring, det i förevarande sammanhang aktuella statliga förarskyddet, grupplivförsäkring för statsanställda och senast genom det i de s.k. trygghetsavtalen ingående avtalet om bl. a. ansvarighetsförsäkring för personskada. Mot bakgrunden av det anförda – och med hänsyn till svårigheten att överblicka konsekvenserna för andra grupper statsanställda – finner rådet det tveksamt om en skadeståndsfråga av den förhållandevis ringa räckvidd som avses med förevarande motion bör brytas ut och särbehandlas.

Riksförsäkringsverket framhåller att den i motionen upptagna frågan inte är ny. Redan på förberedelsestadiet till 1969 års lagstiftning om

statligt förarskydd diskuterades en utvidgning av skyddet till att omfatta även andra än förare av statliga motorfordon. Verket erinrar därvid om att SJ sålunda hemställde i sitt yttrande över betänkandet "Statligt förarskydd" att motsvarande skydd även måtte ordnas åtminstone för förare av spårbundna fordon. Frågan om en sådan utsträckning av skyddet berördes dock inte av föredragande departementschefen i propositionen 1964:54 med förslag till statligt förarskydd. Det relevanta i detta sammanhang var att för en förhållandevis liten grupp statliga bilförare skapa ett skydd som inte mera påtagligt avvek från vad bilförare i allmänhet kunde få genom förarplatsförsäkringen. Riksförsäkringsverket framhåller vidare att under den tid som förflutit sedan det statliga förarskyddet infördes har för statliga arbetstagare och även för vissa privatanställda väsentligt vidgade möjligheter till ersättning för personskada vid olycksfall i arbete öppnats. Särskilt må nämnas statens personskadeförsäkring, som tillkommit genom avtal mellan statens avtalsverk och de statsanställdas fyra huvudorganisationer. Enligt verkets uppfattning torde såväl förare av statens motorfordon som förare av spårbundet fordon tillhörigt staten omfattas av statens personskadeförsäkring. I den mån en skadad motorfordonsförare fått ersättning enligt kungörelsen om statligt förarskydd torde han få vidkännas avdrag med samma belopp på den motsvarande ersättning som tillkommer honom enligt statens personskadeförsäkring. En genom olycksfall skadad rälsbussförare, på vilken bestämmelserna om statligt förarskydd inte är tillämpliga, erhåller ersättning från personskadeförsäkringen utan motsvarande avdrag. Såvitt gäller statsanställda förare av tåg och rälsbussar m. m. torde — i vart fall om skadan är av svårare art — dessa liksom andra grupper inom statsförvaltningen med riskfyllt arbete sålunda numera vara skyddade genom statens personskadeförsäkring. Riksförsäkringsverket medger att det statliga förarskyddet otvivelaktigt innebär att motorfordonsförare i statlig tjänst erhållit en i förhållande till andra statsanställda prioriterad ställning. Syftet med införandet av skyddet var dock inte att särskilt gynna statens motorfordonsförare utan, som nyss nämnts, att för dem skapa ett skydd likartat det som andra motorfordonsförare kunde få genom förarplatsförsäkringen. Synbarligen med hänsyn till detta begränsade syfte togs SJ:s hemställan att motsvarande ekonomiska skydd måtte ordnas för förare av spårbundet fordon inte upp av departementschefen. Då någon ny omständighet av beskaffenhet att föranleda annat ställningstagande inte har inträffat, saknas enligt riksförsäkringsverkets mening anledning att tillmötesgå motionärernas önskemål, förutsatt att man håller fast vid nyssnämnda begränsade syfte med skyddet. Sett i ett vidare perspektiv är det emellertid önskvärt att så likartade regler som möjligt skall gälla för statstjänstemän, påpekar verket. Ett led i denna riktning kan statens personskadeförsäkring sägas utgöra. Denna har dock endast varit i funktion en kort tid, varför några nämnvärda erfarenheter av dess tillämpning ännu inte kunnat vinnas. Riksförsäkringsverket påpekar i detta sammanhang att även om man tillmötesgick motionärernas önskemål skulle detta inte ens lösa frågan om likställighet för statstjänstemän

som färdas i samma tåg eller rälsbuss. Medan tåg- och rälsbussförarna skulle tillgodoses, skulle exempelvis konduktörer och annan tågpersonal, som skadades vid samma olycka som förarna, försättas i en sämre ställning än dessa sistnämnda. En sådan ordning skulle kunna uppfattas som kanske lika orimlig som nuvarande, till motorfordonsförare begränsade förarskydd. Frågan om likställighet synes därför få lösas efter andra linjer. Enligt riksförsäkringsverkets uppfattning synes likställigheten böra grundas på yrkesskadeförsäkringen, den statliga grupplivförsäkringen och statens personskadeförsäkring. Verket erinrar därvid om att bl. a. yrkesskadeförsäkringens materiella regler f. n. är föremål för översyn. Denna översyn kan leda till införandet av engångsersättningar av skadeståndsliknande natur. Kanske kan också framdeles i vad gäller personskadeförsäkringen en utbyggnad komma att ske. Uteslutet är inte att härigenom det statliga förarskyddet kan komma att visa sig obehövt.

