



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref SOU
1968:4



Statens
offentliga
utredningar

1968:52

Finans-
departementet

Statligt försäkydd

SOU

Betänkande av Försäkyddsutredningen
Stockholm 1968

Statens offentliga utredningar 1968

Kronologisk förteckning

1. Ekonomisystem för försvaret. Esselte. Fö.
2. Ekonomisystem för försvaret. Bihang. Esselte. Fö.
3. Kreditmarknadens struktur och funktionssätt. Esselte. Fi.
4. Handläggningen av säkerhetsfrågor. Isaac Marcus. Ju.
5. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. Esselte. Fi.
6. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. Esselte. Fi.
7. Ägande och inflytande inom det privata näringslivet. Esselte. Fi.
8. Skogsbrukets planlägningsfrågor. Svenska Reproduktions AB. Jo.
9. Virkesbalanser 1967. Esselte. Jo.
10. Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Esselte. Fö.
11. 1958 års utredning kyrka-stat. XI. Svenska kyrkan och staten. Esselte. U.
12. Förvaltningen av kyrklig jord m.m. Berlingska Boktryckeriet. Lund. U.
13. Fritidsfisket. Esselte. Jo.
14. Skolboksleveranser. Svenska Reproduktions AB. U.
15. Musikutbildning i Sverige. Esselte. U.
16. Rennåringen i Sverige. Esselte. Jo.
17. Allmänna vägar. Svenska Reproduktions AB. K.
18. Parkering. Esselte. K.
19. Trafikmålsutredningar. Beckman. Ju.
20. Upphandling av byggnader. Del I. Formerna. Esselte. Fi.
21. Pensionstillskott m.m. Esselte. S.
22. Jordhävdslag. Esselte. Jo.
23. Bilregistrering. Berlingska Boktryckeriet. Lund. K.
24. Avstämning av 1965 års långtidsutredning. Esselte. Fi.
25. Studieprognos och studieframgång. Svenska Reproduktions AB. U.
26. Ändrade avskrivningsregler för rörelse- och hyresfastigheter. Beckman. Fi.
27. Förvaltningslag. Esselte. Ju.
28. Intersexuellas könstillhörighet. Esselte. Ju.
29. Statistikbehov och statistikproduktion för regionala utredningar. AB Kopia. I.
30. Bostadsbyggandets planering och kreditförsörjning. Esselte. I.
31. 1965 års allmänna fastighetstaxering. AB Kopia. Fi.
32. Fastighetstaxeringens regler och organisation. Esselte. Fi.
33. Lokal trafikservice. Svenska Reproduktions AB. K.
34. Transportforskningens organisation. Beckman. K.
35. Storlandstingets författning. Svenska Reproduktions AB. K.
36. Läromedel för specialundervisning. Svenska Reproduktions AB. U.
37. Konfliktdirektiv. Esselte. I.
38. Boendeservice 1. Esselte. I.
39. Eldistributionens rationalisering. Beckman. Fi.
40. Verkställighet av utländska domar. Esselte. Ju.
41. Utsökningsrätt VII. Beckman. Ju.
42. Förslag till predikotexter ur Gamla Testamentet för kyrkoärets sön- och helgdagar. Esselte. U.
43. Upphandling av stora bostadsprojekt. Esselte. I.
44. Företagshälsövård. Esselte. S.
45. Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 1. Esselte. Fi.
46. Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 2. Bilagor. Esselte. Fi.
47. Förvaltning och folkstyre. Esselte. K.
48. Dagspressens situation. Esselte. Ju.
49. Musikutbildning i Sverige. Del II. Esselte. U.
50. Traktorbeskattning. Berlingska Boktryckeriet. Lund. Fi.
51. Vattenlagens torrlägningsbestämmelser. Esselte. Ju.
52. Statligt försäkydd. Esselte. Fi.



Statens offentliga utredningar
1968:52
Finansdepartementet

Statligt förarskydd

Betänkande av Förarskyddsutredningen
Stockholm 1968

Statliga offentliga utredningar
1968:13
Societetsförbundet

Statligt företagslyd

Till Statsrådet och chefen för Finansdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 april 1966 uppdrog chefen för finansdepartementet samma dag åt numera avdelningsdirektören Carl-Olof F. Enhagen att såsom sakkunnig utreda frågan om vidgat ekonomiskt skydd åt statsanställda bilförare.

Att såsom expert biträda utredningsmannen förordnades den 15 mars 1967 numera hovrättsassessorn Carl Herman Bergh. Behjälplig vid utredningen har även varit numera departementssekreteraren Göran Sellvall.

Utredningen har antagit namnet förarskyddsutredningen. Enligt givna direktiv har samråd ägt rum med statens avtalsverk i fråga om en eventuell avtalslösning.

Utredningen har från myndigheter och organisationer erhållit underhandsförfrågningar rörande skilda spörsmål inom utredningens ämnesområde.

Två motioner intimt berörande utredningsuppdraget har framställts till 1968 års riksdag, nämligen I: 401 (II: 502) rörande förarplatsförsäkringens ingående i den obligatoriska trafikförsäkring och II: 762 rörande utredning om och förslag till förarplatsförsäkring för av stat och kommun ägda fordon. Båda motionerna har på hemställan av första lagutskottet (1LU 23) avslagits av riksdagen.

Via försvarets civilförvaltning har från de militära personalförbunden till utredningen under hand överlämnats en skrivelse

där bl. a. upptogs frågan om införande även av ett skydd – för förare av krigsmaktens motorfordon – motsvarande den privata rättsskyddsförsäkring. Även om ett visst behov av ett sådant rättsskydd otvivelaktigt föreligger anser utredningen att denna fråga icke kan ses som ett isolerat förarproblem utan måste lösas i ett större sammanhang.

Sedan utredningen slutfört sitt uppdrag överlämnas härmed vördsamt betänkandet Statligt förarskydd. Experten har till alla delar biträtt de i betänkandet framlagda förslagen.

Stockholm i november 1968.

Carl-Olof Enhagen

Innehåll

1. <i>Inledning</i>	7	6.2 Olika fordonsbegrepp	50
1.1 Interpellation och direktiv	7	6.3 Fordon med nyttjanderätt	54
1.2 Utredningens uppläggning	8	6.4 Nyttjandegrad	55
2. <i>Sammanfattning av utredningens förslag</i>	10	6.5 Geografisk användning	56
3. <i>Författningsförslag</i>	13	6.6 Försäkringsförhållanden	58
3.1 Skadeståndsalternativet	13	6.7 Uthyrning resp. utlåning	59
3.2 Schablonalternativet	15	7. <i>Bilförare i statens tjänst</i>	62
A. Nuvarande förhållanden		7.1 Antal och fördelning	62
4. <i>Det nuvarande ekonomiska olycksfallsskyddet</i>	17	7.2 Statliga bilförarens användning av privata fordon	64
4.1 Yrkesskadeförsäkring och militärersättning	17	7.3 Privat förarskydd	64
4.2 Allmän försäkring	20	B. Utredningens synpunkter och förslag	
4.3 Statlig personalpensionering	24	8. <i>Principiella ståndpunktstaganden</i>	66
4.4 Statlig grupplivförsäkring	26	8.1 Personavgränsning m. m.	66
4.5 Kollektivavtal	27	8.2 Fordonen	69
4.6 Bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen	27	8.3 Förare m. m.	70
4.7 Vissa särskilda ersättningsbestämmelser	31	8.4 Förarskyddets utsträckning i vissa hänseenden	71
4.8 Sammanfattning i tablåform	32	9. <i>Förarskyddets innehåll</i>	73
5. <i>Den privata förarplatsförsäkringen</i>	36	9.1 Inledande synpunkter	73
5.1 Historik	36	9.2 Skadeståndsalternativet	74
5.2 Villkor med kommentarer	36	9.3 Schablonalternativet	78
5.3 Resultatutveckling	43	9.4 Valet mellan alternativen	81
5.4 Synpunkter på försäkringens konstruktion och omfattning	46	10. <i>Särskilda undantag</i>	83
6. <i>Motorfordon, som ägs eller nyttjas av staten</i>	49	11. <i>Förarskyddets kostnader</i>	86
6.1 Antal och fördelning på fordonsslag och myndigheter	49	11.1 Allmänna synpunkter	86
		11.2 Skadeståndsalternativet	88
		11.3 Schablonalternativet	89
		12. <i>Administration m. m.</i>	91
		12.1 Allmänna synpunkter	91
		12.2 Anslagsfrågor m. m.	92

Bilagor:

Bilaga 1: Frågeformulär rörande innehav av motorfordon	94
Bilaga 2: Frågeformulär rörande trafikskadereglering	97
Bilaga 3: Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommittés cirkulär nr 31/1943	99

Tabeller:

Tabell 1: <i>Statliga motorfordon år 1966:</i> Antal fördelade på myndighet, område och fordonsslag . . .	100
Tabell 2: <i>Statliga motorfordon år 1966:</i> Medelkörsträckor per år fördelade på myndighet, område och fordonsslag	104
Tabell 3a <i>Statliga motorfordon år 1966:</i> Relativ fördelning på områden	108
b <i>Samtliga trafikförsäkrade fordon under årsrisk 1966:</i> Relativ fördelning på områden . . .	108
Tabell 4: <i>Statliga motorfordon år 1966:</i> Ansvarighets(trafik-)försäkring (förarplatsförsäkring) i privata försäkringsanstalter	109
Tabell 5: <i>Statliga motorfordon år 1966:</i> Förarförhållanden	112

1.1 Interpellation och direktiv

Den 22 februari 1966 framställdes i riksdagens andra kammare av hr Sven G. Andersson i Örebro (fp) följande interpellation till statsrådet och chefen för finansdepartementet.

Förorplatsförsäkringen infördes år 1957 på den svenska försäkringsmarknaden och avses utgöra ett komplement till den obligatoriska trafikförsäkringen. Under det att trafikförsäkringen är en ansvarighetsförsäkring, som täcker det skadestånd som den skadade är berättigad till av bilföraren (tredjemansskyddande), är förorplatsförsäkringen utformad som en olycksfallsförsäkring för föraren själv.

Enligt § 8 i Allmänna försäkringsvillkoren av år 1966 för förorplatsförsäkring, som tillämpas vid all trafikförsäkring, kan förorplatsförsäkring gälla endast i anslutning till samtidigt gällande trafikförsäkring (bilansvarighetsförsäkring).

För de statliga myndigheterna motsvaras trafikförsäkringen av en ansvarighetsförsäkring. Denna får enligt ett Kungl. Maj:ts cirkulär (SFS 1954: 325) av statsmyndighet, »därest vederbörande myndighet med hänsyn till statens intressen så finner lämpligt», endast tecknas å motorfordon tillhörande statspolisen, postverket, televerket eller statens vattenfallsverk samt å motorfordon avsedda för personbefordran och disponerade av statsdepartementen, överståthållarämbetet eller länsstyrelserna, utrikesförvaltningen tillhöriga utomlands brukade motorfordon.

Enligt uppgift har dessa myndigheter ej tecknat förorplatsförsäkring. De förhållanden som nu råder för förare av statsägda fordon måste anses vara otillfredsställande. För att detta förarskydd skall utgå även till förare av stats-

äggt fordon bör således enligt min mening ansvarighetsförsäkring tecknas å samtliga statens motorfordon samt i samband därmed även s. k. förorplatsförsäkring. För speciellt en kategori förare, polispersonalen, torde förhållandena på detta område ha försämrats i samband med polisväsendets förstatligande, då tidigare kommunerna ofta tecknade förorplatsförsäkring å polisen tillhöriga fordon.

Under återopande av vad här anförts hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få ställa följande fråga:

Vill Herr Statsrådet medverka till att de statliga myndigheter, vilka innehar eller framdeles anskaffar motorfordon, åläggs att teckna s. k. förorplatsförsäkring i syfte att vid olycksfall till följd av trafik garantera förare av statsägt fordon visst ekonomiskt skydd?

Interpellationen föranledde chefen för finansdepartementet, statsrådet G. Sträng, att den 22 mars 1966 svara följande.

Herr Andersson i Örebro har frågat om jag vill medverka till att de statliga myndigheter, vilka innehar eller framdeles anskaffar motorfordon, åläggs att teckna förorplatsförsäkring i syfte att vid olycksfall till följd av trafik garantera förare av statsägt fordon visst ekonomiskt skydd.

Mitt svar är att jag principiellt sett vill medverka till att förare av statsägda fordon på grund av anställning i statens tjänst får samma skydd mot trafikolycksfall som privatanställda bilförare. Med hänsyn till att staten inte tecknar försäkring i syfte att gardera sig mot risker för ekonomiska förluster eller andra utgifter av liknande slag är jag emellertid f. n. inte beredd att uttala mig om huruvida ett sådant skydd bör ha formen av förorplatsförsäkring. Jag är inte heller för dagen be-

redd att ta närmare ställning till utformningen i övrigt av ett sådant skydd. Frågan bör närmare utredas.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anförde chefen för finansdepartementet till statsrådsprotokollet den 15 april 1966 följande direktiv, vilka utredningen haft att beakta vid uppdragets fullgörande.

Inom såväl den privata sektorn av näringslivet som i den kommunala verksamheten har det under senare år blivit relativt vanligt att anställda bilförare får ekonomiskt skydd av sina arbetsgivare genom att dessa tecknar s. k. förarplatsförsäkring. Motsvarande skydd förekommer däremot f. n. inte inom den statliga sektorn. Jag anser skäl föreligga för införande av ett sådant skydd för statliga arbetstagare som i tjänsten kör bil.

Gällande avtalsvillkor för förarplatsförsäkring förutsätter, för att en sådan försäkring skall få tecknas, att försäkringstagaren också har tecknat trafikförsäkring för fordonet eller motsvarande ansvarighetsförsäkring. Staten är inte skyldig att ha sina motorfordon trafikförsäkrade. Det förekommer emellertid att frivillig ansvarighetsförsäkring tecknats beträffande vissa statliga motorfordon. När staten tecknar försäkring sker detta inte för att tillförsäkra staten ekonomiska garantier utan för att det av rationaliseringsskäl kan vara fördelaktigt att utnyttja det enskilda försäkringsväsendets organisation, t. ex. för skadereglering o. d.

Det sagda ger vid handen att ett införande av ett skydd för statsanställda bilförare motsvarande det som förarplatsförsäkring skänker åt privat- eller kommunalanställda bilförare kräver närmare utredning om hur detta skydd bör utformas. Jag föreslår därför att denna fråga prövas av en särskild utredningsman.

Det statliga skyddet bör som jag nyss sagt gälla statsanställda, som kör bil i tjänsten, och därmed jämställda. En uppgift för utredningsmannen blir således i första hand att precisera villkoren för skyddets omfattning med utgångspunkt från denna målsättning. Olika lösningar är härvid tänkbara.

En metod är att skyddet knyts till närmare angivna kategorier av statsanställda och därmed jämställda som anses böra omfattas av skyddet. Därvid bör naturligen ett väsentligt moment i anställningskaraktären utgöras av bilförarverksamhet. Emellertid bör den av skyddet omfattade gruppen inte få för snäv avgränsning.

En annan metod är att – efter mönster av förarplatsförsäkringen – knyta skyddet vid objektet – motorfordonet. Problemet gäller här i första hand att bestämma vilka fordon

som skall tas med och att ange förutsättningarna i övrigt så, att det nyss angivna huvudsyftet skall kunna nås.

Det här avsedda skyddet för den statsanställda bilföraren bör i allt väsentligt motsvara de vanliga förarplatsförsäkringarna. Skyddet bör få den utformning som med hänsyn till administration och kostnader är lämpligt. I första hand bör dock förutsättas att staten inte skall teckna trafikförsäkring i nämnvärt större utsträckning än f. n.

Utredningsmannen bör kostnadsmissigt ange konsekvenserna av sitt förslag, som eventuellt kan böra innefatta olika alternativ. Vid sitt arbete bör utredningsmannen samråda med statens avtalsverk.

1.2 Utredningens uppläggning

I ovan berörda direktiv angavs två lösningar för utformningen av ett olycksfalls-skydd för statsanställda bilförare, nämligen anknypning till antingen personkategorier eller motorfordon. Utredningen har därför ansett sig föranlåten att först åstadkomma en samlad bild av det statliga motorfordonsbeståndet och dess användning, något som hittills saknats. Samtidigt har gjorts en liknande kartläggning av förarna av de statsägda fordonen.

Ovannämnda uppgifter har inhämtats genom ett frågeformulär utsänt till samtliga statliga myndigheter i juli 1966 (bil. 1), vars samlade resultat återfinns i tabellerna i slutet av betänkandet.

Under utredningsarbetets gång har vidare för lösning av den administrativa sidan av problemet uppstått ett behov av överblick över den nuvarande trafikskaderegleringsverksamheten inom resp. statliga myndigheter. För detta ändamål har till berörda myndigheter utsänts ett andra frågeformulär (bil. 2) i juli 1967.

Utredningen har vidare tagit kontakt med ett flertal myndigheter, liksom även med privata försäkringsbolag och personalorganisationer för att få frågan så allsidigt belyst som möjligt.

Som beteckning för det olycksfallsskydd utredningen fått att närmare utforma har benämningen »statligt förarskydd» valts. Häremot kan givetvis invändas att detta

begrepp inte visar, att det är fråga om ett ekonomiskt skydd och inte exempelvis någon anordning av arbetarskyddskaraktär. Emellertid är den valda benämningen förhållandevis kort och lätthanterlig och det torde enligt utredningens mening vara väsentligt.

Vid en trafikskada erhåller föraren av ett motorfordon endast i vissa sällsynta undantagsfall ersättning ur det egna fordonsnets trafikförsäkring. I detta hänseende är föraren i ett sämre läge än passageraren, som sedan år 1939 regelmässigt får sådan ersättning. För att utjämna denna skillnad införde de privata försäkringsbolagen år 1957 en särskild olycksfallsförsäkring för föraren, kallad förarplatsförsäkring. Denna, som endast fick tecknas i förening med trafikförsäkring, har fått synnerligen stor anslutning och omfattar f. n. exempelvis ca 97 % av personbilarna.

Till följd av att endast en femtedel av statens motorfordon är ansvarighets-(trafik-) försäkrade och f. ö. enligt praxis ej får vara förarplatsförsäkrade är en förare av ett statligt motorfordon oskyddad i detta avseende. Ett statligt förarskydd i princip motsvarande den privata förarplatsförsäkringen har därför bedömts vara önskvärt. Emellertid har någon nämnvärd utvidgning av statens tecknande av trafikförsäkring icke ansetts lämplig, varför antingen avtal med privata försäkringsgivare om separat kollektiv förarplatsförsäkring eller egna förarskyddskonstruktioner står staten till buds.

Då det första alternativet torde ställa sig dyrare för staten samt medföra vissa administrativa komplikationer återstår förarskyddet i egen regi.

Förarskyddet skulle därvid kunna knytas

till vissa personkategorier, som företrädesvis har bilkörning som sysselsättning, varvid en avtalslösning lätt faller i åtanke. En kartläggning har emellertid givit vid handen att den personal, som kan tänkas komma att föra ett statligt motorfordon, är synnerligen omfattande och heterogen. Sålunda betjänades endast 12 000 av statens 47 000 motorfordon av bilförare i egentlig mening – 15 000 till antalet – under det att förarna till de återstående 35 000 fordonen hämtades ur en krets av ca 80 000 personer, representerande alla anställningsformer och grader liksom även tjänstepliktiga, studerande och t. o. m. helt utomstående. Att här göra någon åtskillnad mellan anställningsformerna eller körintensiteten har visat sig vara ogenomförbart, varför utredningen anser att i princip alla förare av ett statligt motorfordon bör komma i åtnjutande av det statliga förarskyddet. Detta ställningstagande innebär i sig självt bl. a. ur personavgränsningssynpunkt att en avtalslösning knappast är möjlig. För övrigt ligger skadeersättningsfrågor ej bra till för en dylik. Utredningen förordar därför att det statliga förarskyddet liksom förarplatsförsäkringen knyts till fordonet samt regleras i offentligrättslig ordning.

Vid en sådan utformning av skyddet måste viss avgränsning ske avseende dels fordonskategorier, dels fordonets ägare- och försäkringsstatus. När det gäller fordonskategorier bör endast de som omfattas av

bilansvarighetslagen komma ifråga, då ju skyddet är avsett att komplettera trafikförsäkringen som i princip täcker just dessa fordon. En utvidgning till exempelvis bandtraktorer och fordon av motorredskapskarakter har utredningen följaktligen ej föreslagit särskilt då den inte velat föregripa resultatet av den s. k. motorredskapsutredningens arbete.

