

## Nr 8

**Lagutskottets betänkande i anledning av motion  
angående försäkringsskyddet för förare av statligt motorfordon.****Motionsyrkandet**

I motionen 1971: 12 av herrar *Andersson* i Örebro och *Petersson* i Röstånga hemställs

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om ändring i reglerna för det statliga förarskyddet, så att detta blir jämställt med förarplatsförsäkring vad beträffar förmånstagarförordnandet vid dödsfall.»

**Gällande bestämmelser m. m.***Förarplatsförsäkring*

För kommunal- eller privatanställda motorfordonsförare gäller i huvudsak följande.

Vid en trafikskada erhåller föraren endast i vissa sällsynta undantagsfall ersättning ur det egna fordonets trafikförsäkring. I detta hänseende är föraren i ett sämre läge än passageraren, vilken som regel har rätt till skadestånd av bilens ägare eller förare och får sin skada ersatt från trafikförsäkringen. För att utjämna denna skillnad införde de privata försäkringsbolagen år 1957 en särskild olycksfallsförsäkring för föraren, kallad förarplatsförsäkring. F. n. torde drygt 75 % av samtliga trafikförsäkrade motorfordon vara försedda med denna försäkring. För gruppen personbilar är andelen ca 97 %.

Förarplatsförsäkringen 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 olycksfalls-skada 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. 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.

Dödsfallsersättning arvsbeskattas enligt arvsskatteförordningens bestämmelser, dock enligt de lindrigare reglerna om arvsbeskattning av förmånstagarförordnande, enligt vilka varje förmånstagare åtnjuter ett grundavdrag på 32 000 kr.

#### *Statligt förarskydd*

Enligt KK den 9 maj 1969 om statligt förarskydd, som trädde i kraft den 1 juli 1969, 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 sammanhänger 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 körningen 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.

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.

Uttryckliga bestämmelser saknas om vad som gäller i arvsbeskattningshänseende beträffande dödsfallersättning som utgår enligt kungörelsen. Frågan har icke berörts i den till grund för författningsregleringen liggande propositionen (1969: 54) och synes ej heller ha lösts i rättspraxis. Av visst intresse för bedömningen är emellertid rättsfallet NJA 1965 s. 64. Enligt detta utgör belopp, som utbetalas till dödsbo såsom begravningshjälp enligt statens allmänna avlöningsreglemente, ej tillgång i boet och behöver ej heller avdragas från begravningskostnaden.

### Motionen

Till stöd för motionsyrkandet anføres att det mellan det statliga förarskyddet och skyddet på grund av förarplatsförsäkring tecknad i samband med trafikförsäkring råder en skillnad som är till nackdel för det statliga förarskyddet. Vid dödsfall utbetalas nämligen det på grund av försäkringen utfallande beloppet till förmånstagare och är därför skyddat mot anspråk som kan framställas av den avlidnes fordringsägare. Ersättning på grund av kungörelsen om statligt förarskydd utbetalas däremot till den avlidnes dödsbo, vilket innebär att ersättning kan tagas i anspråk för betalning av dödsboets gäld.

Enligt motionärernas mening bör det statliga förarskyddet erbjuda statens anställda samma ekonomiska skydd mot trafikolycksfall som förarplatsförsäkringar erbjuder kommunalt och privat anställda. Arvingar till statligt anställda bilförare bör inte komma i sämre läge om en trafikolycka skulle inträffa än arvingar till anställda inom andra sektorer. Motionärerna anser att bestämmelserna om det statliga förarskyddet i fråga om utbetalning av ersättning därför bör utformas så att de blir likställda med vad som gäller om förarplatsförsäkring.

### 1969 års reform

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 54; rskr. 158).

Ur propositionen skall här endast redovisas vissa uttalanden dels av principiell natur, dels rörande ersättningsrätten. I det förstnämnda hän-

seendet anförde *chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng*, bl. a. följande.

Frågan om bilförarens 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.

Rörande ersättningsrätten anförde statsrådet:

Ersättning från det statliga förarskyddet skall utgå vid invaliditet och dödsfall. Ersättningsnivån bör i princip vara densamma som i förarplatsförsäkringen. Från förarplatsförsäkringens villkor bör dock den avvikelser göras att ersättningsbeloppets storlek inte görs beroende av förarens ålder eller av det förda fordonets art. En sådan differentiering saknar större aktualitet för det statliga förarskyddet. Vid fullständig invaliditet på grund av förarskadan skall till föraren utgå ersättning med belopp av 150 000 kr. och vid partiell invaliditet ett i motsvarande mån lägre belopp. Dödsfallsersättning föreslås utgöra 50 000 kr. och skall, eftersom det här inte är fråga om någon försäkring med förmånstagarförordnande, tillfalla dödsboet att fördelas mellan den avlidnes arvingar och testamentstagare enligt lag eller testamente. Från dödsfallsersättningen skall liksom i fråga om förarplatsförsäkringen i förekommande fall dras med anledning av olycksfallet utgiven invaliditetsersättning. Anledning saknas att för statens del begränsa ersättningsrätten till invaliditet eller dödsfall som uppkommer inom tre år efter olycksfallet. Ersättningsbeloppen värdesäkras inte som i utredningens schablonalternativ. Ändras försäkringssummorna i den vanliga förarplatsförsäkringen får beloppen från förarskyddet prövas om.