SJ hänvisar utan att göra något nytt ställningstagande till sitt ovan omnämnda (s. 6) remissyttrande år 1969 över förarskyddsutredningens betänkande (SOU 1968:52) Statligt förarskydd. I sistnämnda yttrande framhöll *SJ* att införandet av ett skydd för förare av statsägda motorfordon skulle innebära att en viss grupp av statsanställda sattes i särställning i ekonomiskt avseende vid utförande av sin tjänst i jämförelse med andra grupper inom statsförvaltningen med riskfyllt arbete. För *SJ*:s del låg det nära till hands att jämföra med förare av spårbundna fordon och - för att ytterligare utvidga kretsen av tänkbara statsanställda - *SJ*:s växlingspersonal. Säkerligen kunde det nämnas åtskilliga andra exempel på personal med arbete, som lätt kan leda till skador, påpekade *SJ*. Bl. a. nu berörda förhållanden gav enligt *SJ*:s uppfattning anledning till betänksamhet beträffande införandet av ett skydd av den föreslagna typen. Skulle emellertid ett ekonomiskt skydd för förare av statsägda motorfordon införas, hemställde *SJ* för sin del att motsvarande skydd jämväl ordnades åtminstone för förare av spårbundna fordon.

Försäkringsinspektionen upplyser att inspektionen i yttrande den 9 juni 1971 utvecklat sina synpunkter på en av Svenska lokmannaförbundet till justitiedepartementet gjord och därifrån till finansdepartementet överlämnad hemställan om att lokpersonal vid skada i loktjänst skulle beredas ett skydd motsvarande det statliga förarskyddet för bilförare. Inspektionen ifrågasatte därvid starkt lämpligheten av ett bifall till de framförda önskemålen. Samhället syntes, menade inspektionen, knappast böra för enskilda grupper generalisera ett till sitt innehåll från den privata försäkringsmarknaden hämtat extraskydd för statliga bilförare av den anledningen att man för just denna grupp ansett sig - för att åstadkomma likhet med privatanställda bilförare - böra kopiera förarplatsförsäkringen. Inspektionen framhöll att det extraskydd som efterlyses med samma fog skulle kunna krävas för andra grupper av statsanställda, som i yrket drabbas av invaliditet genom olycksfall eller avlider. Skulle jämväl i framtiden yrkesinvaliditet genom olycksfall eller efterlevande till i yrket dödad person kompenseras högre än sjukdomsin-

validiteter och vanliga dödsfall föreföll det inspektionen därför rimligast att lösningarna utformas generellt och – såsom socialförsäkringsregler i allmänhet – anpassas till de behov som olycksfallet aktualiserar. Vad inspektionen i nyss nämnda yttrande anfört äger i stort sett giltighet även för den aktuella motionen, framhåller inspektionen. Ett nytt beaktansvärt moment har emellertid numera tillkommit i och med tillskapandet av statens personskadeförsäkring. Genom denna försäkring skall den statsanställda i enlighet med arbetsmarknadsparternas överenskommelse erhålla full kompensation vid yrkesskada enligt skadeståndsrättsliga normer oberoende av vållande. Ersättning utöver dessa normer kan enligt inspektionens uppfattning betraktas som en överkompensation. Inspektionen erinrar avslutningsvis om att frågan om samordning från olika regelsystem för närvarande övervägs av skadeståndskommittén.