I vad avser fordonets ägareförhållande omfattas enligt utredningens förslag alla staten (dock ej statliga bolag) tillhöriga fordon av skyddet även om de skulle föras av privata personer i samband med uthyrning eller utlåning. Även fordon som nyttjas av staten genom inlåning, förhyrning eller rekvisitionsförfarande bör åtnjuta nämnda skydd. En förutsättning är dock att fordonet därvid inte redan är förarplatsförsäkrat. Under sådana förhållanden gäller givetvis den privata förarplatsförsäkringen. Däremot har inte utredningen tagit hänsyn till den klausul i de privata förarplatsförsäkringsvillkoren, som stadgar att den förarplatsförsäkring en person tecknat för sitt eget fordon även gäller när han tillfälligt för ett annat, oförsäkrat fordon. Ett hänsynstagande till denna liberaliseringsregel vid fastställande av det statliga förarskyddets omfattning skulle enligt utredningens mening bl. a. medföra tolknings- svårigheter avseende innebörden av ordet »tillfällig». Efter vad som inhämtats från försäkringshåll skulle f. ö. nämnda begrepp sannolikt tolkas snävt i sådana fall, som det här är fråga om.

Även för de fall då en statlig befattningshavare i tjänsten för ett privat fordon, som inte är förarplatsförsäkrat, i och för provning eller förflyttning bör det statliga förarskyddet gälla. Däremot bör förarskyddet ej gälla vid förande av eget fordon i tjänsten, då den ersättning som därvid uppbäres är beräknad att även inrymma privat förarplatsförsäkring.

Skador utomlands är avsedda att täckas, när föraren är svensk medborgare eller bosatt i Sverige. För övriga förare anser utredningen att eventuellt förarskydd bör ordnas genom försäkring.

En förutsättning för det statliga förarskyddet bör givetvis i princip vara att fordonet brukats för statens räkning. Utredningen har valt att formulera detta så att skyddet inte ges när fordonet brukats utan lov. Vidare har de för all fordonsförsäkring nödvändiga undantagen gjorts för avsaknad av körkort, rattfylleri och rattonykterhet, uppsåt och grov vårdslöshet, m. m. Slutligen har liksom i yrkesskadeförsäkringslagen rena krigsskador undantagits.

Förarskyddet är vidare avsett att träda in vid skada som uppstått *till följd av trafik* med fordonet. Utredningen har på grund av befarade tolkningssvårigheter inte önskat få överensstämmelse med förarplatsförsäkringsvillkorens senaste liberalisering i detta hänseende innebärande att även skada vid *kort uppehåll i färd* och i fordonets *omedelbara närhet* är ersättningsbar. Trafikförsäkringen skulle för övrigt i sistnämnda fall normalt ej medge ersättning till passageraren.

När det gäller det statliga förarskyddets materiella innehåll kan man särskilja två huvudprinciper. Den ena är att i överensstämmelse med de ursprungliga intentionerna vid skapandet av den privata förarplatsförsäkringen åstadkomma så stor likhet som möjligt med det skydd som trafikförsäkringen ger passageraren. Den andra är att uppnå så stor likhet som möjligt med det skydd, som en privat bilförare kan erhålla genom förarplatsförsäkringen och vars innehåll genomgått många förändringar sedan år 1957.

Den första principen, som liksom trafikförsäkringen bygger på skadeståndsrättsliga grunder har utredningen valt till sitt huvudalternativ med beteckningen *skadeståndsalternativet*. Utredningen har dock även utformat ett andra alternativ vilket i likhet med förarplatsförsäkringen bygger på schabloniserade ersättningsbelopp. Detta alternativ har kallats *schablonalternativet*.

Skadeståndsalternativet som innebär att den skadade (efterlevande) skall få ersättning för sin skada, varken mer eller mindre, har som sin främsta uppgift att likställa föraren med passageraren, något som

hittills inte skett. Någon över- eller underkompensation som kan uppstå inom förarplatsförsäkringen skulle då inte uppkomma. Det faktum att man privat kan teckna en olycksfallsförsäkring, som ger föraren ibland mer ibland mindre ersättning än passageraren, bör enligt utredningens mening ej föranleda staten att författningsmässigt ge föraren ett annorlunda skydd än passageraren. Det kan ju dessutom ofta vid bilkörning i tjänsten vara en tillfällighet, vem som för fordonet när en skada inträffar.

Skadeståndsalternativet skulle även omfatta den akuta sjukdomsperioden och ej som förarplatsförsäkringen endast dödsfall och invaliditet. Till följd av de sociala försäkringarnas kraftiga utbyggnad under de senaste åren, vilket får till följd att i normalfallet endast en ringa del – främst engångsersättningar för sveda och värk samt lyte och men – återstår att täcka, samt det förhållandet att detta alternativ medger regress mot vållande motparts trafikförsäkringsbolag ställer sig skadeståndsalternativet billigare än såväl privat förarplatsförsäkring som schablonalternativet. De årliga kostnaderna, vilka till följd av den individuella bedömningen i varje skadefall inte kan förhandsberäknas med någon större noggrannhet uppskattas till ca en halv miljon kronor. Liksom trafiklivräntorna bör det statliga förarskyddets livräntor värdesäkras genom indextillägg.

Administrativt innebär detta alternativ ej några avsteg från gällande praxis, ej heller några större ingrepp i nuvarande trafikskaderegleringsarbete till följd av det begränsade antalet tänkta förarolycksfall – uppskattningsvis 150–200 årligen, av vilka ca 10 % torde fördelas lika mellan dödsfall och invaliditetsfall. Däremot har utredningen konstaterat att den nuvarande statliga administrationen av trafikskaderegleringen lämnar åtskilligt övrigt att önska när det gäller ändamålsenlighet, varför en översyn i förevarande hänseende rekommenderas oavsett lösningen av det statliga förarskyddet.

Schablonalternativet har, ehuru det ej

korresponderar med utredningens egen uppfattning i själva sakfrågan, likväl medtagits och gjorts till föremål för behandling enär det även torde finnas stöd för uppfattningen att det är en överensstämmelse med den privata bilförarens skydd i nuvarande läge som eftersträvas. Detta alternativ, som främst innebär en modifikation av förarplatsförsäkringens alltför starkt schematiserade dödsfallsbelopp – 50 000 kr. oavsett efterlevandes släktskap, antal eller behov – täcker liksom förarplatsförsäkringen endast dödsfall och invaliditet. Engångsbeloppen vid dödsfall har gjorts beroende av vilka resp. hur många de efterlevande är samt gjorts värdesäkrade genom anknytning till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring.

Man får här dock tänka på att – om likheten med det privata skyddet skall uppnås – kommande utbyggnader av den privata förarplatsförsäkringen kan medföra ändringar i ovannämnda schablonlösning. Till följd av differentieringen av dödsfallsbeloppen torde schablonalternativet bli ungefär 100 000 kr. billigare än ett skydd enligt förarplatsförsäkringens villkor eller ca 650 000 kr. årligen. Någon regress torde i detta fall inte kunna komma ifråga till följd av alternativets summaförsäkringskaraktär. Administrativt föranleder detta alternativ något mindre besvär än skadeståndsalternativet. Det kan lämpligen skötas centralt av riks-försäkringsverket.

Utredningen föreslår till slut att kostnaderna för det statliga förarskyddet oavsett alternativ skall bestridas från ett särskilt anslag under tolfte huvudtiteln.

3.1 Skadeståndsalternativet

Förslag till**Förordning om statligt förarskydd**

Häri genom förordnas som följer.

1 §.

För skada som drabbar förare av statligt motorfordon eller med dem likställda förare utgår ersättning av statsmedel enligt denna förordning, i den mån staten icke på annan grund är skyldig att ersätta sådan skada.

2 §.

Med motorfordon förstås i denna förordning sådant fordon som avses i 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Som statligt anses därvid motorfordon som staten äger, hyr eller har till låns eller eljest tagit i anspråk för nyttjande och icke är förarplatsförsäkrat.

Som förare anses den som är att anse som förare enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Med förare av statligt motorfordon likställs den vilken såsom statsanställd, tjänstepliktig eller deltagare i utbildning, som anordnas av staten, för motorfordon, som icke är statligt och ej heller är förarplatsförsäkrat, för att prova eller förflytta fordonet.

3 §.

Ersättning utgår för personskada, som drabbar föraren i följd av trafik med motorfordonet, och beräknas enligt allmänna skadeståndsregler. Till livränta utgår dessutom indextillägg enligt lagen den 1 december 1967 (nr 663) om tillägg till vissa trafiklivräntor.

Konungen kan föreskriva att härutöver ersättning för sakskada skall utgå i begränsad omfattning.

Skada inträffad utom riket ersättes endast om föraren är svensk medborgare eller bosatt i Sverige.

4 §.

Ersättning utgår icke

- a) om fordonet brukats utan lov,
- b) om föraren saknat erforderligt körkort eller, vid förande av moped, icke uppnått härför stadgad ålder,

c) om föraren orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller
d) om föraren genom körningen gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen
den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

Ersättning utgår icke heller för skada, vartill medverkat krigsåtgärd under krig vari
riket befinner sig.

Utän hinder av vad som föreskrives i första stycket får ersättning utgå om sär-
skilda skäl föranleder det.

5 §.

Fordran på ersättning enligt denna förordning får ej utmätas.

6 §.

Vad staten utgivit enligt denna förordning äger staten kräva åter av den som skulle
varit skyldig att till föraren eller hans efterlevande utge motsvarande ersättning.

Statens rätt enligt första stycket påverkas icke av uppgörelse mellan föraren eller
hans efterlevande och den som är ersättningskyldig.

7 §.

Twist om ersättning enligt denna förordning får anhängiggöras vid allmän domstol.

8 §.

Närmare bestämmelser för tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen
eller myndighet som Konungen förordnar. I fråga om fordon som disponeras av riks-
dagen eller dess verk utövas nämnda befogenhet dock av riksdagen eller organ som
riksdagen utser.

Denna förordning träder i kraft den

**Förslag till
Förordning om statligt förskydd**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För vissa skador som drabbar förare av statligt motorfordon eller med dem likställda förare utgår ersättning av statsmedel enligt denna förordning.

2 §.

= 2 § enligt skadeståndsalternativet.

3 §.

Ersättning utgår för dödsfall och invaliditet på grund av skada, som drabbar föraren i följd av trafik med motorfordonet.

Skada inträffad utom riket ersättes endast om föraren är svensk medborgare eller bosatt i Sverige.

4 §.

För *dödsfall* utgör grundersättningen ett belopp motsvarande det basbelopp enligt 1 kap. 6 § lagen den 25 maj 1962 (nr 381) om allmän försäkring som gällde vid ingången av det år då den händelse, som orsakat skadan, inträffade.

Finnes efterlevande make tillkommer ett belopp motsvarande tre gånger nämnda basbelopp.

Efterlämnar den döde barn eller adoptivbarn under 19 år utgår för varje sådant barn dessutom ett belopp motsvarande två eller – om efterlevande make saknas – tre gånger nämnda basbelopp. Detta gäller dock icke för barn som adopterats av annan än efterlevande maken, ej heller för barn utom äktenskap som med bindande verkan jämväl för barnet fått underhållsbidrag av den döde med ett belopp en gång för alla.

Finnes ej make, barn eller adoptivbarn utgår för varje efterlevande förälder eller adoptivförälder ett belopp motsvarande två gånger nämnda basbelopp.

Belopp som utgår enligt andra – fjärde styckena tillfaller den det utgår för.

5 §.

Ersättningen för fullständig *invaliditet* utgör ett belopp motsvarande tjugofem gånger det i 4 § nämnda basbeloppet.

För *invaliditet* som icke är fullständig utgör ersättningen den del av den i första stycket angivna ersättningen som svarar mot *invaliditetsgraden*.

Med *invaliditet* förstås för framtiden bestående arbetsoförmåga. *Invaliditet* anses ha inträtt först sedan det akuta sjukdomstillståndet upphört.

Vid fastställande av *invaliditetsgraden* äger bestämmelserna i 10 § första stycket lagen den 14 maj 1954 (nr 243) om yrkesskadeförsäkring motsvarande tillämpning.

Har ersättning utgivits efter viss *invaliditetsgrad* och befinnes sedermera att den bestående *invaliditetsgraden* är högre än beräknat utgives den tilläggsersättning, som svarar häremot.

6 §.

Har rätt till ersättning för *invaliditet* inträtt och föranleder olycksfallet sedermera förens död, drages *invaliditetsersättningen* av från dödsfallsersättningen.

7 §.

= 4 § enligt skadeståndsalternativet.

8 §.

= 5 § enligt skadeståndsalternativet.

9 §.

Ersättning enligt denna förordning bestämmes och utbetalas av riks försäkringsverket. Över verkets beslut får besvär anföras hos försäkringsdomstolen.

10 §.

= 8 § enligt skadeståndsalternativet.

Denna förordning träder i kraft den

4 Det nuvarande ekonomiska olycksfallsskyddet

Innan utredningen går in på frågorna om nya former för ekonomiskt olycksfallsskydd för förare av statliga motorfordon (och deras anhöriga) skall en kort redogörelse ges för det nuvarande skyddet i nämnda hänseenden.

4.1 Yrkesskadeförsäkring och militärsättning

Enligt lagen den 14 maj 1954 (nr 243) om yrkesskadeförsäkring (ändrad senast 1967: 916), nedan benämnd YFL, är i princip varje arbetstagare i allmän eller enskild tjänst försäkrad för yrkesskada. Viss vid försvarsväsendet anställd personal är visserligen undantagen från försäkringen, men för dessa arbetstagare gäller i stället motsvarande skydd enligt den nedan beskrivna militärsättningsförordningen. Vidare är elever som genomgår yrkesutbildning m. m. mestadels täckta av yrkesskadeförsäkringen (se närmare kungörelse den 3 december 1954, nr 715, med ändringar). I fråga om statsanställda och elever i statlig undervisning utges den ersättning, som skall utgå enligt YFL, av statsmedel, när staten står självrisk i dessa hänseenden (kungörelse den 26 november 1954, nr 670, och nyssnämnda kungörelse 1954: 715).

Med yrkesskada förstås enligt YFL bl. a. skada till följd av olycksfall i arbetet. Med skada avses därvid i huvudsak kroppsskada.

Kausalitet presumeras: har således en arbetstagare ådragit sig skada och har han varit utsatt för olycksfall i arbetet skall orsakssamband anses föreligga mellan olycksfallet och skadan, om inte betydligt starkare skäl talar mot sådant samband än för det. (Före den 1 januari 1968 gällde en motsvarande, men svagare presumtionsregel).

Som yrkesskada anses dock inte skada som orsakats av krigsåtgärd under krig variriket befinner sig.

Ett särskilt statligt förarskydd får självfallet förutsättas bli i huvudsak begränsat till bilkörning i tjänsten eller således till trafikolycksfall i arbetet, alltså fall då YFL träder i tillämpning.

Förmånerna enligt YFL har karaktären av ersättning för dels utgifter, dels utebliven arbetsinkomst. Däremot innehåller inte lagen några bestämmelser om ersättning för s. k. ideell skada. Förmåner kan utgå, förutom till den skadade, till vissa efterlevande.

Sjukvårdersättning under de första 90 dagarna efter skadans inträffande utgår i regel från sjukförsäkringen enligt samma regler som vid andra sjukdomsfall. Efter 90-dagarstiden har den yrkesskadade i princip rätt till full ersättning för erforderliga kostnader för vård, läkemedel och resor samt för proteser o. d.

För beräkning av ersättning för utebliven arbetsinkomst är den skadades *årliga arbetsförtjänst* grundläggande. Med årlig arbets-

förtjänst avses det belopp, vartill den skadades normala inkomst av förvärvsarbete kan antas uppgå för år räknat vid den tid då skadan inträffar. Vissa förhöjningsregler gäller för dem som skadas innan de fyllt 25 år eller som genomgår yrkesutbildning när skadan inträffar. Överstiger emellertid den årliga arbetsförtjänsten ett belopp motsvarande fem gånger det basbelopp enligt lagen om allmän försäkring som gällde vid ingången av det år då skadan inträffade, (för år 1968 $5 \times 5\,700 = 28\,500$ kr.), skall överskjutande belopp inte beaktas. Det må anmärkas att enligt den lydelse YFL hade före den 1 januari 1968 den relevanta årliga arbetsförtjänsten var maximerad till ett fast belopp av 15 000 kr.

Sjukpenning under de första 90 dagarna – hel sådan vid förlust av arbetsförmågan och halv sjukpenning när arbetsförmågan eljest är nedsatt med minst hälften – utges i regel från sjukförsäkringen såsom vid andra sjukdomsfall. Efter 90-dagarstiden gäller vissa särregler, men beloppen bestäms i stort sett enligt bestämmelserna härom i lagen om allmän försäkring. Enligt denna lag är högsta hela sjukpenning per dag 52 kr. och lägsta sex kr. Till sjukpenning kan utgå barntillägg (högst tre kr. för dag).

Om yrkesskadan sedan sjukdomstillståndet upphört medför under längre eller kortare tid bestående nedsättning av arbetsförmågan med minst en tiondel, utges under tiden livränta till den skadade. Livräntan beräknas på grundval av det s. k. *ersättningsunderlaget*. Vid fastställande av detta medräknas årlig arbetsförtjänst, i vad den inte överstiger två gånger basbeloppet vid ingången av det år då skadan inträffade, till hela sitt belopp, i vad den överstiger två men ej tre gånger nämnda basbelopp, till tre fjärdedelar och i vad den överstiger tre gånger nämnda basbelopp, till hälften. Livräntans årsbelopp före 67 års ålder uppgår till:

a) vid förlust av arbetsförmågan: elva tolfte delar av ersättningsunderlaget,

b) vid nedsättning av arbetsförmåga med minst tre tiondelar: en mot graden av nedsättningen svarande del av ersättnings-

underlaget, minskad med en tolfte del av detta, och

c) vid nedsättning av arbetsförmågan med mindre än tre tiondelar: den del av två tredjedelar av ersättningsunderlaget, som svarar mot graden av nedsättningen (16 § YFL).

När den skadade fyller 67 år reduceras livräntan med 25 %.

Det sålunda framkomna livräntebeloppet är värdesäkrat genom anknytning till basbeloppet enligt, såvitt angår statsanställda, 3 § förordningen den 15 december 1967 (nr 920) om värdesäkring av yrkesskadelivräntor, som utgår av statsmedel, m. m., vilken trätt i kraft den 1 januari 1968.

Före nämnda dag var livränta enligt YFL inte indexreglerad, lika litet som den årliga arbetsförtjänstens maximibelopp, och ej heller ingick någon form av värdesäkring i reglerna för beräkning av ersättningsunderlaget. – Före den 1 januari 1968 gällde som gränser i stället för två resp. tre basbelopp fasta belopp å 7 200 kr. resp. 10 800 kr. – Utgående livräntor har emellertid tidigare höjts flera gånger genom särskild lagstiftning.

Följande exempel (s. 19) på årslivräntans storlek enligt 16 § YFL må anföras. Inom parentes anges vad livräntan per år ungefärligen skulle ha uppgått till enligt de regler som gällde före den 1 januari 1968. Relevant basbelopp antas uppgå till 5 700 kr. (= basbeloppet för januari 1968). Livräntan förutsättes avse tid före den månad då den skadade fyller 67 år.

Om den yrkesskadade under längre tid är ur stånd att reda sig själv, höjs hans sjukpenning resp. livränta under tiden med vårdbidrag, maximalt 5 kr. om dagen i fråga om sjukpenning och 1 800 kr. om året i fråga om livränta.