### 1970 års riksdag

Vid 1970 års riksdag väcktes motioner (I: 845 och II: 577) i samma ämne som det nu ifrågasatt. *Första lagutskottet* hemställde i sitt utlåtande (1LU 1970: 13) att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. I utlåtandet konstaterade utskottet att det fanns fog för motionärernas påstående att i förevarande speciella hänseende den statliga regleringen erbjöd sämre skydd än en förarplatsförsäkring. Utskottet

ansåg dock mot bakgrund av vad som anförts om syftet med regleringen att förekommande avvikelser icke utgjorde skäl för en omprövning av den lösning varom statsmakterna enats för mindre än ett år sedan. Vid denna bedömning hade utskottet även beaktat att den reglering på försäkringsbasis som motionärerna förordat övervägdes i lagstiftningsärendet men avvisades.

Utskottets utlåtande, som var enhälligt, godkändes av riksdagen.

### Utskottet

För att ge anställda bilförare ett bättre ekonomiskt skydd vid trafikskada utnyttjar kommuner och enskilda arbetsgivare i stor utsträckning möjligheten att teckna förarplatsförsäkring för sina fordon. Denna försäkring, som är allmänt tillämplad även för bilar i privat bruk, är till sin natur en olycksfallsförsäkring och får tecknas endast i samband med trafikförsäkring. Om föraren avlider eller blir varaktigt invaliderad utfaller försäkringen med vissa, i redogörelsen ovan närmare angivna kapitalbelopp. Dödsfallsersättning tillfaller — såvida inte föraren anmält annat förordnande av förmånstagare — förarens make och barn eller, om sådana efterlevande saknas, andra arvsberättigade efterlevande eller universella testamentstagare. Saknas nu nämnda förmånstagare betalas ersättningen ut till förarens dödsbo.

Ett motsvarande skydd har inom den statliga sektorn genomförts i offentligrättslig ordning genom en kungörelse om statligt förarskydd, vilken trädde i kraft den 1 juli 1969. Även det statliga skyddet gäller vid skada som medför invaliditet eller dödsfall. Ersättningsnivån är i princip densamma som vid förarplatsförsäkringen. Från förarplatsförsäkringens villkor har dock gjorts den avvikelser att ersättningsbeloppets storlek inte gjorts beroende av förarens ålder eller av det förda fordonets art. 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 utbetalas utfallande dödsfallsersättning till den avlidnes dödsbo och ej såsom vid förarplatsförsäkringen till förmånstagare.

I motionerna framhålls att det förhållandet att dödsfallsbelopp vid förarplatsförsäkring utbetalas till förmånstagare innebär att beloppet är skyddat mot anspråk från den avlidne förarens fordringsägare. Enligt statliga förarskyddet däremot kan ersättningen vid dödsfall, eftersom den utbetalas till den avlidnes dödsbo, tas i anspråk för betalning av dödsboets gäld. Motionärerna anser att denna olikhet bör undanröjas och hemställer om sådan ändring i reglerna för det statliga förarskyddet att detta vid dödsfall med förmånstagarförordnande på i princip samma sätt som beträffande förarplatsförsäkring.

Vid 1970 års riksdag behandlades motioner i samma ämne som det nu ifrågasvarande. I sitt av riksdagen godkända utlåtande erinrade första lagutskottet först om att i den proposition, som låg till grund för det statliga förarskyddet, framhållits att det i avvaktan på en allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen gällde att för bilförare i statens tjänst skapa ett skydd som inte mera påtagligt avvek från vad bilförare i allmänhet kunde få genom förarplatsförsäkring. Avvikelse från denna försäkring borde enligt propositionen göras endast för de fall att försäkringens egentliga karaktär av enskild olycksfallsförsäkring eller speciella förhållanden inom den statliga sektorn påkallade det. Första lagutskottet konstaterade därefter att det fanns fog för motionärernas påstående att i detta speciella hänseende den statliga regleringen erbjöd sämre skydd än en förarplatsförsäkring. Utskottet ansåg dock mot bakgrund av vad som anförts om syftet med regleringen att förekommande avvikelser inte utgjorde skäl för en omprövning av den lösning varom statsmakterna enats mindre än ett år tidigare. Vid denna bedömning beaktade utskottet även att den reglering på försäkringsbasis som motionärerna förordat hade övervägts i lagstiftningsärendet men avvisats.

Lagutskottet anser för sin del att vad första lagutskottet anfört alltjämt äger sin giltighet. Utskottet kan därför inte biträda motionsyrkandet. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla, att det statliga förarskyddet i vissa andra hänseenden är 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.

Utskottet hemställer

att motionen 1971: 12 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 mars 1971

På lagutskottets vägnar

DANIEL WIKLUND

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

herrar Wiklund i Stockholm (fp), Svedberg (s), Svanström (c), fröken Anderson i Lerum (s), herr Hammarberg (s), fru Åsbrink (s), fru Lundblad (s), herrar Winberg (m), Andersson i Södertälje (s), fru Jonäng (c), herrar Israelsson (vpk), Olsson i Timrå (s), fru Olsson i Helsingborg (c)\*, herrar Annerås (fp) och Söderström (m).

\*) Ej närvarande vid betänkandets justering.