SL påpekar inledningsvis att förare av fordon hos SL och dess dotterföretag inte omfattas av kungörelsen om statligt förarskydd och inte heller kommer att omfattas av det till förare av statliga spårbundna fordon utökade skydd som motionen avser. SL anser sig därför sakna anledning att ta ställning till motionärernas hemställan. För lagutskottets information lämnat dock SL följande kortfattade redovisning av förarpersonalen vid SL med dotterföretag och denna personals förmåner vid olycksfall under förande av fordon i tjänsten. SL med dotterföretag sysselsätter f. n. 3 398 bussförare, 584 tunneltågförare, 22 spårvagnsförare och 145 lokförare. Företagen bedriver trafik inom Stockholms län med buss, tunnelbana och spårväg (linje 12) samt på tre järnvägar (Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan). Förarna är icke skyddade av förarplatsförsäkringar. Enligt gällande kollektivavtal åtnjuter förare och övriga anställda lön under sjukdomstid motsvarande 90–100 % av ordinarie lön. Förarna – liksom övriga anställda – åtnjuter även förmåner av fri läkarvård. Arbetsgivaren bekostar vidare grupplivförsäkring för de anställda i Kommunernas försäkringsaktiebolag. Slutligen är tecknade vissa kollektiva olycksfalls- och sjukförsäkringar av de anställdas personalorganisationer. I övrigt är de anställda vid olycksfalls- och yrkesskador hänvisade till de allmänna ersättningsreglerna i yrkesskadeförsäkringslagen. Alla anställda är genom kollektivavtalsbestämmelse befriade från ansvar för skador, som under arbetsutövning åsamkas bolagets materiel eller annans liv och egendom, såvitt ej arbetstagaren uppsåtligt eller av grov vårdslöshet förorsakat skadan.

LO har som yttrande i ärendet åberopat vad Statsanställdas förbund i till LO avgivet yttrande anfört. Förbundet framhåller däri inledningsvis att i det trygghetsavtal mellan statens avtalsverk och de fyra huvudorganisationerna på den statliga sektorn, vilket trädde i kraft 1.1.1973, ingår som en viktig del en statens personskadeförsäkring. Denna försäkring ger statlig tjänsteman full ekonomisk kompensation för personskador vid olycksfall i arbetet. I avseende på olycksfall har således motionärernas yrkande redan tillgodosetts, påpekar förbundet. I trygghetsavtalet ingår däremot inte dödsfallsersättning, varför det i detta avseende fortfarande inte råder likställdhet mellan förare av spårbundet

fordon och förare av statliga motorfordon med statligt förarskydd. Förbundet anser att motsvarande likställdhet i avseende på ersättning bör åstadkommas beträffande dödsfall. Förbundet ser det därvid som naturligt att en reglering åstadkommes avtalsvägen på liknande sätt som för personskada.

Utskottet

Enligt *kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd* åtnjuter förare av motorfordon som staten äger eller nyttjar ett ekonomiskt skydd vid trafikolycksfall som väsentligen motsvarar det skydd som kommunal- eller privatanställda bilförare kan få av sina arbetsgivare genom att dessa tecknar förarplatsförsäkring. I förevarande motion hemställs om sådan ändring i kungörelsen att även förare av spårbundet fordon blir berättigad till förarskydd.

Utskottet vill till en början erinra om att den av motionärerna upptagna frågan inte är ny. Såsom framgår av den föregående redogörelsen (ovan s. 6) hemställde SJ i sitt remissyttrande år 1969 över förarskyddsutredningens betänkande (SOU 1968:52) Statligt förarskydd att motsvarande skydd skulle ordnas jämväl för förare av spårbundet fordon. Frågan om en sådan utsträckning av skyddet berördes dock inte av föredragande departementschefen i propositionen 1969:54 med förslag till statligt förarskydd och togs inte heller upp till diskussion under riksdagsbehandlingen. Anledningen därtill var uppenbarligen att syftet med reformen var direkt begränsat till att för statens bilförare skapa ett skydd likvärdigt det som övriga kategorier av motorfordonsförare kunde få genom förarplatsförsäkringen.

1969 års reform innebär att en viss grupp av statsanställda med avseende på det ekonomiska olycksfallsskyddet vid yrkesskadefall erhållit en prioriterad ställning jämfört med andra grupper inom statsförvaltningen med riskfyllt arbete. Oavsett att detta framstår såsom välmotiverat med hänsyn till förhållandena inom den privata försäkringssektorn är det likväl naturligt att frågan om en utvidgning av den prioriterade gruppen tid efter annan kommer upp till diskussion och att därvid det berättigade i den gjorda gränsdragningen ifrågasätts. Utskottet delar sålunda helt den grundinställning, som synes ligga bakom förevarande motion, nämligen att så lika regler som möjligt bör gälla för statsanställda i nu aktuellt hänseende.