Har den försäkrade avlidit till följd av yrkesskada, utgår begravningshjälp med ett belopp motsvarande 20 % av basbeloppet vid ingången av det år då dödsfallet inträffade (före den 1 januari 1968 600 kr.) Dessutom utgår livräntor till vissa efterlevande, nämligen änka (eller motsvarande), änkling, barn och föräldrar resp. adop-

1. Aktuell årsinkomst 50 000 kr.

Invaliditetsgrad	100 %.	Livränta	19 594 kr (maximum vid detta basbelopp tidigare 11 000 kr)
»	50 %.	»	8 906 » (tid. 5 000 kr)
»	20 %.	»	2 850 » (tid. 1 600 kr)

2. Aktuell årsinkomst 20 000 kr.

Invaliditetsgrad	100 %.	Livränta	15 698 kr (tid. 11 000 kr)
»	50 %.	»	7 135 » (tid. 5 000 kr)
»	20 %.	»	2 283 » (tid. 1 600 kr)

3. Aktuell årsinkomst 12 000 kr.

Invaliditetsgrad	100 %.	Livränta	10 863 kr (tid. 9 625 kr)
»	50 %.	»	4 938 » (tid. 4 375 kr)
»	20 %.	»	1 580 » (tid. 1 400 kr)

tant. Om sådana livräntor gäller i huvudsak följande.

Änka (motsv.) äger uppbära livränta, så länge hon lever ogift. Livräntans årsbelopp skall motsvara en tredjedel av den avlidnes årliga arbetsförtjänst (ej av ersättningsunderlaget). När änkan fyller 67 år reduceras kvotdelen till en fjärdedel. Livränta till änking utgår bara efter behovsprövning och kan uppgå högst till belopp som motsvarar vad som tillkommer änka.

Varje barn till den avlidne äger som huvudregel t. o. m. den månad, under vilken det fyller 19 (tidigare 16) år, uppbära livränta med belopp per år, som motsvarar en sjättedel av den avlidnes årliga arbetsförtjänst. Efter behovsprövning kan fader, moder eller adoptant tillerkännas livränta under sin återstående livstid högst med belopp per år som motsvarar en sjättedel av den avlidnes årliga arbetsförtjänst. Sammanlagda beloppet per år av livräntor till efterlevande får dock inte överstiga fem sjättedelar av ersättningsunderlaget.

Även livräntor till efterlevande är numera värdesäkrade enligt bl. a. ovannämnda förordning om värdesäkring av yrkesskadelivräntor, som utgår av statsmedel, m. m. Ersättning enligt YFL utgår inte i anledning av skada, som försäkrad uppsåtligen åsamkat sig. Ersättningsrätt enligt YFL är inte underkastad totalpreskription, men retroaktiv ersättning utgår för högst två år. Av arbetsgivare utgiven sjuklön kan träda i stället för sjukpenning enligt YFL. För stats-tjänstemän m. fl. gäller vissa föreskrifter om löneavdrag för utgående invalidliv-

ränta (se i det följande). I 17 kap. 2 § lagen om allmän försäkring finns bestämmelser om pensionsavdrag för livräntor enligt YFL m. m. (se i det följande).

I YFL föreskrivs uttryckligen att, om någon äger rätt till ersättning enligt lagen, är han ej därav hindrad att göra gällande det anspråk på skadestånd utöver ersättningen, som till följd av skadan kan tillkomma honom. Efter den 1 januari 1969 skall gälla, att ersättning enligt YFL inte får återkrävas av den som är skyldig att utge skadestånd till den ersättningsberättigade. För skadefall dessförinnan kvarstår vissa regressmöjligheter.

Yrkesskadeförsäkringen äger rum i riksförsäkringsverket. Intill den 1 januari 1969 kan försäkringen också ske i vissa ömsesidiga försäkringsbolag. Dessa bolags försäkringsbestånd avses emellertid skola övertas av riksförsäkringsverket. Andra instans i ersättningsfrågor enligt YFL är försäkringsrådet, tredje och sista instans försäkringsdomstolen. Instansordningen är exklusiv. Krav på ersättning som nu avses kan således inte prövas av exempelvis allmän domstol.

Grundläggande bestämmelser om ersättning med anledning av kroppsskada, som ådragits under militärtjänstgöring, finns i *militärsättningsförordningen* den 2 juni 1950 (nr 261; ändrad senast 1967:918). Förordningen äger tillämpning på värnpliktiga, vissa fast anställda av manskapsgrad, viss inte ständigt tjänstgörande fast anställd personal, hemvärnspersonal och sådan personal, som frivilligt deltar i militärtjänst-

göring och på vilka förordningen enligt Kungl. Maj:ts beslut är tillämplig. Eftersom en del av de nämnda personalkategorierna är arbetstagare i statens tjänst, har Kungl. Maj:t från tillämpningen av YFL tagit undan sådan vid försvarsväsendet anställd personal för vilken lagen eljest skulle gälla. Ersättning utgår för skada på grund av bl. a. olycksfall. I fråga om förmånerna avsluter sig militärsättningsförordningen i stort sett till YFL. Dock får den årliga arbetsförtjänsten för värnpliktiga m. fl. inte beräknas till lägre belopp än två och en halv gånger det basbelopp som gällde vid ingången av det år då skadan inträffade; för år 1968 är minimibeloppet 14 250 kr.

Enligt förordningen den 14 maj 1954 (nr 249) om ersättning i anledning av kroppsskada, ådragen under tjänstgöring i *civilförsvaret*, utgår ersättning av statsmedel om någon till följd av bl. a. olycksfall drabbas av skada under tjänstgöring i civilförsvaret. Med sådan tjänstgöring jämställs utbildning eller övning för civilförvarstjänstgöring samt inställelse för inskrivning i civilförsvaret. Ersättningsbestämmelserna följer i stort sett YFL.

4.2 Allmän försäkring

Den allmänna försäkringen, som regleras i AFL, består av *sjukförsäkring*, *folkpensionering* (AFP) och *försäkring för tilläggspension* (ATP). Försäkrade enligt lagen är svenska medborgare samt här i landet bosatta utlänningar eller statslösa. Det må dock anmärkas att den som är försäkrad enligt lagen inte därigenom automatiskt är omfattad av alla lagens skyddsformer. För vissa av dessa stadgas ytterligare villkor, såsom svenskt medborgarskap eller bosättning här i landet. Emellertid bör beaktas att en utlänning eller statslös kan vara bättre ställd än som följer av lagens egna regler på grund av särskilda bestämmelser som utfärdats på grundval av konventioner med annan stat. Sådana konventionskungörelser har utfärdats i tämligen stor omfattning. Allmänt torde kunna sägas

att de begränsningar i den allmänna försäkringens skydd, som framgår av det nu sagda, måste vara av mycket liten betydelse, generellt sett, för de kategorier som kan tänkas bli omfattade av ett statligt förarskydd.

Huvudförmånerna inom *sjukförsäkringen* är sjukvårdsersättning och sjukpenning. Dessa förmåner är emellertid f. n. av begränsad direkt betydelse för statens arbetstagare (se nedan under rubriken kollektivavtal). Vidare saknar detta skydd praktiskt taget aktualitet för dem som fullgör värnpliktstjänstgöring eller motsvarande. Emellertid må likväl följande anföras om sjukförsäkringen.

Sjukvårdsersättningen omfattar utgifter för läkarvård och viss tämligen starkt begränsad, mera kirurgiskt betonad tandläkarvård. Ersättningen utgår med tre fjärdedelar av utgifterna, som dock därvid är taxemaximerade, varför den verkliga kompensationsnivån kan vara och ofta är lägre. Ersättning utgår också för utgifter för sjukhusvård, i princip motsvarande den lägsta kostnad som vården kunnat erhållas för. Vidare kan ersättning utgå för resekostnader och för viss annan vård eller behandling än ovan sagts, t. ex. sjukgymnastik.

Sjukpenningförsäkringen syftar till att täcka inkomstbortfall. För att kunna vara omfattad av den försäkringen måste man enligt AFL vara bosatt i riket och ha uppnått 16 års ålder. Den försäkrade placeras i viss sjukpenningklass med hänsyn till sin antagliga årsinkomst av förvärsarbete. Bli han sjuk får han den sjukpenning som gäller för den klassen. Den i princip lägsta klassen omfattar inkomstintervallen 1 800–2 600 kr. och ger en hel sjukpenning per dag om 6 kr. Inkomsttaket är f. n. 39 000 kr. och för inkomster på och över detta belopp utgår den högsta hela sjukpenningen per dag, 52 kr. Taket är således ej värdesäkrat. Sjukpenningen är skattefri. Den faktiska kompensationsnivån, som höjdes betydligt den 1 januari 1967, varierar något mellan de olika klasserna men torde genomsnittligt ligga på ca 80 %. För inkomster över taket blir kompensationsnivån naturligtvis lägre.

Sjukpenning utgår vid sjukdom som försakar nedsättning av arbetsförmågan med minst hälften. Vid fullständig nedsättning utges hel sjukpenning, annars halv. För barn under 16 år kan barntillägg utgå (1–3 kr. resp. 0,5–1,5 kr.).

I anslutning till vad som inledningsvis sagts om sjukförsäkringen må tilläggas, att sjukpenning inte utgår för tid då försäkrad fullgör värnpliktstjänstgöring eller vapenfri tjänst.

Sjukförsäkringen enligt AFL är samordnad med motsvarande förmåner enligt YFL på så sätt, att sjukförmånerna vid yrkesskada under de första 90 dagarna (samordningstiden) i princip utgår enligt AFL, för tiden därefter enligt YFL (under samordningstiden spelar det således i regel ingen roll om det är yrkesskada eller ej). Omfattas den yrkesskadade emellertid inte av sjukförsäkringen enligt AFL under samordningstiden är han likväl skyddad enligt YFL under nämnda tid, som om han varit sjukförsäkrad enligt AFL.

För rätt till *folkpension* krävs enligt AFL praktiskt taget alltid svenskt medborgarskap och i regel bosättning i riket. De former av folkpension som här främst är av intresse är förtidspension och familjepension samt vissa tilläggsförmåner.

Förtidspension förutsätter att vederbörandes arbetsförmåga på grund av bl. a. sjukdom, vanförhet eller annat lyte är nedsatt med minst hälften och att nedsättningen kan anses varaktig. Kan nedsättningen inte anses varaktig men kan den antas bli bestående avsevärd tid utgår en tidsbegränsad form av förtidspension (sjukbidrag). Beroende på hur invaliditetsgraden ligger mellan 50 och 100 % utgår en tredjedels, två tredjedels eller hel förtidspension. Invaliditetsbedömningen i praxis enligt AFL är inte tabellbunden såsom är fallet i viss utsträckning vid motsvarande bedömning enligt YFL. Vid tillämpning av AFL gäller det alltid att bedöma huruvida och i vilken mån den föreliggande skadan efter sjukdomen medför nedsättning i arbetsförmågan. Härvid kan skillnaden i arbetsinkomst före och

efter skadans eller sjukdomens inträdande vara av stor betydelse. En betydelsefull skillnad i övrigt mellan rätten till förtidspension och rätten till yrkesskadelivränta följer därav att pensionen kräver minst 50 %, livräntan bara minst 10 % invaliditet. På grund av sjukpenningsskyddet torde det i allmänhet spela mindre roll att – på grund av förtidspensionens varaktighetskrav – rätten till livränta i åtskilliga fall torde kunna inträda på ett betydligt tidigare stadium än rätten till förtidspension eller sjukbidrag.

Hel förtidspension från folkpensioneringen utgör per år enligt huvudregeln 90 % av basbeloppet.

Familjepensionen omfattar änkepension (ej änklingspension) och barnpension.

Änkepensionen tillkommer i regel a) änka med barn under 16 år och b) annan änka som fyllt 36 år vid makens död och varit gift med honom i minst 5 år. Under vissa förutsättningar likställs äktenskapsliknande förhållande med äktenskap. Pensionen dras in om änkan (motsv.) gifter sig (motsv.). Pensionen utgör per år 90 % av basbeloppet. För änka som avses under b) ovan och som inte fyllt 50 år reduceras dock pensionen.

Barnpensionen tillkommer efterlevande barn under 16 år och utgör i regel per år 25 % av basbeloppet.

Sammanträffar flera änkepensioner eller förtidspension och änkepension utges endast en av förmånerna.

Till folkpension i form av förtidspension kan utgå *barntillägg* för varje barn under 16 år med per år högst 25 % av basbeloppet.

Som ersättning för merkostnaden kan vidare i vissa fall utgå *invaliditetstillägg*. Det är i regel fallet, om den pensionsberättigade inte kan reda sig själv och därför vid upprepade tillfällen dagligen behöver hjälp av annan eller om han är blind. Vidare utgår invaliditetstillägg till partiell förtidspension, om den försäkrade utför förvärvsarbete men lider av höggradig nedsättning i kroppsgans funktion och därför, för att ta det mera praktiska fallet, har betydande merut-

gifter för färdmedel eller andra hjälpmedel för att kunna utföra arbetet. Invaliditetstillägget utgör per år 30 % av basbeloppet.

Om en förvärvsarbetande försäkrad, som nyss avsågs, trots sin invaliditet inte får pension enligt AFL har han i regel rätt till *invaliditetsersättning* med per år 60 % eller 30 % av basbeloppet, beroende på merutgifternas storlek. Är han blind utgår alltid 60 % av basbeloppet.

Slutligen må erinras om lagen den 25 maj 1962 (nr 392) om hustrutillägg och kommunalt bostadstillägg till folkpension. Här avsedda förmåner är emellertid, såsom de enda inom den allmänna försäkringen, behovsprövade och reduceras därför enligt vissa regler med hänsyn till inkomst och förmögenhet.

Tilläggs pensioneringen (ATP) omfattar, förutom ålderspension, förtidspension och familjepension, däremot inte några tilläggsförmåner.

På grundval av en försäkrads inkomst av förvärvsarbete under ett år beräknas för honom pensionsgrundande inkomst för det året. Bl. a. för år efter det då den försäkrade fyllt 65 år beräknas dock inte sådan inkomst. Den pensionsgrundande inkomsten är lika med förvärvsinkomsten minus det basbelopp som gällde vid årets ingång (det bottenbelopp av inkomsten som sålunda dras ifrån tänkes täckt av folkpensionen). Den del av förvärvsinkomsten som överstiger 7,5 gånger det basbelopp, som gällde vid årets ingång, räknas dock inte med. Den pensionsgrundande inkomsten kan således uppgå till högst 6,5 gånger nämnda basbelopp. De förvärvsinkomster som överstiger taket, vilket för år 1968 är $5\,700 \times 7,5 = 42\,750$ kr., är således inte till någon del täckta av pensioner enligt AFL. De kan emellertid i viss mån vara täckta av den statliga personalpensioneringen, som utredningen återkommer till i det följande.

Bestämmelserna om hur *ålderspensionen* skall beräknas är grundläggande även för förtids- och familjepensionen. Bestämmelsernas effekt torde kunna beskrivas så, att full ålderspension per år utgör 60 % av me-

deltalet av den försäkrades pensionsgrundande inkomster, omräknade till aktuellt penningvärde (eller av medeltalet för de 15 bästa åren). För full pension krävs emellertid att den försäkrade har pensionsgrundande inkomst för minst 30 år (eller annorlunda uttryckt att s. k. pensionspoäng tillgodoräknats honom för minst 30 år). Är inte detta fallet reduceras pensionen i motsvarande mån. För 10 poängår utgår således $10/30 = 1/3$ pension, för 15 poängår halv pension etc. Det måste beaktas att pensionsgrundande inkomst och därmed pensionspoäng inte har kunnat tillgodoräknas för tidigare år än 1960. F. n. (1968) har således högst 8 poängår kunnat tjänas in. Den nyssnämnda 30-årsregeln har emellertid mildrats för svenska medborgare födda åren 1896–1923. Är vederbörande född under något av åren 1896–1914 gäller således i stället en 20-årsregel och för dem som är födda åren 1915–1923 sker en successiv ökning av det antal poängår som fordras för full pension (född år 1915 = 21 poängår, född år 1916 = 22 poängår etc.).

Vad som gäller för folkpensioneringens förtidspension (sjukbidrag) i fråga om erforderlig invaliditetsgrad, varaktighetskrav, hel resp. partiell pension och principerna för invaliditetsberäkningen gäller också för *förtidspension* (sjukbidrag) från ATP. Dessutom krävs emellertid för denna ATP-förmån, att den försäkrade äger tillgodoräkna sig pensionspoäng för minst ett år före det under vilket pensionsfallet inträffat. Sistnämnda villkor är naturligtvis i allmänhet uppfyllt, dock inte för den som skadas och invalidiseras redan under sitt första förvärvsår och inte heller för studerande som ännu inte förvärvsarbetat i erforderlig utsträckning (man kan här för utredningens del särskilt tänka på studerande som gör sin första värnplikstjänstgöring och därvid för motorfordon). Denna lucka i ATP-skyddet tillhör emellertid ett av de problem som pensionsförsäkringskommittén f. n. arbetar med.

När det sedan gäller ATP-förtidspensionens beräkning finns två huvudalternativ. Båda bygger på att förtidspensionen skall

motsvara ålderspensionen. Det normala och mest förmånliga alternativet bygger sedan vidare på det antagandet att den invaliderade skulle ha fortsatt förvärvsarbete som tidigare ända till pensionsålder, om han inte invaliderats. Han tillgodoräknas därför inte bara de pensionspoäng som han i verkligheten tjänat in utan också poäng (s. k. antagandepoäng) för i princip ett vart av de kommande åren t. o. m. det år då han fyller 65 år. Antagandepoängen motsvarar i princip genomsnittet av den bästa hälften av de tidigare intjänade verkliga poängen. På den sålunda framkomna poängsituationen appliceras sedan reglerna om ålderspensionens beräkning. Det årspensionsbelopp som då kommer fram blir hel förtidspension. Antagandepoängssystemet har särskild betydelse för tillämpningen av den ovan nämnda 30-årsregeln (motsv.). Med hjälp av antagandepoängen är det i många fall möjligt för den invaliderade att uppnå det antal poängår som fordras för full pension, vilket ju ännu inte på många år är möjligt inom ålderspensioneringen. I själva verket kan envar, som är född år 1924 eller senare och som invalideras år 1969, uppnå 30 poängår enligt antagandepoängmetoden. För de äldsta av dessa årsklasser krävs emellertid då att de helt eller delvis utnyttjat möjligheten att tjäna in verkliga poäng under åren 1960–1968 (max. 9 poängår). Den som är född år 1924 och förtidspensioneras år 1969 kan således ha 9 faktiska poängår och dessutom får han antagandepoäng för tiden åren 1969–1989, dvs. 21 år. Är han född senare blir det fler antagandepoängår. Den som är född år 1923 eller tidigare kan visserligen aldrig uppnå 30 poängår. Är han svensk medborgare och född något av åren 1923–1914 kan han på grund av ovan angivna uppmjukningsregel ändå uppnå det antal poängår som fordras för full pension. Endast om han är född år 1913 eller tidigare går detta inte. Är han exempelvis född år 1905 kan han få högst $9 + 2 = 11$ poängår och alltså $\frac{11}{20}$ av full pension ($\frac{11}{30}$ om han inte är svensk).

Antagandepoängmetoden innebär således att förtidspensioneringen inom ATP redan

nu i stor utsträckning är i full funktion. För att denna metod skall vara tillämplig förutsätts emellertid, att den försäkrade vid tiden för pensionsfallet är eller borde varit placerad lägst i den sjukpenningklass som svarar mot en förvärvsinkomst uppgående till det basbelopp som gällde vid årets ingång eller att pensionspoäng tillgodoräknats honom för minst tre av de fyra år, som närmast föregått det år då pensionsfallet inträffar. Det förefaller uppenbart att dessa villkor är uppfyllda beträffande de allra flesta av statens bilförare som överhuvud har rätt till förtidspension från ATP.

Är emellertid antagandepoängmetoden inte tillämplig i ett fall där rätt till förtidspension från ATP föreligger, utgår hel pension i princip enligt ålderspensionsreglerna med beaktande bara av de poäng som faktiskt intjänats.

Familjepensioneringen inom ATP omfattar änkepension och barnpension.

Änkepension tillkommer bara »verklig» änka. Någon likställanderegel finns således inte här. Huvudförutsättningen är antingen att äktenskapet varat minst fem år, eller att det finns gemensamma efterlevande barn. Pensionen dras in om änkan gifter om sig. Änkepensionen utgör per år 35 eller 40 % av – för att ta det fall som här främst är av intresse – den förtidspension från ATP som den avlidne skulle ha fått om han helinvaliderats i stället för dött.

Barnpensionen tillkommer den avlidnes barn under 19 år och beräknas på samma underlag som änkepensionen. Procenttalen är för ett barn 15, om änka finns, och annars 40. Talen ökas med 10 för varje tillkommande barn och pensionssumman delas lika mellan barnen.

Av flera ATP-familjepensioner till en person utges endast en (den största).

Om arbetsförmågan väsentligt förbättras för försäkrad som åtnjuter förtidspension (från folkpensioneringen och/eller ATP)

skall pensionen dras in eller minskas med hänsyn till förbättringen.

Det finns ingenting som hindrar att pension enligt AFL utgår för samma tid som livränta enligt YFL eller motsvarande författningar. För att dubbeltäckning i åtminstone stor utsträckning skall undvikas har emellertid införts särskilda samordningsregler. Dessa har sin betydelse för sådana fall som utredningen omfattar, eftersom det här – som tidigare påpekats – praktiskt taget alltid rör sig om yrkesskador eller motsvarande. Samordningen sker på pensionsidan och gäller både folkpensionen och ATP samt innebär enligt huvudregeln, att den sammanlagda egenpensionen minskas med tre fjärdedelar av den pensionsberättigade för samma tid tillkommande livränta som skadad och den sammanlagda änkepensionen resp. barnpensionen med tre fjärdedelar av den pensionsberättigade för samma tid tillkommande livränta som efterlevande.

Ersättning enligt AFL kan dras in eller sättas ned bl. a. om vederbörande åsamkat sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller om han vägrar att underkasta sig läkarundersökning eller att följa läkares föreskrifter eller om han eljest gör sig skyldig till grov ovarsamhet ur hälsosynpunkt.

Ersättning enligt AFL är förverkad om den inte lyfts före utgången av andra året efter det varunder beloppet förfallit till betalning.

Fordran på ersättning enligt AFL som är inestående får inte tas i mät för gäld. Inte heller får rätt till ersättning överlätas, innan ersättningen är tillgänglig för lyftning.

Liksom i YFL stadgas uttryckligen i AFL, att om någon har rätt till ersättning enligt lagen han ej därav är hindrad att göra gällande det anspråk på skadestånd utöver ersättningen, som kan tillkomma honom. Ersättning enligt AFL får inte återkrävas av den som är skyldig att utge skadestånd till den ersättningsberättigade.

Den allmänna försäkringen sköts av de allmänna försäkringskassorna och riksförsäkringsverket. Verket är bl. a. besvärsmyndighet. Tredje och sista instans är försäkringsdomstolen. Instanskedjan är exklusiv.

4.3 Statlig personalpensionering

Den statliga personalpensioneringen är fortfarande offentligt reglerad, även om arbete numera pågår på att överföra den till kollektivavtalsreglering. Huvudgrunderna återfinns i statens allmänna tjänstepensionsreglemente den 28 maj 1959 (nr 267, ändrat senast 1967: 484), SPR.

SPR är tillämpligt på de allra flesta av statens arbetstagare, antingen de är tjänstemän eller arbetare (däremot inte i och för sig på värnpliktiga o. dyl. kategorier). Som förutsättning för att en statlig arbetstagare skall vara underkastad SPR gäller dock i regel bl. a., att han fyllt 20 år, att han innehar anställning som avser minst halvtidstjänstgöring samt att han uppfyller föreskrivet villkor angående kvalifikationstid, dvs. tjänstgjort minst 21 månader under de senaste 36 månaderna. Har han tidigare varit underkastad statliga pensionsbestämmelser är dock kvalifikationstiden bara nio månader. För ordinarie eller extra ordinarie tjänsteman gäller överhuvudtaget inte något krav på kvalifikationstid.

De tjänstepensionsförmåner som främst är av intresse i nu förevarande sammanhang är sjukpension och familjepension.

Anställningshavare som är underkastad SPR har rätt till *sjukpension*, om han entledigas i fall som avses i 5 § SPR eller 32 § statstjänstemannalagen den 3 juni 1965 (nr 274). Nämnda båda paragrafer, av vilka den förstnämnda har sin huvudsakliga betydelse för arbetare och den sistnämnda för tjänstemän, är praktiskt sett identiska. De innebär att anställningshavare är skyldig att avgå från tjänsten innan han uppnått pensionsåldern om han – i huvudsak – a) till följd av förlust av eller nedsättning i arbetsförmågan är för framtiden oförmögen att fullgöra sin tjänst tillfredsställande eller b) till följd av nedsatt arbetsförmåga under två år i följd inte tjänstgjort annat än försöksvis under kortare tid samt socialstyrelsen finner det sannolikt att han inte kam återinträda i tjänst inom ytterligare ett år och ovisst hur arbetsförmågan därefter kommer att utveckla sig. Vidare är tjänsteman

som är anställd med fullmakt eller konstitutorial skyldig att avgå från tjänsten, om han är urståndsatt att fullgöra tjänsten tillfredsställande och högst fem år återstår tills han äger avgå med ålderspension (denna sistnämnda bestämmelse gäller alltså inte för arbetare m. fl.). Som förutsättning för avgångsskyldighet gäller dock i alla fallen dessutom, att anställningshavaren inte lämpligen kan förflyttas till eller beredas annan anställning som är förenad med statlig pensionsrätt.

Av det sagda framgår att förutsättningarna för sjukpension enligt SPR inte sammanfaller med förutsättningarna för förtidspension enligt AFL och än mindre med förutsättningarna för livränta enligt YFL. Det är naturligtvis inte desto mindre vanligt att en arbetstagare som sjukpensioneras också uppfyller kraven för förtidspension enligt AFL, likaväl som han dessutom kan vara berättigad till livränta enligt YFL.

Förmånerna enligt SPR, alltså såvitt nu är i fråga både sjukpension och familjepension, är emellertid samordnade med socialförsäkringsförmånerna (i huvudsak folkpension, ATP och livränta enligt YFL). Samordningen fungerar så att man enligt reglerna i SPR fastställer en bruttopension och därefter i princip från denna drar socialförsäkringsförmånerna, varefter endast eventuell återstod utgår från SPR (SPR-nettot). Närmare bestämmelser om samordningen finns i 4 § kungörelsen den 28 maj 1959 (nr 420) med tillägsbestämmelser till SPR m. m. (ändrad senast 1968: 251).

Grundläggande för beräkningen av sjukpensionens bruttobelopp är dels anställningshavarens pensionsunderlag dels det antal tjänstår han äger tillgodoräkna sig.

Pensionsunderlaget utgörs i princip av den s. k. pensionslön för månad som vid avgången från tjänsten gäller för anställningshavaren i den anställning, på vilken rätten till pensionsförmånen grundas. Pensionslönen i sin tur bestäms enligt statens pensionslöneförordning den 28 maj 1959 (nr 286, ändrad senast 1968: 248). För lönegradsplacerad tjänst är pensionslönen i princip lika med månadslönen. Av flera löne-

klasser inom en lönegrad går man därvid på den högsta. Det finns emellertid ett tak för pensionslönen. Den del av månadslönen som överstiger den månadslön som gäller för lönegrad C 5 (f. n. 7 866 kr./månad) är inte till någon del pensionsgrundande, och den del av lönen som ligger mellan lönegrad C 2 (f. n. 6 421 kr./månad) och C 5 får bara till hälften räknas med i pensionslönen. Maximum för pensionslönen är alltså f. n. 7 143 kr./månad. Detta tak är ungefär dubbelt så högt som det tak AFL:s regler medför. För statens arbetare utgörs pensionslönen i regel av månadslönen för vederbörande ortsgrupp i någon av följande löneklasser, nämligen A 6, 9, 12-16 (i ortsgrupp 3 är månadslönen f. n. 1 240 kr. i A 6 och 2 123 kr. i A 16). Valet av tillämplig löneklass och ortsgrupp avgörs av yrkeskompetens resp. stationeringsort.

I fråga om tjänstårsberäkningen gäller som en slags motsvarighet till antagande-poängsystemet enligt AFL att anställningshavare, som avgår med sjukpension, äger som tjänstår tillgodoräkna, förutom övrig tid, tiden från avgången till högsta pensionsåldern.

Full sjukpension (bruttot) utgör 65 % av pensionsunderlaget. För full pension krävs emellertid i regel, att anställningshavaren har minst 30 tjänstår. Är det tillgodoräknade antalet tjänstår lägre, reduceras pensionen i motsvarande mån.

Familjepension enligt SPR kan utgå till efterlevande make (i vissa fall också frånskild make), förutsatt bl. a. att maken inte gift om sig, och till barn och adoptivbarn, som inte fyllt 19 år.

Bruttobeloppet för ensam förmånsberättigad (normalbeloppet) utgör, för det fall som här främst är av intresse, hälften av det belopp, vartill sjukpension skulle ha beräknats för anställningshavaren, om han sjukpensionerats i stället för dött. Är det två förmånsberättigade blir bruttobeloppet som regel 140 % av normalbeloppet och för varje ytterligare berättigad ökas talet 140 med 20. Av förmånsbelopp som är gemensamt för make och barn utgår till maken 80 %

av normalbeloppet och till barnet eller barnen resten. Sistnämnda belopp delas lika mellan barnen.

Familjepensionen samordnas med socialförsäkringsförmån på grund av dödsfallet på sätt ovan anförts.

Som framgår av det anförda är beviljad tjänstepension enligt SPR inte automatiskt värdesäkrad. Enligt 15 § SPR skall emellertid bruttobeloppet av beviljad pension förändras i den mån Kungl. Maj:t och riksdagen beslutar det. Denna höjningsmöjlighet utnyttjas regelbundet efter det att överläggning därom ägt rum i samband med de allmänna löneförhandlingarna (se senast kungörelsen den 1 december 1967, nr 710, om förändring av vissa statliga personalpensioner m. m. från och med den 1 januari 1968, varigenom redan utgående bruttobelopp höjdes med 5 %). I själva verket innebär det sålunda de facto tillämpade systemet inte bara värdesäkring utan också i viss mån standardssäkring.

Den statliga tjänstepensioneringen administreras, med obetydligt undantag, av statens personalpensionsverk. Verkets beslut i pensionsfrågor kan överklagas hos Kungl. Maj:t eller, i fråga om arbetstagare hos riksdagen eller dess verk, hos riksdagens bankoutskott.

4.4 Statlig grupplivförsäkring

Arbetstagare i statens tjänst omfattas av en statens grupplivförsäkring för dödsfall enligt ett reglemente härom den 14 december 1962 (nr 698, ändrad senast 1967: 168). Försäkringsskyddet gäller under den tid då arbetstagaren är anställd och avlönad samt i många fall härutöver då han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller olycksfall. — För krigsförhållanden gäller dock särskilda bestämmelser.

Försäkringsförmånerna är beroende av vilka efterlevande som finns efter arbetstagaren. I regel gäller i huvudsak följande.

Om arbetstagaren efterlämnar make eller arvsberättigat barn under 21 år eller fader eller moder utgår s. k. helt grund-

belopp. Detta utgör 31 500 kr. om arbetstagaren vid sin död ej fyllt 55 år. Var han äldre minskas beloppet alltmer ju äldre han var. Var han mellan 65 och 67 år gammal utgör det bara 4 000 kr.

För varje barn under 21 år som arbetstagaren efterlämnar utgår dessutom ett tilläggsbelopp. Detta utgör 9 000 kr. om barnet inte fyllt 17 år. För äldre barn sjunker beloppet successivt ner till 2 500 kr. för en 20-åring.

Om förutsättningar saknas för helt grundbelopp men arbetstagaren efterlämnar arvsberättigat barn som fyllt 21 år utgår halvt grundbelopp enligt principer i övrigt som gäller för helt sådant belopp.

Vad som sägs om barn gäller också adoptivbarn. Vidare likställs i viss mån äktenskapsliknande förhållanden med äktenskap.

Föreligger inte rätt till grundbelopp utgår begravningshjälp med 2 000 kr.

Förmånssystemet är inte värdesäkrat.

Förmånerna utgår helt vid sidan om efterlevandeförmånerna enligt AFL, YFL och SPR.

Utgående belopp skall anses omfattade av förmånstagar-förordnande av visst innehåll, om inte arbetstagaren anmält förordnande av annat innehåll. In dubio gäller i huvudsak att förmånstagar till grundbelopp är i första hand make, i andra hand barn och i tredje hand föräldrar, till tilläggsbelopp barnet och till begravningshjälp dödsboet.

Grupplivförsäkringen är konstruerad som ett försäkringsavtal mellan staten och den enskilde arbetstagaren. Å statens sida handläggs dessa ärenden i sista hand av statens grupplivnämnd. Tvist i anledning av avtalet hänskjuts till skiljemän och kan inte prövas av domstol.

Statlig grupplivförsäkring enligt regler som motsvarar de ovan beskrivna gäller för *dem, som fullgör värnplikstjänstgöring, vapenfri tjänst m. m.*, enligt en kungörelse den 5 juni 1963 (nr 243, ändrad senast 1966: 426). Utgående försäkringsförmåner skall dock minskas med belopp som utgått som begravningshjälp eller mot-

svarande enligt värnpliktsförfattningarna eller motsvarande bestämmelser.

Statlig grupplivförsäkring gäller också för vissa deltagare i omskolningskurser (SFS 1965: 459).

4.5 Kollektivavtal

Genom kollektivavtal har de allra flesta av statens arbetstagare fått ytterligare ekonomiskt skydd mot sjukdom (olycksfall).

För *arbetare*, alltså sådana arbetstagare som inte är tjänstemän, finns bestämmelser i ett s. k. ramavtal – det nu gällande ramavtalet är slutet för tiden t. o. m. januari 1969 – om rätt till sjukavlönning, sjukvårdsförmåner och begravningshjälp.

Vid sjukdom som föranleder arbetsförmåga utgår sjukavlönning, om sjukdomsfallet inträffar efter det att arbetaren uppnått minst sex månaders anställningstid. Sjukavlönning utgår så länge anställningen varar. Eftersom arbetaren i regel inte kan sägas upp från anställningen på grund av sjukdomen som sådan betyder detta normalt, att sjukavlönning vid fortsatt arbetsförmåga utgår tills arbetaren sjukpensioneras enligt SPR. För arbetare som ej är underkastad SPR – då vanligen enär han ej uppfyller villkoret om kvalifikationstid – upphör dock rätten till sjukavlönning då förtidspension enligt AFL börjar utgå, dock tidigast efter två år.

Utgår sjukavlönning uppbär arbetsgivaren – staten arbetarens sjukpenning enligt AFL (arbetsgivareinträde). Föreligger ej rätt till sjukavlönning utgår naturligtvis sjukpenning till arbetaren.

Sjukavlönningen utgör vid vanlig sjukdom 90 % och vid yrkesskada i regel 98 % av arbetarens medeltimförtjänst. Utgår efter samordningstiden sjukpenning enligt YFL görs avdrag sålunda, att den faktiska totala kompensationsnivån för arbetaren blir ca 98 %. Utgående livränta enligt YFL resp. förtidspension (sjukbidrag) enligt AFL dras av från sjukavlönningen. Enligt ramavtalet är sjukavlönningen ej värdesäkrad.

Enligt vad utredningen inhämtat torde

ramavtalet f. n. täcka ca 90 % av statens heltidsanställda arbetare. Utanför står bl. a. byggnadsarbetare vid statens vattenfallsverk och skogsarbetare vid domänverket, vilka båda kategorier inte har rätt till sjuklön utan alltså skyddas endast enligt AFL och YFL.

Rätten till sjukvårdsförmåner enligt ramavtalet har vid yrkesskada begränsad betydelse (egentligen bara för läkarvårdsersättning under samordningstiden).

Till arbetare som ej är försäkrad enligt AFL utgår emellertid ej vare sig sjukavlönning eller sjukvårdsförmåner. För de statliga motorfordonsförarnas del torde dock detta undantag sakna betydelse.

Begravningshjälp enligt ramavtalet utgör 75 % av månadslönen dock minst 2 000 kr. när det finns efterlevande som har rätt till familjepension efter den avlidne på grund av dennes anställning, eljest 600 kr. Avdrag sker dock för annan sådan författningsstadgad förmån utom för begravningshjälp enligt statens grupplivförsäkring.

För de allra flesta av statens *tjänstemän* gäller enligt AST (allmänna avlöningsavtal för statliga och vissa andra tjänstemän) ett skydd i nu förevarande hänseenden, som materiellt-ekonomiskt i allt väsentligt motsvarar det som gäller för statens arbetare. Det nuvarande AST är slutet för tiden t. o. m. december 1968. Skyddet för tjänstemännen är dock i några avseenden något bättre än skyddet för arbetarna. Bl. a. gäller vid yrkesskada i princip en lönekomponentsnivå av 100 % för tjänstemännen. Ytterligare kan nämnas att det system som gäller för dem medför en inbyggd möjlighet till värde- och standardsäkring.

4.6 Bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen

Ersättning för trafikskada utgår dels vid styrkt vårdslöshet enligt den allmänna s. k. culparegeln, dels – och i praktiken i allt väsentligt – jämlikt lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (ändrad

senast 1968: 50), den s. k. bilansvarighetslagen.

Sistnämnda lag omfattar följande slag av motorfordon:

a) motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran,

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul samt

c) annat motordrivet fordon som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim.

Därvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Till motorfordon som avses i lagen hänförs inte luftfartyg eller motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Bilansvarighetslagen gäller bara skada »i följd av» trafik med motorfordon, som avses i lagen. Nämnda uttryck ges dock en vidsträckt tolkning i rättspraxis. Vidare avser lagen bara skada som tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som inte befordras med fordonet. När det gäller egendom som befordras med fordonet tillämpas i stället frakträttsliga grundsatser. Frågan vem som är att anse som förare enligt lagen kan – ehuru naturligtvis sällan – vara problematisk, exempelvis vid övningskörning. Jämför föreskriften i 30 § 1 mom. vägtrafikförordningen att den som har uppsikt över övningskörning, således läraren, anses som förare vid körningen. För skada som bilansvarighetslagen sålunda avser är enligt lagen fordonsägaren ansvarig oberoende av eget vållande. Dock är han fri från ansvaret om han kan exculpera sig, dvs. styrka att skadan varken förorsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren. Man brukar här tala om ägarens trafikansvar (förarens och brukarens ansvarighet enligt lagen är av underordnat intresse i detta sammanhang). Har den skadelidande varit medvållande kan skadeståndet jämkas.

Att fordonsföraren inte omfattas av for-

donsägarens trafikansvar – vilket som tidigare anförts utgör bakgrunden till såväl förarplatsförsäkring som förevarande utredning – hindrar inte att den förre undantagsvis kan vara skadeståndsberättigad gentemot den senare, närmast då på grund av styrkt vårdslöshet å dennes sida (detta kan t. ex. vara fallet om ägaren lämnat ut ett bristfälligt fordon till föraren).

Vidare kan föraren naturligtvis vid en sammanstötning med annan bil vara helt eller delvis berättigad till skadestånd av motparten (och hans trafikförsäkringsgivare), efter vad som följer av vållandefördelningen mellan de båda sidorna.

Det skadestånd som sålunda kan utgå beräknas enligt allmänna skadeståndsregler (se särskilt de allttjämt gällande bestämmelserna i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen, jämfört med 8 § bilansvarighetslagen). Detta innebär i princip att – såvitt avser själva beloppet – full täckning av ersättningsgilla skador åsyftas, varken mer eller mindre, eller med andra ord: den skadelidande skall i görlig mån försättas i samma situation som han skulle varit i, om skadan ej inträffat.

I förevarande sammanhang intresserar särskilt ersättning vid personskada. Det är här fråga om ersättning för dels ideell, dels ekonomisk skada.

I förstnämnda hänseende utgår ersättning för liden sveda och värk samt för framtida obehag och lidande (exempelvis för ett lyte eller ett ärr). Det är givet att det här möter särskilda svårigheter att bestämma ersättningsbeloppet. Men det har så småningom utbildats en ganska omfattande rättspraxis på området. Det må anmärkas, att när man söker ledning av tidigare rättsfall, penningvärdeförändringen naturligtvis måste beaktas.