När det gäller frågan om den önskvärda likställigheten bör åstadkommas genom en utsträckning av det statliga förarskyddet till nya yrkesgrupper vill utskottet emellertid peka på att detta skydd ur allmän synpunkt är behäftat med vissa nackdelar. Dessa sammanhänger med att man tagit förarplatsförsäkringen som förebild för förarskyddet och att detta skydd därigenom i skaderegleringshänseende kommit att fungera som en s. k. summaförsäkring, dvs. det ger fixerade belopp som ej avräknas på eventuellt skadestånd. Resultatet i det enskilda skadefallet kan därför bli såväl överkompensation som underkompensation (se ovan

s. 4 f.). Av denna anledning är det enligt utskottets mening knappast aktuellt att söka åstadkomma den önskvärda likställigheten genom en utvidgning av det statliga förarskyddet. Frågan om likställighet bör i stället lösas efter andra linjer. Utskottet hänvisar i detta sammanhang till det utredningsarbete på förevarande rättsområde som för närvarande bedrivs inom skadeståndskommittén och yrkesskadeförsäkringskommittén (se ovan s. 8).

Ett betydelsefullt steg i riktning mot ökad likställighet i fråga om det ekonomiska olycksfallsskyddet vid skada i tjänsten har nyligen tagits genom tillskapandet av statens personskadeförsäkring (se ovan s. 7 f.). Denna kan beskrivas som en försäkring, vilken vid olycksfall i arbete avser att garantera den skadelidande skillnaden mellan vad han erhåller från allmänna och avtalsbundna försäkringar, å ena sidan, samt full lön vid normal arbetsprestation, å den andra. Ersättningarna skall således utgöra full kompensation för både ekonomisk och ideell skada på grund av olycksfallet. Såväl periodiska förmåner som engångsersättningar kommer i fråga. Jämkning på grund av medvällande tillämpas ej, med undantag för att vid uppsåtligt eller grovt vårdslöst handlande alls ingen ersättning utgår.

Genom tillskapandet av statens personskadeförsäkring, vilken gäller för skadefall som inträffar efter den 31 december 1972, har en avgörande förändring inträtt på det av motionärerna berörda rättsområdet. Såväl förare av statens motorfordon som förare av spårbundet fordon tillhörigt staten omfattas nämligen av statens personskadeförsäkring. I motionen (se ovan s. 9) har såsom åskådligt exempel på skillnaden i skadehänseende mellan dessa båda förargrupper åberopats det fallet att en kollision skulle inträffa mellan en statligt ägd landsvägsbuss och en rälsbuss. Bussföraren skulle därvid omfattas av kungörelsen om statligt förarskydd och erhålla ersättning enligt denna, medan rälsbussföraren enligt motionärerna enbart skulle vara hänvisad till de förmåner som i allmänhet gäller för statsanställda. Såsom framhålles i remissyttrandet från riksförsäkringsverket består denna skillnad inte längre. Om kollisionen ägt rum efter den 31 december 1972 gäller i stället följande. I den mån en skadad motorfordonsförare får ersättning enligt kungörelsen om statligt förarskydd torde han få vidkännas avdrag med samma belopp på den motsvarande ersättning som tillkommer honom enligt statens personskadeförsäkring. En genom olycksfall skadad rälsbussförare, på vilken bestämmelserna om statligt förarskydd inte är tillämpliga, erhåller å andra sidan ersättning från personskadeförsäkringen utan motsvarande avdrag.

Utskottet kan således numera hänvisa till att såvitt gäller statsanställda förare av spårbundet fordon torde dessa – i vart fall om skadan är av svårare art – vara skyddade genom statens personskadeförsäkring. I denna försäkring ingår däremot inte dödsfallsersättning, varför det i detta avseende fortfarande inte råder likställighet mellan de i motionen omnämnda förargrupperna. I likhet med vad som framhålles i remissyttrandet från Statsanställdas förbund finner emellertid utskottet att

även denna fråga i första hand bör lösas avtalsvägen på liknande sätt som skett beträffande personskada med icke dödlig utgång.

På grund av vad sålunda anförts avstyrker utskottet bifall till motionen 1973:147.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionen 1973:147.

Stockholm den 6 november 1973

På lagutskottets vägnar

DANIEL WIKLUND

Närvarande: herrar Wiklund i Stockholm (fp)*, Svedberg (s), fröken Anderson i Lerum (s), herrar Lidgard (m), Hammarberg (s), Börjesson i Falköping (c)*, fru Åsbrink (s), herr Sjöholm (fp)*, herrar Andersson i Södertälje (s), Winberg (m), Israelsson (vpk), Olsson i Timrå (s)*, Olsson i Sundsvall (c) och fru Nilsson i Sunne (s).

* Ej närvarande vid betänkandets justering.