Som ekonomisk skada ersättes vårdkostnader o. d., mistad arbetsförtjänst (dels för förfluten tid, dels för framtiden) samt utgifter för proteser, extra hjälp m. m. sådant. Som ovan anförts är det i princip fråga om full gottgörelse. Avdrag sker för vad den skadeståndsberättigade erhållit från socialförsäkringen samt på grund av privat

försäkring när försäkringsersättningen bestäms av den konkreta skadans omfattning. (I gengäld kan regressrätt i vissa fall utövas mot skadevållaren: visserligen ej enligt AFL och fr .o. m. den 1 januari 1969 ej heller enligt YFL, men däremot i vissa fall vid privat försäkring bl. a. enligt 25 § försäkringsavtalslagen och f. ö. också, i princip, av arbetsgivare som utgivit sjuklön o. d.). Avdrag sker däremot inte för s. k. summaförsäkring, alltså en sådan där vid försäkringsfall visst belopp utgår oberoende av den konkreta skadans omfattning (t. ex. vanlig livförsäkring). Den skadelidande får således här både försäkringsbeloppet och skadeståndet (jfr dock nedan om 6 kap. 4 § strafflagen. Någon regressrätt för försäkringsgivaren blir det då inte tal om).

När det gäller de ekonomiska skadorna torde ersättning för framtida inkomstbortfall naturligt nog vara särskilt svår att beräkna. – Inom skadeståndsrätten finns ej samma möjligheter till provisorisk bedömning och efterföljande omprövning som inom yrkesskadeförsäkringen. Om skadan i något avseende inte genast kan bestämmas definitivt kan det dock i en skadeståndsdöm göras förbehåll, att den skadade äger framdeles föra ytterligare ersättningstalan i mån av befogenhet. Ställningstagandet kan alltså bli uppskjutet. Sådant förbehåll torde dock i allmänhet bara göras då det klart behövs, eftersom det ju samtidigt är ett stort intresse att om möjligt erhålla ett slutgiltigt avgörande med en gång. (Vad nu sagts har närmast haft avseende på invaliditetsbedömningen). – Ersättning för framtida förlust av arbetsinkomst i följd av bestående arbetsoförmåga utgår enligt fast praxis i form av livränta, när invaliditetsgraden uppgår till eller överstiger 10 à 15 %. I övriga fall utgår i regel engångsersättning. Livränta beräknas i princip efter penningvärdet vid tiden för dess fastställande. Löneökningen inom den skadades yrke efter olycksfallet kan alltså beaktas. Ett livräntebelopp som fastställts påverkas däremot f. n. inte av därefter inträffande penningvärdeförändringar eller förskjutning-

ar i inkomstnivån. – I sistnämnda hänseende har emellertid nyligen – reellt sett – skett viss ändring när det gäller trafiklivräntor. Sådana livräntor, utgivna av trafikförsäkringsgivare eller av staten såsom bärande självrisk för trafikansvaret, har värdesäkrats genom indextillägg, vilka på särskilt sätt anknutits till utvecklingen av basbeloppet enligt AFL. Denna basbeloppsanknytning är konstruerad något annorlunda än vad som skett för yrkesskadelivräntorna. Indextilläggen är tekniskt sett inte av skadeståndsrättslig natur – det har inte varit fråga om att utvidga den skadeståndsskyldiges förpliktelser – utan de tillkommer livräntetagaren som en särskild förmån utöver det skadestånd som trafikförsäkringen (resp. staten) har att täcka. Värdesäkringen regleras i huvudsak i dels lagen den 1 december 1967 (nr 663) om tillägg till vissa trafiklivräntor, dels förordningen samma dag (nr 666) om tillägg till vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m. – Samordningen av trafiklivränta (detsamma torde f. ö. gälla skadeståndslivräntor överhuvud) med socialförsäkringsförmån, som likaledes avser att täcka inkomstbortfall och för vilken regress inte får äga rum, sker enligt den s. k. netto-livräntemetoden. Detta innebär att den statliga avräkningen görs redan vid trafiklivräntans bestämmande. Om den skadade är berättigad till exempelvis pension enligt AFL, beaktas det aktuella pensionsbeloppet och som livränta från trafikförsäkringen utgår det belopp som överstiger pensionen. Sker sedermera ändringar av socialförsäkringsförmånen, antingen på grund av ändrad invaliditetsgrad eller på grund av fluktuationer i penningvärdet, torde detta i och för sig inte påverka trafiklivräntan. – Ett särskilt problem utgör det förhållandet, att den skadade måste antas ändå förr eller senare ha skolat sluta med förvärvsarbete eller få minskad förvärvsinkomst, t. ex. vid pensionsålderns inträde. När detta – som normalt torde ske – beaktas, förekommer i praxis olika metoder härför. En innebär att livräntan fastställs att utgå bara för visst antal år, intill viss tidpunkt. Enligt en

annan metod åter sänks livräntan efter viss tid, t. ex. då den skadade fyller 67 år. Slutligen innebär en tredje metod att livräntan fastställs att utgå oförändrad under den skadades hela livstid men med belopp som reducerats redan från början.

Det bör erinras om att frågan om skadestånd för framtida förlust av arbetsinkomst f. n. är under utredning av 1966 års skadeståndskommitté. Enligt direktiven (intagna i 1967 års riksdagsberättelse s. 101 ff.) har kommittén att överväga bl. a., om det bör införas möjlighet att jämka sådant skadestånd om det annars skulle bli oskäligt betungande för den ersättningskyldige (för sådana fall alltså då det inte föreligger försäkringstäckning). – Det må framhållas att, om en sådan jämningsregel skulle införas, den självfallet inte blir tillämplig, när det är staten som är skadeståndsskyldig, och f. ö. inte heller i övrigt vid trafikskador, där trafikförsäkringen träder in. – Vidare skall kommittén pröva, om skadestånd som nu avses i något större utsträckning än f. n. bör kunna utgå i form av engångsbelopp samt hur samordningen mellan skadeståndet och socialförsäkringen närmare bör vara anordnad – därvid bl. a. grunderna för invaliditetsbedömningen kommer in i bilden. Slutligen bör kommittén lägga fram förslag om värdesäkring av alla skadeståndslivräntor.

Vid dödsfall kan enligt 6 kap. 4 § strafflagen utgå skadestånd för förlust av försörjare. Om någon, som enligt föreskrift i lag haft rätt till underhåll av den som blivit dödad, genom frånfallet kommer att sakna erforderligt underhåll, är han sålunda berättigad till skadestånd av den som vållat dödsfallet efter vad som prövas skäligt med hänsyn till skadevållarens tillgångar och andra omständigheter. Bestämmelsen har i praxis tillämpats med återhållsamhet. Vid bedömandet av om den underhållsberättigade saknar erforderligt underhåll tas hänsyn bl. a. till vad som kan tillkomma honom enligt socialförsäkringen och på grund av frivillig försäkring (även summaförsäkring, eftersom det här är fråga om behovsprövning). Föreligger försäkrings-

täckning å skadevållarens sida – t. ex. trafikförsäkring – torde å andra sidan dennes privata ekonomiska bärkraft i praxis inte beaktas. I fall då skadestånd tilläggs de efterlevande är de utdömda beloppen i allmänhet relativt låga och begränsade till vad som bedöms erforderligt för att säkerställa de efterlevandes nödiga uppehälle. Ersättning döms vanligen ut i form av livränta. – Den nyss nämnda skadeståndskommittén har också i uppdrag att se över reglerna om efterlevandes rätt till skadestånd. Översynen bör enligt direktiven bl. a. allmänt sett syfta till att i olika avseenden bättre tillgodose de skadelidandes intressen.

Lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon (ändrad senast 1968: 222), TFL, syftar till att bereda ett försäkringsmässigt skydd för den som lider sådan skada i följd av trafik med motorfordon här i riket för vilken fordonets ägare (brukare eller förare) är ansvarig enligt lag, alltså i första hand enligt bilansvarighetslagen. Försäkringsskyddet gäller emellertid också när skadeståndsansvar inträder enligt den allmänna culpa-regeln. Trafikförsäkringen är i princip obligatorisk (om undantag, se nedan). Med motorfordon förstås enligt TFL detsamma som enligt bilansvarighetslagen. TFL äger dock inte tillämpning på sådant motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde. Trafikförsäkringen medför rätt för den skadelidande att få ut skadestånd direkt av försäkringsgivaren. För skada på föraren av fordonet är försäkringsgivaren ansvarig endast om försäkringstagaren (ägaren) är ansvarig för skadan (således blott rent undantagsvis, se ovan). Försäkringsgivarens ansvarighet sträcker sig inte i något fall längre än det skadeståndsansvar som lagligen åvilar ägaren (brukaren eller föraren), utom såvitt avser värdesäkringstillägg till trafiklivränta (se ovan). – Trafikförsäkringsplikt åligger inte staten. Enligt lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. (ändrad senast 1968: 223) före-

ligger inte heller försäkringsplikt för motorfordon under tid, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt viss beredskapslagstiftning, eller för motorfordon, som inte är upptaget i bilregistret, under tid då fordonet innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal som träffats av militär myndighet. Undantaget från försäkringsplikten gäller även då fordonet brukas för att avlämnas till eller hemföras från sådant nyttjande.

4.7 Vissa särskilda ersättningsbestämmelser

Viss personal som tjänstgör utomlands bereds ett särskilt ekonomiskt olycksfalls-skydd enligt *kungörelsen den 29 juni 1964 (nr 519) om ersättning i vissa fall i anledning av sjukdom eller skada, som ådragits utom riket* (ändrad 1965: 891). Det är här fråga om bl. a. alla statliga arbetstagare. Skyddet gäller när arbetstagaren vistas utom riket på grund av sin anställning eller statligt uppdrag. Skyddet avser dock bara – förutom vissa angivna sjukdomar – skada i samband med naturkatastrof, krig, uppror, allmänt upplopp eller därmed jämförlig händelse och inträder således inte vid exempelvis en vanlig trafikolycka. Vidare är skyddet begränsat till invaliditet och dödsfall.

Vad invaliditet beträffar förutsätts att skadan orsakat en för framtiden bestående nedsättning av arbetsförmågan med minst en tiondel. Är nedsättningen fullständig utgår till den skadade anställningshavaren ett engångsbelopp av 75 000 kr. Är nedsättningen partiell utgår ett motsvarande lägre belopp. Har ersättning utgetts efter viss invaliditetsgrad och befinns sedermera att den bestående invaliditetsgraden är högre än beräknat utges den tilläggsersättning som svarar häremot. Någon ordinär omprövning till den skadades nackdel av ett lagakraftvunnet ersättningsbeslut kan däremot inte ske.

Vid dödsfall på grund av skadan utgår 75 000 kr till arbetstagarens efterlevande. Med efterlevande avses här bara make,

arvsberättigade barn och adoptivbarn under 21 år samt arvsberättigade föräldrar och adoptivföräldrar (således i stort sett den krets som kan ha varit enligt lag berättigade till underhåll av den avlidne). Finns inte annan efterlevande än make tillfaller hela beloppet denne. Finns jämte make andra efterlevande får maken halva beloppet. Belopp som utgår till andra efterlevande än make fördelas mellan dem enligt arvsreglerna. Har ersättning tidigare utgetts för invaliditet skall motsvarande belopp avräknas från dödsfallsersättningen.

Ersättningen utgår av statsmedel. Från ersättningen skall i regel avräknas annan engångsersättning vid invaliditet eller dödsfall till följd av skadan, dock inte belopp som utges i stället för sådan periodiskt utgående ersättning som annars skulle utgått (ex. kapitalbelopp i stället för livränta enligt YFL) och inte heller (bl. a.) ersättning på grund av grupplivförsäkring. Denna avräkningsregel synes ha starkt begränsad räckvidd. Samordning med andra förmåner sker inte utan engångsbeloppet enligt nu förevarande kungörelse utgår som extrabelopp.

Ersättningen bestäms och betalas ut av riksförsäkringsverket (i regel).

Enligt 6 § YFL anses skada, som orsakats av krigsåtgärd under *krig* vari riket befinner sig, ej som yrkesskada. För skador till följd av krigsåtgärder, då landet inte för krig, utgår däremot ersättning enligt YFL. Detsamma gäller skador under krig vari Sverige befinner sig om de inte orsakats av krigsåtgärd. Det har förutsatts, att särskild lagstiftning skulle komma att reglera ersättning för krigsskador som inträffar när Sverige är i krig. Någon generell sådan lagstiftning synes emellertid inte ha tillkommit. Emellertid äger riksförsäkringsverket enligt 3 § lagen den 26 februari 1960 (nr 22) om statlig krigsförsäkring (ändrad senast 1966: 41) att för olycksfall, som till följd av krigsåtgärd drabbar på fartyg eller annat transportmedel tjänstgörande person, meddela försäkring till högre ersättningsbelopp samt med ersättningar av annan art än eljest. Denna

bestämmelse träder emellertid i tillämpning först när riket kommer i krig eller när Kungl. Maj:t vid krigsfara eller liknande förhållanden förordnar, att bestämmelsen skall tillämpas.

Militärsättningsförordningen och förordningen om ersättning i anledning av kroppsskada, ådragen under tjänstgöring i civilförsvaret gäller inte skada som inträffar då riket är i krig. Även dessa författningar har förutsatts skola kompletteras med särskilda krigsbestämmelser.

AFL innehåller inte några särskilda bestämmelser om skador under krig.

Enligt 13 § reglementet angående statens grupplivförsäkring gäller vid krigstillstånd i Sverige lagen den 30 april 1959 (nr 118) om krigsansvarighet för liv- och invaliditetsförsäkring i fråga om försäkringsgivarens ansvarighet (krigsansvarighet). (Nämnda lag innehåller bl. a. bestämmelser som begränsar försäkringsgivarens ansvarighet.) För försäkring, som meddelats efter krigstillståndets inträdande eller inom tre månader dessförinnan, är försäkringsgivaren, om Kungl. Maj:t med stöd av 3 §

lagen så förordnat, fri från krigsansvarighet.

TFL innehåller inte några särskilda bestämmelser för skador under krig.

Slutligen må anmärkas att det finns särskilda bestämmelser om atomskador. Dessa syns dock praktiskt sett sakna betydelse i förevarande sammanhang.

4.8. Sammanställning av statliga befattningshavares förmåner vid dödsfalls- eller invaliditetsskada i tjänsten.

A. Dödsfall

Ersättning från	Ersättningsform	Ersättning till	Förutsättningar	Belopp	Anm.
YFL	Begravningshjälp	Dödsboet	—	20% av basbeloppet (f. n. 1 140: —)	
	Efterlevandelivränta	Änka eller motsvarande enl. YFL	så länge änkan (motsv.) lever ogift	1/3 av den avlidnes inkomst (maximerad) f. n. högst 9 500: —, reduktion efter 67 år med 25%	} Max f. n. 17 813: —/år (5/6 av ersättningsunderlaget) Samordning med AFL och SPR enligt nedan
		Änkling	efter behovsprövning; så länge han lever ogift	högst = ovan	
		Barn enl. YFL	<19 år	1/6 av den avlidnes inkomst (maximerad) f. n. högst 4 750: —/år	
		Fader, moder, adoptant	efter behovsprövning	»	

4.8 (forts.)

A. Dödsfall

Ersättning från	Ersättningsform	Ersättning till	Förutsättningar	Belopp	Anm.
AFP	Familjepension	Änka eller motsvarande enl. AFL	1. Utan barn under 16 år. Minst 36 år; gift minst 5 år; så länge änkan (motsv.) lever ogift; längst till 67 år; svensk medborgare och bosatt i Sverige	90 % av basbeloppet (f. n. 5 220: —) vid minst 50 år 1/15 minskning per år under 50	Samordning med YFL (3/4 av YFL-beloppet dras av från AFP och ATP. Dock utgår AFP alltid till änka med minst 1/2 och till barn med minst 1/4)
		Barn enl. AFL	2. Med barn under 16 år, ej ålders- eller tidskrav; i övrigt lika ovan < 16 år; svensk medborgare och bosatt i Sverige	90% av basbeloppet. Sedan yngsta barnet fyllt 16 år = ovan 25% av basbeloppet (f. n. 1 450: —/år) 35 % av basbeloppet (f. n. 2 030: —) om båda föräldrarna avlidit	
ATP	Familjepension	Änka	Gift minst 5 år, senast på makens 60 årsdag, eller finns gemensamma efterlevande barn; så länge änkan lever ogift	35% om barnpension utgår eller annars 40% av den förtidspension mannen skulle varit berättigad till	Samordning med YFL (se AFP)
		Barn enl. AFL	< 19 år	15% av föräldrarnas förtidspension om änka finns annars 40 %; procenttalen ökas med 10 för varje tillkommande barn	
SPR	Familjepension	Änka (i vissa fall frånskild make)	Gift senast på makens 60 årsdag, så länge änkan lever ogift	För ensam förmånsberättigad 50% av sjukpensionen (normalbelopp)	Samordning med YFL, AFP och ATP, i princip innebärande att endast ev. SPR-netto utgår. (Av YFL avräknas dock endast 3/4)
		Barn enl. SPR	< 19 år;	För två förmånsberättigade 140% av normalbeloppet, för varje ytterligare berättigad ökas procenttalet med 20. Fördelning: 80% av normalbeloppet till änkan, resten till barnen.	

4.8 (forts.)

A. Dödsfall

Ersättning från	Ersättningsform	Ersättning till	Förutsättningar	Belopp	Anm.
Grupplivförsäkring	Grundbelopp	Änka (motsv.)		31 500: — (avlidne <55 år) därefter nedtrappning i beloppet till 4 000: — (65—67 år)	oberoende av YFL, AFL eller SPR
		Barn	<21 år, när änka ej finnes >21 år, när änka, barn <21 år eller förälder till den avlidne saknas	=änka $\frac{1}{2}$ grundbelopp (15 750: —) i övrigt motsv. ovan	
		Fader eller moder	när änka eller barn <21 år ej finnes	=änka	
	Tilläggsbelopp	Barn	<21 år	9 000: — <17 år nedtrappning till 2 500: — för 20-åring	
	Begravningshjälp	Dödsboet	När grundbelopp ej utgår	2 000: —	
Kollektivavtal	Begravningshjälp	Dödsboet	—	75% av månadslön minst 2 000: — 600: — när familjepensionsberättigade enl. SPR saknas	Avdrag för YFL

B. Invaliditet

Ersättning från	Ersättningsform	Förutsättningar	Belopp	Anm.
YFL	Livränta	Minst 10% av invaliditetsgrad enl. YFL	Beroende av inkomst (f.n. max. 28 500: —/år) och invaliditetsgrad. Max. 11/12 av ersättningsunderlaget (f. n. max. 19 594: —/år). Sänkning med 25% efter 67 år	} Samordning med AFL och SPR enligt nedan
AFP	Förtids-pension	Minst 50% invaliditetsgrad enl. AFL, 16—67 år, svensk medborgare, och bosatt i Sverige	Vid nedsättning av arbetsförmågan till minst 5/6: 1/1 pension: 90% av basbeloppet (f. n. 5 220: —/år) till minst 2/3:2/3 pension till minst 1/2:1/3 pension		} Samordning med YFL (3/4 av YFL-beloppet dras av från AFP och ATP). } Dock utgår AFP alltid med minst 1/4
	Invaliditets-tillägg	Vid extra hjälpbehov eller merkostnader	30% av basbeloppet (f. n. 1 740: —/år)	
	Invaliditets-ersättning	Vid blindhet eller merkostnader när förtids-pension ej utgår	60 eller 30% av basbeloppet (beroende av hjälpbehovet)	
ATP	Förtids-pension	Minst 50% invaliditetsgrad enl. AFL, pensions-poäng för minst 1 år, längst till 67 år	Beroende av tidigare inkomst (maximerad) vanligen efter antagande-poängmetod (högsta möjliga pension f. n. 22 620: —/år)	
SPR	Sjukpension	För framtiden oförmögen att sköta tjänsten, minst 20 års ålder, minst halvtidstjg, tjg minst 21 mån. under de senaste 36 mån. För o. och eo. tj.män ingen kvalifikationstid.	Max 65% av pensionsunderlaget (i regel = senaste månadslön) vid minst 30 tjänsteår, proportionell reduktion vid lägre antal år.	} Samordning med YFL, AFP och ATP i princip innebärande att endast ev. SPR-netto utgår. (Av YFL avräknas dock endast 3/4)

5.1 Historik

I 1916 års bilansvarighetslag undantogs från bilägarens ansvarighet bl. a. de skador, som tillfogades bilföraren och bilens passagerare. Genom lagändring år 1939 utsträcktes dock ansvarigheten till skador på bilens passage-rare, varför f. n. endast bilens förare lämnats utanför bilägarens ansvarighet i vad avser personskador.

Jämlikt 1929 års trafikförsäkringslag 3 § 2 mom. i dess lydelse från år 1939 är följaktligen försäkringsgivaren bl. a. inte ansvarig i anledning av skada på föraren av fordonet med mindre försäkringstagaren (= ägaren) är för skadan ansvarig dvs. exempelvis om fordonet var behäftat med brister av något slag, om vilka föraren saknade kännedom. En följd av dessa lagbestämmelser är att det egna fordonets trafikförsäkring normalt lämnar föraren utan försäkringsskydd under det att medpassagerarna i de flesta fall har skydd av denna. Detta ansågs länge innebära ett missförhållande och en lucka i trafikförsäkringslagen, något som man i rättvisans intresse var angelägen om att täppa till.

De svenska försäkringsbolagen införde därför år 1957 den s. k. förarplatsförsäkringen såsom ett komplement till trafikförsäkringen. Till skillnad mot denna, som är en ansvarighetsförsäkring, täckande det skadestånd den skadade är berättigad till av bilägaren eller föraren utformades komplet-

teringsförsäkringen som en ren olycksfallsförsäkring för föraren själv, när denne skadades »i följd av trafik» med det försäkrade motorfordonet och han befann sig däri.

För att göra försäkringen så enkel och billig som möjligt utgick ersättning endast vid dödsfall resp. invaliditet. Någon sjukpenning vid övergående sjukdomstillstånd lämnades således inte.

Vidare knöts försäkringen till den obligatoriska trafikförsäkringen, varvid försäkringstagaren särskilt fick angiva om han ej önskade förarplatsförsäkringen, allt i syfte att säkerställa stor anslutning och därmed ur administrativ och försäkringsteknisk synpunkt hålla kostnaden för denna försäkringsform nere.

En separat förarplatsförsäkring skild från trafikförsäkringen gick och går fortfarande ej att teckna, något som bl. a. föranlett denna utredning och som berörs i det föregående.

Från början omfattade försäkringen endast bilar och traktorer med ett försäkringsbelopp vid dödsfall på 20 000 kr. (för avliden, som saknade förmånstagare utgick 3 000 kr. till dödsboet) och vid fullständig invaliditet på 60 000 kr. År 1960 utökades beloppen till 40 000 kr. (dock fortfarande 20 000 kr., då maka och/eller barn saknades) resp. 100 000 kr.

Åren 1961–1962 utökades skyddet till att omfatta först mopeder sedermera motorcyk-

lar, dock med den begränsningen att dödsfallsbeloppet maximerades till 10 000 kr.

År 1963 höjdes dödsfallsbeloppet ytterligare till 50 000 kr. (utan inskränkningar när det gällde arten av förmånstagare) (20 000 kr. för motorcykel, 10 000 kr. för moped) samt högsta invaliditetssumman till 150 000 kr. (75 000 kr. för motorcykel, 100 000 kr. för moped). Samtidigt infördes för samtliga bolag s. k. rehabiliteringsersättning till ett högsta belopp av 5 000 kr. Beloppet till dödsboet, när förmånstagare saknas, höjdes till 5 000 kr. Vidare vidgades begreppet förare genom att bestämmelsen om förarens befintlighet i fordonet bortogs.

År 1966 infördes nu gällande regler innebärande en viss avtrappning i ersättningsbeloppen för såväl dödsfall som invaliditet efter fyllda 67 år samtidigt som grundbeloppen för motorcyklar och mopeder blev lika (25 000 kr. resp. 75 000 kr. för dödsfall resp. invaliditet dvs. 50 % av beloppen för andra motorfordon). Rehabiliteringsersättningen utgår vidare med ett högsta belopp av 5 % av försäkringssumman för invaliditet. Några särskilda begränsningar för de fall, när förmånstagare saknas, finns ej längre. Vidare har införts s. k. hjälplöshets-tillägg innebärande en extra invaliditetsersättning utöver 100 % vid flera invaliditets-skador uppkomna genom samma olycksfall dock med en maximiersättning av högst 150 % av invaliditetsbeloppet.

Slutligen utvidgades skyddet även sålunda att kravet på att skadan inträffat »i följd av trafik» med det försäkrade fordonet ersattes med ett krav, att skadan drabbat föraren »under färd» med fordonet, varjämte skyddet kom att gälla även under en kort stunds uppehåll i färden så länge föraren då befann sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet.

5.2 Villkor med kommentarer

Nedan återges de aktuella försäkringsvillkoren jämte kommentarer, som utarbetats av direktör Sven Lidman, Skandiakoncernen, och vilka publicerats i Svensk För-

säkrings Årsbok 1965.

Förrarplatsförsäkringen infördes år 1957 på den svenska försäkringsmarknaden.

Anledningen härtill var att det egna fordons trafikförsäkring normalt lämnar föraren utan försäkringsskydd, under det att medpassagerare i de flesta fall har skydd av denna. Förrarplatsförsäkringen skulle täppa till denna lucka och utgöra en komplettering till trafikförsäkringen.

Under det att trafikförsäkringen är en ansvarighetsförsäkring, som täcker det skadestånd som den skadade är berättigad till av bilföraren, utformades emellertid kompletteringsförsäkringen som en olycksfallsförsäkring för föraren själv, när denne skadades »i följd av trafik» med det försäkrade motorfordonet och han befann sig däri. Om föraren avled eller blev varaktigt invaliderad, skulle ersättning utgå med vissa belopp. Någon sjukpenning vid övergående sjukdomstillstånd lämnades däremot inte.

Försäkringsbeloppen utgjorde från början 20 000 kr vid dödsfall och 60 000 kr vid fullständig invaliditet. Dessa belopp har sedermera i olika etapper höjts till nuvarande 50 000 kr. respektive 150 000 kr. För motorcykel och moped är motsvarande belopp 50 % av de för bil gällande.

Vid 1962 års revision av försäkringsvillkoren släppte man på kravet att föraren alltid skulle ha befunnit sig i bilen, när skadan hände. Däremot skulle skadan alljämt ha drabbat föraren »i följd av trafik». Detta uttryck var hämtat från trafikförsäkringslagen och bilansvarighetslagen och skulle tolkas på samma sätt som avses i dessa lagar.

Genom den under år 1965 företagna förnyade revisionen av villkoren har ytterligare liberaliseringar genomförts, vilka i det följande redovisas i kommentaren till de olika villkorsbestämmelserna.

Försäkringens omfattning

§ 1. Förrarplatsförsäkringen omfattar olycksfallsskada som drabbar föraren under färd med det försäkrade fordonet eller när han under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i (eller på) fordonet eller i dess omedelbara närhet. Vid sådant uppehåll anses den som senast förde fordonet som förare.

För ägaren av fordonet och hans make gäller försäkringen även vid sådan olycksfallsskada som ovan angivits och som drabbar någon av dem i samband med tillfälligt förande av annan persons motorfordon (även traktor) som inte är förrarplatsförsäkrat.

Kommentar

Som synes av formuleringen av § 1 krävs nu inte längre för rätt till ersättning att skada som

drabbar föraren skall ha skett »i följd av trafik» med det försäkrade fordonet. Prövningen av denna fråga, som ibland kan vara svår, bortfaller nu för förarplatsförsäkringens del. Inneböörden belyses av följande exempel.

Föraren av en traktor hade ett laddat hagelgevär liggande i knät, när han körde ute på åkern. Avsikten var att skjuta duvor med geväret. Vid en häftig bromsning i nedförslut föll geväret ned mot traktorns fotstöd, varvid ett skott lossades som dödade traktorföraren. Dödsboet hävdade att olyckan var i följd av trafik med traktorn och att förarplatsförsäkringen därför måste gälla i detta fall. Fallet prövades i domstol, varvid Högsta domstolen fastställde underätternas domslut att det inte förelåg sådant samband mellan traktorns framförande och dödsfallet, att detta kunde anses ha inträffat i följd av trafik.

Genom den nya omfattningen av försäkringen skulle ett sådant skadefall som nyss nämnts falla in bland dem som betalas.

Som ytterligare exempel på hädanefter ersättningsbara typfall av skador, vilka inte behöver vara »i följd av trafik» med det försäkrade fordonet, må nämnas:

Blir en taxiförare i samband med exempelvis rån från passagerares sida dödad eller invaliderad, lämnas numera ersättning från förarplatsförsäkringen. Motsvarande skydd har det ansetts riktigt att också lämna andra förare, som råkar ut för överfall från passagerare eller person som uppehåller sig vid vägen. Men även andra rena olycksfall blir i fortsättningen ersättningsbara. Blixten kanske slår ner och träffar föraren. En lavin, ett bergras eller liknande störtar ner över vägen och begraver både bil och förare. En bilförare stiger ur bilen och blir påkörd av en annan bil. I dessa exempel får föraren ett olycksfallsskydd såsom vid en vanlig olycksfallsförsäkring.

I § 1 knytes emellertid vissa förutsättningar till denna vidare omfattning av försäkringen. Dessa förutsättningar är följande: a) olycksfallet skall ha träffat *föraren* samt b) ha hänt *under färden* eller under *en kort stunds uppehåll* i färden. Om skadan händer då föraren är utanför fordonet, måste han c) befinna sig i fordonets *omedelbara närhet*.

a) Vem är då *förare* av en bil? Man finner begreppet förare i vägtrafikförordningen, bilansvarighetslagen, trafikförsäkringslagen m. fl. lagar. Någon definition på vem som därmed avses lämnas dock inte i lagarna. Man får i tveksamma fall söka stöd för tolkningen i rättspraxis och rättsvetenskaplig litteratur.

Allmänt kan man utgå ifrån att föraren måste vara den person, som sitter vid ratten under bilens framförande och därvid sköter de instrument som är nödvändiga för körningen. Han utför de s. k. förarfunktionerna.

I en speciell situation – nämligen vid *övningskörning* – kan det vara tveksamt vem som är att betrakta som förare. Ur straffrättslig synpunkt anses enligt vägtrafikförordningen § 30 läraren vara förare. Men det skall vara övningskörning som utföres enligt föreskrifterna i denna förordning, »tillåten» övningskörning. Enligt en hovrättsdom från år 1958 (FFR 1958: 452) betraktades läraren även som förare i skadeståndsrättslig mening, varigenom eleven fick trafikskadeersättning. Något vägledande prejudikat från Högsta domstolen lär dock ännu inte finnas.

För förarplatsförsäkringens del uppkommer motsvarande problem vid övningskörning.

Sjuk- och olycksfallsnämnden har i ett yttrande den 2 november 1959 – i överensstämmelse med nyssnämnda rättsfall – ansett att vid s. k. tillåten övningskörning läraren ensam är »att anses som förare i skadeståndsrättsligt hänseende och därför även i fråga om förarplatsförsäkring».

Den 30 september 1965 har Svea hovrätt fastställt en dom från Stockholms rådhusrätt – det gällde här en av elev framförd motorcykel under det att läraren följde efter i bil – vari rådhusrätten yttrade bl. a.: »Oavsett vilken innebörd begreppet förare har i vägtrafikförordningen och bilansvarigheten, saknas enligt rådhusrättens mening anledning till annat bedömande än att, såsom försäkringsvillkorens ordalydelse ger vid handen, bolaget genom försäkringen berett försäkringsskydd åt den som faktiskt framför motorcykeln.» Detta fall har emellertid förts vidare upp till Högsta domstolen och är ännu inte avgjort när detta skrives.

Av vad ovan sagts om förarproblemet vid övningskörning framgår att detta inte synes slutgiltigt löst vare sig för trafikförsäkringens eller för förarplatsförsäkringens del. Eftersom meningen är att den senare skall komplettera den förra försäkringen, får man t. v. i förekommande fall söka få fastslaget vem som anses som förare från trafikförsäkringens synpunkt – och sålunda inte kan få ersättning av denna – och i stället ge honom ersättning från förarplatsförsäkringen.

b) Skadan skall ha hänt *under färden*. Detta betyder att skyddet inte gäller för person som ännu inte startat färden. Han skadas t. ex. på vägen från bostaden till garaget. I och med att han vidtager åtgärder för att starta bilen, bör han betraktas som förare och få skydd.

Förarplatsförsäkringen gäller även under *en kort stunds uppehåll*, förutsatt att föraren befinner sig i fordonet eller dess omedelbara närhet.

Vad menas då med en kort stund? I fråga om den yrkesmässiga trafiken är det i författningen föreskrivet att föraren efter fem timmars

körning skall göra ett uppehåll om minst 30 minuter. Under en halv timmes tid bör han rimligen kunna åtnjuta skyddet av försäkringen.

Det angivna tidsbegreppet bör stå i relation till färdens längd. Detta innebär att endast kortare raster än nyss sagts avses vid färder under t. ex. några timmars tid. Under inga förhållanden kan under uttrycket en kort stund inrymmas en övernattning i eller utanför bilen. Vid längre uppehåll än ovan sagts anses förareegenskapen nämligen ha upphört i försäkringens mening.

c) Vid föreskadad utanför bilen har som ytterligare förutsättning angivits att skadan skall ha hänt i fordonets *omedelbara närhet*. Någon sträcka i meter i förhållande till fordonet anges inte. Detta behövs knappast heller, eftersom begreppet förare förutsätter närhet till fordonet. Försäkringen avser ju att ge skydd vid korta raster, t. ex. på rastplats i anslutning till vägen. Föraren skall få möjlighet att »sträcka på benen», att äta medhavd matsäck etc. Däremot avses försäkringen inte skola gälla, då föraren avlägsnar sig från bilen för att besöka en restaurang, en dansbana, taga sig ett bad i en sjö i närheten etc.

Det bör i detta sammanhang påpekas, att den som senast kört bilen före uppehållet har olycksfallsskyddet, även om annan passagerare därefter skall ta vid som förare.

Även i andra stycket av § 1 har en liberalisering av försäkringen skett. Om en försäkringstagare (eller hans make) tillfälligt fått låna en annan persons bil – hans egen är t. ex. inlämnad på reparation – har han alltså skydd av förarplatsförsäkringen på sin bil, om den lånade bilen inte också är på motsvarande sätt försäkrad.

Även i det fall att hustrun tillfälligt fått låna en bil, som saknar förarplatsförsäkring, under det att mannen brukar familjens egen bil, gäller dess försäkring och då fullt ut för båda. Det bör dock understrykas, att det endast får avse fall av tillfälligt framförande av annans vagn.

I anslutning till bestämmelsen bör påpekas att ersättning utgår med hänsyn till arten av det fordon som lånats. Detta betyder att den som tillfälligt lånar en bil, under det att hans

förarplatsförsäkrade motorcykel är på reparation, får skydd av sin förarplatsförsäkring *till de för bil gällande försäkringsbeloppen*. I det omvända fallet, när en person lånar en motorcykel medan hans bil repareras, får denne skydd *till de för motorcykel gällande beloppen* (jämför § 2).

§ 2. Försäkringen gäller för dödsfall och invaliditet med följande försäkringssummor i kronor: (se tabell nedan)

Kommentar

Försäkringsbeloppen har nu gjorts lika för motorcykel och moped och motsvarar 50 % av beloppen för andra motorfordon.

Hittills har gällt att ersättning lämnats med endast 5 000 kr, om förmånstagare saknats. Bestämmelsen har slopats. I fortsättningen utgår samma ersättning i detta fall som om förmånstagare funnits.

En nyhet i villkoren är vidare att en successiv »avtrappning» av beloppen genomförts för bilförare som är 67 år eller äldre. Av tabellen framgår sålunda att beloppen vid uppnådda 70 år är reducerade till 20 % men att ytterligare reducering inte sker för högre åldrar än 70 år.

§ 3. Med olycksfallsskada förstås kroppsskada som drabbar föraren genom olycksfall, dvs. ofrivilligt och genom plötslig yttre händelse.

Kommentar

Innebörden av begreppet olycksfallsskada överensstämmer innehållsmässigt med vad som gäller för enskild olycksfallsförsäkring enligt allmänna försäkringsvillkor av år 1964. Dessa är kommenterade av avdelningschefen Ernst Eriksson i Svensk Försäkrings-Årsbok 1964, vartill hänvisas.

§ 4. Försäkringen omfattar inte skada som uppkommit

a) i samband med färd utan fordonsägarens medgivande eller utan att föraren haft erforderligt körkort eller – vid förande av moped – när föraren inte uppnått lagstadgad ålder

	Vid förande av motorcykel (inkl. moped)		Vid förande av annat fordon	
	dödsfall	invaliditet	dödsfall	invaliditet
För den som inte fyllt 67 år	25 000	75 000	50 000	150 000
» » » fyllt 67 men ej 68 år	20 000	60 000	40 000	120 000
» » » » 68 » » 69 »	15 000	45 000	30 000	90 000
» » » » 69 » » 70 »	10 000	30 000	20 000	60 000
» » » » 70 år	5 000	15 000	10 000	30 000

b) på grund av att fordonet inte varit i författingsenligt skick

c) vid utförande av brottslig gärning eller försök därtill eller genom grov vårdslöshet från förarens sida

d) vid deltagande i tävling eller träning för sådan såvitt inte särskilt medgivande lämnats av försäkringsbolaget

e) 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 omfattar inte heller annan skada, där det får antagas, att den skadevållande händelsen föranletts av att föraren varit påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel.

Kommentar

Förebild för § 4 har i huvudsak varit liknande bestämmelser i villkoren för motorfordonsförsäkring.

Mom. b) är nytt. Det har ansetts betydelsefullt ur trafiksäkerhetssynpunkt att införa denna bestämmelse. Saknar fordonet användbara bromsar eller är styrinrättningen defekt, bör ägaren eller annan person, som känner till defekterna, avstå från att framföra fordonet, innan felen avhjälpes. Gör han ändå detta, kör han på egen risk – utan försäkringsskydd – om olycka sedan drabbar honom och fordonets brister framkallat olyckan. Försäkringsbolaget måste dock först utreda, om sådant orsakssamband mellan bristerna och skadan föreligger. Kan detta inte utredas, torde ersättning böra utgå oberoende av fordonets defekter.

Kunde denna bestämmelse medverka till att exempelvis traktorägare försåg sina traktorer med de föreskrivna s. k. störtskydden, vore detta att hälsa med stor tillfredsställelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

När i *mom. c)* talas om utförande av brottslig gärning avses i första hand grövre brott som medför fängelse som brottspåföljd.

Enligt ordalagen i *mom. c)* krävs i och för sig orsakssamband mellan brott och skada. Givetvis får bestämmelsen dock större tyngd, om samband kan konstateras. Är detta däremot inte fallet, bör en viss försiktighet iakttas vid åberopandet av bestämmelsen. Undantaget som funnits redan tidigare har väl hittills endast använts i obetydlig omfattning. Möjligen kan det få något ökad användning, sedan försäkringen nu utvidgats att gälla även under en kort stunds uppehåll.

I *mom. c)* har också undantag för skada genom grov vårdslöshet intagits. Sjuk- och olycksfallsnämnden har under åren 1957–1964 haft att pröva om grov vårdslöshet förelagat i 14 fall och ansett att så varit förhållandet i 10 fall. I de andra fallen har bevisningen

om den »grova vårdslösheten» inte varit tillräckligt övertygande eller i vart fall bedömningen blivit annorlunda än bolagets. Gör bolaget gällande en sådan avslagsgrund, måste bolaget prestera en objektivt övertygande utredning härom.

Mom. e) ansluter till villkoren för motorfordonsförsäkringen och den s k trafikbrottslagen. Har föraren försatt sig i den situationen, att han kan straffas för rattfylleri eller för rattonykterhet (mellan 0,5 och 1,5 ‰ alkoholkoncentration i blodet) är han vid skada inte berättigad till ersättning från förarplatsförsäkringen.

Genom att intaga orden »gjort sig skyldig till rattonykterhet» har villkorsförfattarna velat ut säga att det i och för sig räcker med utredning om en sådan alkohelpåverkan av blodet, som förskyller straff enligt trafikbrottslagen, för att ersättning skall förvägras föraren.

Samma förlust av försäkringsskydd inträder, om föraren varit så påverkad av annat berusningsmedel, att han kan antas inte på betryggande sätt ha kunnat föra fordonet.

Såvitt fråga är om skada som drabbat föraren »i följd av trafik med fordonet» krävs i och för sig inte att orsakssamband konstaterats mellan berusning och skada.

Om det däremot är fråga om »annan skada» än i följd av trafik, tex skada som drabbat föraren under uppehåll, förutsätter villkoret att bolaget kan göra sannolikt att orsakssamband mellan berusning och skada föreligger. Annars får bolaget utge ersättning. I detta fall tillämpas alltså samma regel som gäller i den enskilda olycksfallsförsäkringen.

§ 5. Försäkringen omfattar inte skada, vars uppkomst eller omfattning direkt eller indirekt orsakats av eller står i samband med

- a) krig, invasion, fiendes åtgärd, krigsliknande operationer, vare sig krig förklarats eller inte
- b) inbördeskrig, myteri, revolution, uppror, upplopp eller åtgärd av makthavare, som obehörigen tillvällat sig makten
- c) kärnexplosion föranledd av militär verksamhet.

För i försäkringen inbegripet olycksfall genom kärnexplosion eller radioaktiv strålning tillämpas – i den mån föraren hos samma eller flera försäkringsbolag innehar flera olycksfallsförsäkringar – samma begränsningar av den sammanlagda ersättningen som enligt allmänna försäkringsvillkoren för enskild olycksfallsförsäkring.

Kommentar

Denna bestämmelse av s. k. force majeure-typ ansluter sig i fråga om första stycket helt till enskilda olycksfallsförsäkringens motsvarande undantagsbestämmelse.

I andra stycket hänvisas direkt till olycksfallsförsäkringens regler om begränsning av den sammanlagda ersättningen vid skada genom kärnexplosion eller radioaktiv strålning, när flera försäkringar mot olycksfall gäller parallellt. Den sammanlagda ersättningen från försäkringarna får inte överstiga 200 000 kr vid dödsfall och samma belopp vid invaliditet. I övrigt hänvisas till kommentaren av Ernst Eriksson.

§ 6. *Mom. 1.* Försäkringen omfattar inte skada där det får antagas att den skadevällande händelsen föranletts av epilepsi, slaganfall eller sinnessjukdom hos föraren.

Mom. 2. Försäkringen omfattar inte sådana följder av olycksfallet – däri inräknat förlängning av läkningstiden eller försämring av tillståndet – som väsentligen berott på sjukdom, lyte, sjukliga förändringar eller anlag, som förelegat vid olycksfallet eller tillstött oberoende av detta.

Kommentar

Båda momenten är hämtade från den enskilda olycksfallsförsäkringen.

Premie och försäkringstid

§ 7. Premie skall erläggas i förskott. Avser avtalet flera premieperioder, skall premie för varje senare period erläggas senast på periodens första dag.

Försäkringsbolagets ansvarighet inträder på den i försäkringsbrevet angivna tidpunkten, såvida inte dröjsmål med premiens erläggande ägt rum.

Avser avtalet flera premieperioder, och erlägges ej premie för en senare period i rätt tid, upphör bolagets ansvarighet, dock ej förrän en vecka förflutit efter det bolaget givit försäkringstagaren meddelande med erinran om premiens förfallodag.

Ändras tariffbestämmelserna så, att de nya bestämmelserna för den försäkrade risken medför ändrad premie, eller ändras försäkringsvillkoren, tillämpas de nya bestämmelserna och villkoren från och med ingången av nytt försäkringsår. Innebär ändringen högre premie eller strängare försäkringsvillkor, skall dock bolaget meddela försäkringstagaren senast en vecka dessförinnan.

Vil försäkringstagaren inte godkänna tillämpningen av den högre premien eller de strängare försäkringsvillkoren, upphör försäkringen vid ingången av det nya försäkringsåret.

Kommentar

Villkoret överensstämmer i sak med tidigare bestämmelse. Endast vissa redaktionella och formella ändringar har vidtagits.

§ 8. Förarplatsförsäkringen kan gälla endast i anslutning till samtidigt gällande trafikförsäkring (bilansvarighetsförsäkring). Om denna upphör såsom skydd för försäkringstagaren, träder förarplatsförsäkringen samtidigt ur kraft.

Kommentar

Detta villkor markerar samhörigheten med trafikförsäkringen. Upphör trafikförsäkringen upphör också förarplatsförsäkringen, som sålunda inte avses skola leva sitt eget liv. Trafikförsäkringen kan ju emellertid gälla till skydd för tredje man, (ända till dess trettio dagar förflutit efter det försäkringen avanmålts hos länsstyrelsen), även om den – t. ex. på grund av underlåten premiebetalning – upphört att gälla som ansvarighetsförsäkring för bilägaren. Formuleringen för förarplatsförsäkringens del ankyter till denna situation, och försäkringen träder sålunda ur kraft, när trafikförsäkringen »upphör såsom skydd för försäkringstagaren».

Ersättningsgrunder

§ 9. Envar förare är ägare till försäkringen med ersättningsrätt såsom försäkringstagare i den del försäkringen avser olycksfall som drabbar honom.

Kommentar

Denna konstruktion av försäkringen att »envar förare är ägare till försäkringen» tillkom 1962 efter ingående samråd med försäkringsinspektionen. Den innebär att försäkringen gäller för ett slags kollektiv, bestående av – förutom fordonsägaren – envar annan körkortsinnehavare, som med ägarens tillstånd i egenskap av förare befinner sig i fordonet. Varje person betraktas i denna situation som ägare till försäkringen. Han är då också berättigad att insätta förmånstagare till utfallande dödsfallsbelopp liksom han vid invaliditetsskada äger uppbära invaliditetersättning.

Dödsfall

§ 10. Dödsfallsersättning utges om olycksfallet inom tre år föranleder förarens död. Dödsfallsersättning skall – såvida inte föraren till försäkringsbolaget insänt annat skriftligt förordnande av förmånstagare – tillfalla såsom insatta förmånstagare förarens make och barn eller, om sådana efterlevande saknas, förarens arvsberättigade efterlevande och universella testamentstagare med fördelning dem emellan enligt lag och testamente.

Saknas förmånstagare enligt ovan sker utbetalning till förarens dödsbo.

Har för samma olycksfall invaliditetersättning redan utgivits av bolaget på grund av försäkringen, eller föreligger rätt till sådan er-

sättning, ehuru den ännu inte utgivits, minskas dödsfallsersättningen med invaliditetsersättningen.

Kommentar

En ny kategori förmånstagare har fogats in i den tidigare kretsen, nämligen den »universelle testamentstagaren».

Med universell testamentstagare förstås enligt Ärvdabalken den som genom testamente tillförsäkras boets hela behållning eller viss andel därav eller boets överskott sedan eventuella legat utgått.

Det har ansetts ligga i den försäkrades intresse att i normalkretsen av förmånstagare även införa den som den försäkrade velat tillgodose genom testamente men kanske inte haft tillfälle att individualisera genom ett särskilt förmånstagarreförordnande.

Testamentstagaren kommer dock in i bilden endast om make och barn saknas. Meningen är att fördelningen av försäkringsersättningen skall följa samma regler som fördelningen av boet i övrigt enligt »lag och testamente». Föreskriver testamentet exempelvis, att boet skall delas på visst sätt mellan en efterlevande broder till den försäkrade samt en annan person, bör också dödsfallsersättningen fördelas på samma sätt.

Skyldigheten att beakta förefintliga testamenten, när efterlevande make och barn saknas, kommer att medföra ett visst merarbete i skaderegleringen. En fördröjning av utbetalningen kan härigenom tänkas uppstå i ett eller annat fall, t. ex. där testamentet inte omedelbart godkännes av arvingarna utan detta måste bevakas vid domstol. Klandertiden går därefter inte ut förrän 6 månader efter delgivning av testamentet med arvingarna, och först då – vid uteblivet klander – kan testamentet vinna laga kraft.

Som redan i kommentaren till § 2 framhållits är försäkringsbeloppet vid dödsfall nu helt oberoende av vem som erhåller detsamma. Detta, som torde vara den största nyheten i de nu fastställda villkoren, undanröjer den möjligheten att ersättningen endast blev 5 000 kr på grund av att någon förmånstagare inte fanns insatt efter den döde.

Invaliditet

§ 11. Invaliditetsersättning utges om olycksfallet inom tre år föranleder invaliditet. Rätt till ersättning uppkommer, när invaliditetstillståndet inträtt.

Med invaliditet förstås för framtiden bestående arbetsoförmåga. Invaliditetstillståndet anses ha inträtt först sedan det akuta sjukdomstillståndet upphört.

Ersättningen utgör ett engångsbelopp, som vid fullständig invaliditet utgör försäkringsbe-

loppet och vid partiell invaliditet en mot invaliditetsgraden svarande del av detta belopp.

Ersättning utbetalas när invaliditetstillståndet inträtt och den invaliditetsgrad fastställts som kan föiutses bli bestående för framtiden. Sådan fastställelse skall ske senast tre år efter olycksfallet. Kan den bestående invaliditetsgraden inte fastställas när invaliditetstillståndet inträtt, erhåller den skadade för tiden till dess invaliditetsgraden fastställts ersättning efter 5 % årligen på det engångsbelopp som svarar mot den aktuella invaliditetsgraden.

§ 12. Kroppsskada som upptages i följande tabell skall anses medföra invaliditet av den grad som däri anges.

Fullständig blindhet	100 %	
Fullständig blindhet på ett öga	20 %	
Förlust av ett öga	25 %	
Fullständig dövhet	50 %	
Fullständig dövhet på ett öra	10 %	
Förlust av ett ben	65 %	
Amputation på lårben	50–65 %*	
Amputation på underben	35–45 %*	
Förlust av en fot	35 %	
Förlust av en stortå	6 %	
Förlust av annan tå	1 %	
	Höger	Vänster
Förlust av en arm	75 %	65 %
Amputation på överarm	65–75 %*	55–65 %*
Amputation på underarm	60–65 %*	50–55 %*
Förlust av:		
Hand	60 %	50 %
Tumme	25 %	20 %
Pekfinger	12 %	10 %
Långfinger	10 %	10 %
Ringfinger	5 %	5 %
Lillfinger	7 %	7 %

* Beroende på protesfunktionen.

Fullständig obrukbarhet av kroppsdel som upptages i tabellen (med undantag av blindhet på ett öga) skall anses lika med förlust av kroppsdel. Vid partiell förlust eller partiell obrukbarhet bestämmes motsvarande lägre invaliditetsgrad.

Var skadad kroppsdel ej fullt frisk och färdig före olycksfallet, skall den tidigare invaliditetsgraden, bestämd efter reglerna i denna paragraf, frånräknas. – Vid skada på synen bestämmes först den totala syninvaliditeten efter olycksfallet och därefter frånräknas tidigare syninvaliditet. Motsvarande gäller vid skada på hörseln.

Vid skada som ej upptages i tabellen skall invaliditetsgraden bestämmas efter den försäkrades förmåga att förvärva sitt uppehälle genom arbete av något slag som motsvarar hans kroppskrafter, färdigheter och kunskaper. Invaliditetsgraden 100 % motsvarar fullständig arbetsoförmåga.

Har genom samma olycksfall uppkommit flera invaliditetsskador, utgives ersättning efter sammanlagt högst 150 %. Den del av invaliditetsersättningen som överstiger 100 % benämnes hjälplöshetslägg.

Rehabiliteringsersättning

§ 13. Utöver den ersättning vid invaliditet som bestämmes efter invaliditetsgraden utges under nedan angivna förutsättningar ersättning för rehabiliteringsåtgärder och för konstgjorda lemmar och särskilda hjälpmedel.

Rehabiliteringsåtgärder skall syfta till att bereda den skadade möjlighet att återgå i arbete samt skall planeras i samråd med läkare och arbetsvårdande organ och på förhand godkännas av försäkringsbolaget.

Konstgjorda lemmar och särskilda hjälpmedel ersätts, om de av läkare föreskrivits såsom för framtiden erforderliga för att lindra invaliditetstillståndet. Ersättning utges engångsvis med fem gånger den skadades nödvändiga utgifter för den första och av bolaget godkända anskaffningen, dock med den begränsning som anges här nedan.

Ersättning enligt denna paragraf lämnas endast i den mån ersättning ej enligt lag eller särskild författning skall utges från annat håll. Ersättningen betalas med ett högsta belopp av 5 % av försäkringssumman för invaliditet.

Kommentar

§§ 11–13 har direkta väsentliga motsvarigheter i den enskilda olycksfallsförsäkringen, varför i tillämpliga delar hänvisning kan göras till Ernst Erikssons kommentar rörande dessa.

För förarplatsförsäkringen är det dock en nyhet att invaliditetsersättning kan uppgå till 150 % genom sammanläggning av flera vid samma skada uppkomna invaliditeter. Tidigare hade man en begränsning till 100 %, vilket ju i och för sig var logiskt. Den överskjutande delen kallas hjälplöshetslägg och motiveras av de ökade vårdkostnader som kan vara förenade med en total invaliditet.

Vidare må påpekas att förarplatsförsäkringen till skillnad från den enskilda olycksfallsförsäkringen uttryckligen lämnar ersättning för sådana rehabiliteringsåtgärder som syftar till att bereda den skadade möjlighet att återgå i arbete (§ 13).

Åtgärder vid skada

§ 14. Anmälan om dödsfall skall göras ofördröjligen så att försäkringsbolaget om så finnes erforderligt kan föranstalta om obduktion. För att erhålla invaliditetsersättning skall den skadade under sjukdomstiden stå under stadigvarande läkaruppsikt och noga följa läkarens föreskrifter samt ombesörja, att bolaget erhåller begärda upplysningar och intyg, samt låta un-

dersöka sig av läkare som bolaget anvisar. Kostnaden för sådan undersökning liksom för begärda intyg ersättes av bolaget.

Kommentar

I denna bestämmelse anges att anmälan om dödsfall skall ske ofördröjligen för att bolaget skall hinna att föranstalta om obduktion, om så finnes erforderligt. Motsvarande villkor finnes intaget i försäkringsvillkoren för den enskilda olycksfallsförsäkringen. Obduktion för att utrona dödsorsaken kan ibland behövas för att få klarlagt om förarplatsförsäkringen gäller för olycksfallet eller inte. I den mån obduktion inte sker efter beslut av myndighet, torde det var nödvändigt att medgivande till obduktion inhämtas från den dödes närmaste anhöriga.

Det har inte inskrivits någon uttrycklig påföljd i försäkringsvillkoren, om de anhöriga motsätter sig att obduktion får ske. Antagligt är dock att ett sådant ställningstagande av de anhöriga kan försämra möjligheten för dem att få ut ersättningen, om bolaget kan påvisa att omständigheterna talar för att t. ex. rattfylleri eller rattonykterhet förelegat och de anhörigas vägran att tillåta obduktion kan sättas i samband härmed.

Enligt 22 § Lagen om försäkringsavtal (FAL) åligger det den ersättningskrävande att tillhandagå med »upplysningar som stå till buds». En vägran av nyssnämnt slag kan eventuellt jämställas med en försumelse enligt angivet lagstadgande.

§ 15. Om dröjsmål med utredning rörande försäkringsfall eller med utbetalning skulle uppstå genom myndighets åtgärd, krigshandling, strejk, lockout, bojkott, blockad eller annan liknande tilldragelse, är bolaget icke ansvarigt för den förlust som härigenom kan uppkomma.

Kommentar

Bestämmelsen har införts på rekommendation av Svenska Försäkringsbolags Riksförbund.

5.3 Resultatutveckling

Såsom framgått av de föregående avsnitten har den privata förarplatsförsäkringen sedan sitt införande år 1957 varit föremål för stora förändringar främst när det gäller villkorsutformningen. Från en relativt blygsam början med 20 000 kr. i dödsfallsersättning och 60 000 kr. i total invaliditetsersättning har beloppen mer än fördubblats varjämte

en mängd liberaliseringar och differentieringar gjorts. Detta har självfallet även avspeglats i premiesättningen. För en personbil har sålunda premien stigit från 15 kr. vid starten, via 20 kr. år 1964 till 25 kr. år 1966. Senare har en differentiering skett efter körsträckan (för de bolag, som tillämpar sådana), varför den lägsta premien f. n. är 20 kr. och den högsta – för en personbilist i körsträckeklass 5 (> 2 500 mil) – är 30 kr.

Då förarplatsförsäkringen endast fick tecknas i förening med trafikförsäkringen och presenterades som ett naturligt komplement till denna fick den från början stor anslutning och f. n. synes drygt 75 % av *samtliga* trafikförsäkrade fordon ha denna försäkringsform. Vad beträffar den mest frekventa fordongruppen, personbilarna, är andelen ca 97 % och för lastbilar över 90 %. Traktorerna har en andel av ca 75 %, motorcyklar drygt 50 % och mopeder under 20 %, de två senare grupperna delvis till följd av de relativt sett höga premierna (f. n. 50 kr. resp. 20 kr.), vilket i sin tur är en följd av synnerligen dåligt skaderesultat.

Först från år 1959 föreligger från svenska bolag hos försäkringsinspektionen ett tillförlitligt samlat material över förarplatsförsäkringens totala utveckling och skaderesultat enligt nedanstående tablå.

Av denna tablå kan utläsas att såväl antalet fordon som skadebeloppen expanderat kraftigt i takt med fordonsbeståndet, skadebeloppen dock i ännu högre grad. Detta framgår tydligt av den s. k. riskpremiens (kol. 4) utveckling från 4,06 kr. år 1959 till 14,98 kr. år 1965. Riskpremien är den genomsnittliga skadekostnaden per tecknad försäkring och är även en produkt av antalet skador och medelbeloppet per skada, allt räknat på året belöpande försäkringar och skador, vilket är den riktigaste metoden för att fastställa en försäkrings ekonomiska resultat. Vidare avser skadebeloppen (kol. 3) ett års avveckling, dvs. storleken av kostnaderna för skador inträffade ett visst år beräknade ytterligare ett år efteråt. Till följd av svårigheter att fastställa invaliditetsgraden och därför att rätt beräkna ersättningsreserverna tenderar dessa kostnader att stiga efter ytterligare några års avveckling. De angivna riskpremierna torde därför efter fullständig avveckling genomgående vara något (ca 10 %) högre. För beräkning av försäkringspremien måste sedan hänsyn även tas till administrationskostnaderna, vilka dock för förarplatsförsäkringens del till följd av sättet att teckna denna försäkring – något som redan berörts tidigare – torde vara betydligt lägre än för de flesta andra försäkringsformer.

Ett annat – ehuru grövre – sätt att

Den privata förarplatsförsäkringen 1959—1966: omfattning, premier och skador.

År	(Antal fordon under årsrisk) 1 000-tal	Skador på året belöpande, tkr (1 års avveckling)	Riskpremie kr	Premier (under året inbetalda) tkr	Skador (under året utbetalda)				Ska-deprocent %
					Dödsfall tkr	Invaliderat tkr	Övriga skador tkr	Total tkr	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1959	1 074	4 360	4,06	15 022	2 880	555	41	3 476	23,1
1960	1 192	8 979	7,53	17 728	4 779	1 153	14	4 946	27,9
1961	1 374	10 545	7,67	20 713	6 397	1 816	5	8 218	39,7
1962	1 557	12 904	8,29	23 355	7 772	2 079	7	9 858	42,2
1963	1 693	17 373	10,26	25 694	10 346	2 917	19	13 282	51,7
1964	1 842	23 500	12,76	28 707	13 515	4 298	15	17 828	62,2
1965	1 953	29 250	14,98	36 913	14 413	7 343	22	21 778	59,0
1966	2 024	—	—	44 010	15 305	8 481	42	23 828	54,1
S:a	—	—	—	212 142	75 407	28 643	164	104 214	49,1

få en uppfattning av förarplatsförsäkringens omfång framgår av tablåns kolumner 5–10. Där återges under året influtna premier samt likaledes under resp. år utbetalda skadeersättningar – oberoende av skadeår – fördelade på dödsfalls-, invaliditets- och övriga skador. Den kraftiga skadeutvecklingen framgår även här tydligt främst i kol. 10 i form av förhållandet mellan skador och premier (skadeprocenten). Denna har stigit från 23,1 år 1959 till 54,1 år 1966 efter att år 1964 ha uppgått till 62,2. Sänkningen åren 1965 och 1966 är en följd av de nämnda år genomförda premiehöjningarna, som berörts ovan. Såsom delvis framgått av det ovanstående är emellertid ej dessa grova skadeprocent-siffror rättvisande då de ej bygger på skadeår eller fordon under årsrisk. Någon hänsyn tas därför ej här till avvecklingsförluster eller till det faktum att influtna premier för ett år även avser risken under det följande året till förfallodagen. För att en rättvis jämförelse skall kunna ske måste alltså premieuppgifterna reduceras och skadesiffrorna höjas (man kan här blott jämföra kolumnerna 3 – med 1 års avveckling – och 9), vilket ger ofta betydligt högre skadeprocenttal.

Då någon total sådan statistik f. n. ej finns hos försäkringsinspektionen kan här endast beröras vissa siffror erhållna från bolagsgrupper representerande ca 40 % av beståndet. Motsvarande skadeprocent-siffror för åren 1964–1966 avseende 2, 1 resp. 0 års avveckling var 95, 84 resp. 61 %, siffror som efter ytterligare avveckling torde stiga en del. Rikspremieuppgifterna är här obetydligt högre än det ovan redovisade materialets.

Intressant är att i detta synnerligen omfattande detaljmaterial studera de olika fordonsslagens skadeprocent- resp. riskpremie-siffror. För personbilar, som självfallet helt dominerar beståndet är följaktligen båda dessa siffror nära nog identiska med totalmaterialets. Lastbilarna uppvisar ungefär 50 % högre siffror när det gäller såväl skadefrekvens och riskpremie som skadeprocent. För mopeder redovisas till följd av premiesättningen, trots en tredjedel högre

skadefrekvens, en betydligt lägre skadeprocent för de två senaste åren och riskpremien är knappt hälften. Motorcyklarna förete den resultatmässigt sämsta bilden med en skadefrekvens som är 5–6 gånger högre än genomsnittet, en riskpremie nära tre gånger högre och en skadeprocent överstigande 200. Som en konsekvens av detta har försäkringsbolagen fr. o. m. år 1967 även höjt premierna för motorcyklar till det dubbla dvs. 50 kr. Traktorer slutligen uppvisar ej helt oväntat siffror för skadefrekvens, riskpremie och skadeprocent, som samtliga uppgår till mellan en tredjedel och hälften av genomsnittets.

Om hänsyn tas till såväl 1966 års liberaliserade villkorsbestämmelser som till premiehöjningarna samma år torde försäkringsaffären även för de senaste åren totalt ha uppvisat ett visst överskott.

Andra detaljundersökningar har givit vid handen att skadefrekvensen – liksom fallet är vid trafikförsäkringen – sjunker kraftigt med stigande trafikförsäkringsbonus. Likaså uppvisas ett markant samband mellan låg levnadsålder och hög skadefrekvens. Ej mindre än en fjärdedel av förarplatsskadorna under åren 1962–1965 drabbade således förare under 24 år trots att dessa förarens andel av hela förarkategorien torde vara av betydligt lägre storleksordning.

Vidare kan ur materialet utläsas att den totala skadefrekvensen (antalet skadefall per tecknad försäkring) stigit under perioden från 0,23 ‰ till 0,36 ‰ dvs. med ca 50 %. Dödsfallen upptar här knappt 60 % av skadefallen och den genomsnittliga invaliditetsgraden har varit 25–30 %.

För åren 1964–1966 har även en analys gjorts över förarplatsskadornas geografiska fördelning när det gäller personbilar. Såsom fallet är inom trafikförsäkringen visade sig S-området (storstadsområdet dvs. Stockholm med omnejd, Göteborg med omnejd och Malmö) ha den högsta skadefrekvensen eller ca 30 % högre än de övriga områdena. Detta förhållande var till största delen en följd av en klart större invaliditetsfrekvens än inom N- och Ö-områdena (Norrländ resp. övriga landet) under det att dödsfalls-

frekvensen var obetydligt högre. S-området var f. ö. det enda område där invaliditetsskadorna var flera än dödsfallen. Däremot var medelskadan något lägre för detta område just till följd av invaliditetsskadornas dominans. N-områdets medelskada var högst – ca 20 % högre än de övriga – varför riskpremierna för S- och N-områdena i det närmaste är identiska och ungefär 20 % högre än det storleksmässigt dominerande Ö-området. N-områdets högre medelskada var delvis beroende av en klart högre invaliditetsgrad, 37,1 % mot 24,9 % för S- och 27,4 % för Ö-områdena. Detta jämte den relativt sett högre dödsfallsfrekvensen i N-området kan tänkas vara en följd av högre farter och längre avstånd till sjukvårdsorgan. Den för hela landet genomsnittliga skadefrekvensen för ovanstående år var 0,35 ‰ (0,18 för dödsfall och 0,17 för invaliditetsskador). Motsvarande medelskada var ca 45 000 kr. och riskpremien totalt följaktligen drygt 15 kr.

Man får emellertid beakta att det här rör sig om ett delvis ej slutreglerat skadematerial; invaliditetsskador har en benägenhet att dels dra ut på tiden, dels kullkasta tidigare gjorda antaganden.

Slutligen har vissa beräkningar gjorts för år 1966 avseende skadornas fördelning med hänsyn till körsträckor. Den lägsta körsträckan (< 1 000 mil per år) uppvisade här – ej helt oväntat – en skadefrekvens, som med 20 % understeg de två övriga körsträckornas. Till följd av slumpmässiga variationer hade de senare samma frekvensantal. När det gäller dödsfallsfrekvens jämfört med invaliditetsfrekvens var den förra klart högre i den lägsta körsträckan under det att båda skadeformerna var lika omfattande i mellankörsträckan (1 000–2 500 mil). Materialet torde emellertid vara för litet för att man med någon säkerhet skall kunna yttra sig om sistnämnda förhållanden.

5.4 Synpunkter på försäkringens konstruktion och omfattning

Förarplatsförsäkringens är i sin nuvarande utformning inte invändningsfri. Det är givet

att när man försökt att täppa till en lucka i ett ansvarighetsskydd med en olycksfallsförsäkring resultatet blivit en kompromisslösning ofta med såväl överkompensation som underkompensation på olika områden.

Dessa förhållanden kan lämpligast illustreras med jämförelsetablen på sid. 47.

För enkelhets skull redovisas först konsekvenserna för föraren resp. passageraren vid s. k. *singelolyckor*, dvs. där endast det egna fordonet är inblandat. Vid dödsfall utbetalar *trafikförsäkringen* (för passageraren) ersättning för begravningskostnader samt ersättning till lagstadgat underhållsbehövande i sådan omfattning att de icke kommer i »avsaknad av erforderligt underhåll» till följd av dödsfallet. Hänsyn tas därvid enligt 6 kap. 4 § strafflagen till vad som erhålls från socialförsäkring och annan försäkring.

Förarplatsförsäkringens utbetalar (för föraren) 50 000 kr. till den avlidnes enligt försäkringsavtalet angivna förmånstagare, eller om sådana saknas, till den avlidnes dödsbo. Denna ersättning utbetalas således oavsett om några efterlevande nära anhöriga finns och om dessa genom dödsfallet kommit i »avsaknad av erforderligt underhåll».

»Underkompensation» till föraren torde här förekomma i fall av större försörjningsbördor t. ex. vid de flesta barnfamiljer. Å andra sidan förekommer »överkompensation» vid alla de fall där den avlidne saknar underhållsbehövande efterlevande. Då arvingar eller testamentstagare helt saknas torde beloppet tillfalla allmänna arvsfonden.

Vid *invaliditet* utbetalas genom *trafikförsäkringens* ersättning motsvarande den faktiska förlusten av arbetsinkomst såväl under det akuta sjukdomstillståndet som efter invaliditetens fastställande. Därutöver utgår ersättning för »ideell skada» dvs. för sveda och värk och eventuellt lyte och stadigvarande men. Vidare ersätts samtliga sjukvårdskostnader. Vad som erhållits av socialförsäkringarna frånräknas dock vid fastställandet av ersättningen. Viss möjlighet finns därvid till efterprövning om invaliditetstillståndet skulle förvärras.

Förarplatsförsäkringens däremot utbetalar

Jämförelse mellan förarplatsförsäkringen och trafikförsäkringen

Skadans art	Ersättning från		Förarplatsförsäkringens	
	Trafikförsäkringen (passageraren)	Förarplatsförsäkringen (föraren <67 år)	Underkompensation	Överkompensation
A. Singelolycka				
1. Dödsfall				
a. med underhållsbehövande efterlevande	begravningskostnader, »verforderligt underhåll» ./. socialförsäkring m. m.	50 000: — (25 000: — vid mc och moped)	för de flesta barnfamiljer	
b. utan underhållsbehövande efterlevande	begravningskostnader	50 000: — (25 000: — vid mc och moped)		regelmässigt (då arvingar helt saknas tillfaller beloppet allmänna arvsfonden)
2. Invaliditet	sjukvårdskostnader o. d., inkomstbortfall, ersättning för »ideell skada» (sveda och värk, lyte och stadigvarande men), ./. socialförsäkring m. m.	efter invaliditetsgraden max. 150 000: — (75 000: — vid mc och moped) + ev. hjälplöshettstillägg (max. 50 %) och rehabiliteringsersättning (max. 5 %)	vid högre inkomster	ofta vid yrkesskada, vid lägre inkomster resp. högre invaliditetsgrader
3. Övrig personskada	= ovan under A 2	—	ingen ersättning för sjukvårdskostnader etc.	—
B. Kollision				
1. Dödsfall	= A 1	50 000: — (25 000: —) + ersättning av motparts trafikförsäkring enligt vållandegrad med viss jämkning	vid eget vållande (= A 1)	vid motparts vållande, i övrigt = A 1
2. Invaliditet	= A 2	max. 150 000: — (75 000: —) enligt A 2 + ev. ersättning av motparts trafikförsäkring	vid eget vållande (= A 2)	vid motparts vållande, i övrigt = A 2
3. Övrig personskada	= A 3	—	vid eget vållande (= A 3)	—

endast ersättning med så stor procent av 150 000 kr. — jämte eventuellt hjälplöshettstillägg 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.

Till följd av att invaliditetsbeloppet utgår i ett för allt utan möjlighet till efterprovning kan följaktligen genom felbedömning såväl över- som underkompensation tänkas uppstå.

Vid skada som ej medför invaliditet utgår full ersättning från tra-

fikförsäkringen enligt ovan under det att ersättning från förarplatsförsäkringen helt uteblir.

Ovanstående skillnader mellan trafikförsäkringens resp. förarplatsförsäkringens ersättningsprinciper blir alltmer accentuerade vid *kollisionsolyckorna*, vilka är de vanligaste när det gäller personskador.

Passageraren erhåller härvid samma ersättning som ovan ur trafikförsäkringen oavsett vållandefrågans fördelning mellan fordonen.

Föraren ersätts även på sätt ovan beskrivits ur förarplatsförsäkringen likaså oberoende av skuldfördelningen.

Om emellertid motparten befins vara vållande erhåller föraren ur dennes trafikförsäkring fullt skadestånd liksom passageraren ovan *utöver* de belopp han eller hans efterlevande erhåller ur förarplatsförsäkringen. Här är ett klart fall av överkompensation, då någon lucka ej fanns att täppa till.

Vidare är de formella förutsättningarna olika för erhållande av de olika ersättningarna. Ersättningsanspråk grundas sålunda för *passagerarens del* på ett styrkt eller presumtivt vållande hos bilens förare (eller ägare) under det att det för *förarens del* bygger på ett försäkringsavtal, där vållandefrågan saknar relevans. Å andra sidan saknar förarplatsförsäkringen helt en motsvarighet till trafikförsäkringens s. k. garantimoment, vilket alltid medger den skadelidande ersättning oavsett om trafikförsäkring finns eller ej eller om föraren gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller grov vårdslöshet. *Passageraren* får alltså vid dessa tillfällen alltid ersättning bortsett från de sällsynta undantagsfall då s. k. medhjälp föreligger under det att för *föraren* ersättning uteblir om ägaren, som ej alltid är identisk med föraren, ej betalt förarplatsförsäkringspremien eller om föraren gjort sig skyldig till ovannämnda trafikbrott.

Även ur beskattningssynpunkt föreligger olikheter. Sålunda är den genom *trafikförsäkringen* utbetalade ersättningen för inkomstbortfall eller bortfall av underhåll föremål för inkomstbeskattning under det att den från *förarplatsförsäkringen* utgåen-

de ersättningen är helt befriad från sådan beskattning.

När det gäller vissa yttre omständigheter vid skadans inträffande har förarplatsförsäkringen till följd av tidigare berörda villkorsliberaliseringar under de senare åren tenderat att avlägsna sig från trafikförsäkringen. Från att från början ha avsett skador »i följd av trafik» – vilket närmast torde motsvara trafikförsäkringens villkor – medges nu ersättning även för skador, som inträffat under en kort stunds uppehåll i färden i fordonets omedelbara närhet. Passagerare torde knappast kunna erhålla ersättning ur trafikförsäkringen vid skada, som inträffat under sistnämnda förhållanden.

En annan fråga gäller skador, som inträffat utomlands. Förarplatsförsäkringen gäller utan inskränkningar i de länder, där trafikförsäkringen – eller i detta fall rättare sagt bilansvarighetsförsäkringen – äger tillämpning dvs. i praktiskt taget hela Europa under det att passagerarnas ersättningsanspråk är beroende av resp. länders trafikförsäkringslagstiftning. Sålunda täcks i flera länder ej passagerarskador av det egna fordonets trafikförsäkring.

Av det ovanstående torde framgå att man med den privata förarplatsförsäkringen – bl. a. till följd av strävandena att åstadkomma en administrativt enkel försäkringsform – endast i viss mån lyckats täppa till den lucka, som finns i bilansvarighets- och trafikförsäkringslagarna och som avser förarens skydd. Denna brist spelar enligt utredningen en avgörande roll vid bedömningen av hur ett motsvarande förskydd skall överföras till och tillämpas på den statliga sektorn, varom mera i kap. 9.

6.1 Antal och fördelning på fordonsslag och myndigheter

Det presumtiva beräkningsunderlaget för en statlig förarplatsförsäkring med fordonsanknytning är statens bestånd av motorfordon. Hit räknas då inte fordon tillhörande statliga företag, bedrivna i aktiebolagsform. Då någon samlad förteckning eller redovisning över statens motorfordonsbestånd ej finns – ej heller någon markering av statens ägandeförhållanden i det centrala bilregistret (något som emellertid torde komma i det nya bilregistersystemet) – fann sig utredningen föranlåten att genom ett frågeformulär utsänt i juli 1966 till närmare 200 statliga huvudmyndigheter (eller motsvarande) skaffa sig kännedom om det då aktuella statliga bilbeståndet. Frågeformuläret som återges under bil. 1 innehöll bl. a. uppgifter om fordonsinnehav, fordonsslag, antal, stationeringsområde (enligt den privata försäkringens geografiska indelningsprinciper) samt medelkörsträcka för år. Resultatet av enkäten, vilket mera de-

taljerat återges i tabellerna visar statens högst varierande motorfordonspark.

Av de ca 175 svarande fordonsägande myndigheterna (motsvarande) har ett 70-tal undantagits, då de i egentlig mening ej var statliga eller under utredningens gång upphört att administrativt tillhöra statsverket såsom exempelvis mentalsjukhusen och försäkringskassorna.

De jämte krigsmakten återstående 103 civila myndigheterna uppvisade nedanstående motorfordonsbestånd i avrundade tal vid ingången av budgetåret 1966/67.

Statens motorfordonspark är synnerligen varierande både i avseende på karaktär och användningsätt, varför en närmare beskrivning av ovanstående schematiserade sammanställning är motiverad.

Personbilar. I denna rubrik inkluderas som regel förutom vanliga personbilar även sådana kombibilar och jeepar, som registrats som personbilar, även om de ej sällan används som specialfordon eller för laständamål. Vissa gränsfall kan här givetvis uppstå och ett mindre antal kombifordon

Myndigheter	Personbilar (motsv.)	Lastbilar (motsv.)	Bussar	Motorcyklar	Traktorer	Moped	Övr. Fordon	Summa
Civila myndigheter	4 150	8 550	2 600	450	1 800	1 150	2 800	21 450
Krigsmakten	6 400	9 300	250	6 000	2 250	550	800	25 550
Totalt	10 550	17 850	2 850	6 450	4 050	1 700	3 600	47 000

har troligen tillförts lastbils- resp. busskategorien. Krigsmaktens terränggående personbilar liksom vissa specialfordon av personbilskaraktär har även förts till denna kategori, då de ur förarrisksynpunkt torde ha mera gemensamt med denna än med övriga fordon.

Lastbilar. Hit hänförs även sådana kombifordon och tyngre jeepar, som registrerats som lastbilar. Terränggående lastbilar jämte krigsmaktens övriga terrängfordon av lastbilskaraktär har i analogi med personbilsfördelningen hänförts till denna standardgrupp.

Bussar. Endast fordon registrerade som bussar har förts under denna rubrik. Kombibilar, som använts för personbefordran och registrerats som personbilar, men populärt benämnts bussar har förts till personbilar.

Motorcyklar. Snöscoters – vilka förekommer till ett mindre antal – har förts till »Övriga fordon».

Traktorer. Här innefattas alla typer av traktorer, även sådana som ej är registrerings- resp. trafikförsäkringspliktiga exempelvis vägverkets skoplastare. De krigsmaktens tillhöriga bandtraktorerna ingår ej i detta antal.

Övriga fordon. Detta är självfallet en synnerligen heterogen grupp och innehåller de mest skiftande fordonsslag, de flesta av dem ej registreringspliktiga. Bland de hörande civila fordonen kan nämnas domänverkets terränggående bandfordon (Volvo Lapplander), luftfartsverkets fläktsoptomaskiner, snöslungor, brandbilar, ambulanser, redskapsbilar, väghyvlar, truckar och övriga specialfordon, postens gaffeltruckar, vattenfallsverkets brandfordon, Sveriges geologiska undersöknings snöevesslor, snöscoters och övriga bandvagnar, SJ:s och telestyrelsens gaffel- och plattformstruckar samt vägverkets väghyvlar, vältar, målningsmaskiner och reparationsbilar.

Krigsmaktens övriga fordon utgörs huvudsakligen av banddrivna traktorer. S. k. stridsfordon – stridsvagnar, stormartillerivagnar, bandgående artilleri och luftvärnsartilleripjäser, pansarbandvagnar m. m. har

här av sekretesskäl inte redovisats oaktat de tillhör motorfordonskategorien.

Dessutom tillkommer även ca 150 fordon använda av utrikesförvaltningen vid beskickningar och konsulat utomlands. Då dessa avses att behandlas i särskild ordning, varom mera i det följande, har de ej medtagits i ovanstående förteckning.

För fullständighetens skull kanske här även bör påpekas att statens fordonspark även omfattar en mängd släpfordon, vilka emellertid saknar aktualitet i detta sammanhang.

6.2 Olika fordonsbegrepp

För en bedömning av vilka statliga motorfordon, som kan tänkas komma ifråga när det gäller ett förarskydd av förarplatsförsäkringens karaktär, krävs en närmare analys av de olika fordonsbegrepp, med vilka vi i dag författningsenligt rör oss.

Enligt *vägrafikförordningen* (VTF) (SFS 1951: 648) 1 §, 2 mom. menas med *motordrivet fordon* fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg. Fordon har i samma § 1 mom. karakteriserats som varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

De motordrivna fordonen indelas i:

A. *motorfordon*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen;

B. *traktor*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet;

C. *motorredskap*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap, och som är konstruerat för en

hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Vid bedömning av frågan, till vilken huvudgrupp ett motordrivet fordon skall hänföras, bör enligt kommentarerna till VTF två omständigheter beaktas, nämligen det ändamål för vilket fordonet inrättats och den högsta konstruktiva hastighet med vilken fordonet kan framföras.

Med hänsyn till det ändamål, för vilket fordonet är inrättat, kan man särskilja:

a) *transportfordon*, dvs. sådana motordrivna fordon, som är inrättade huvudsakligen för att självständigt nyttjas för person- eller godsbefordran, t. ex. person- och lastbilar, bussar, motorcyklar, truckar.

b) *dragfordon*, dvs. sådana motordrivna fordon, som är inrättade huvudsakligen för att användas som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, t. ex. traktorer.

c) *redskapsfordon*, dvs. sådana motordrivna fordon, som med hänsyn till sin utbyggnad med maskinella anordningar tilldelats andra uppgifter än som angivits under a) och b), t. ex. vägmaskiner och lantbruksmaskiner.

Beträffande transportfordonen skall dessa, oberoende av den hastighet med vilken de kan framföras, alltid räknas som motorfordon. Vad återigen angår dragfordonen och redskapsfordonen är för besvarande av frågan till vilken grupp de skall hänföras den konstruktiva hastigheten avgörande. Har fordon tillhörande någon av dessa två senare kategorier konstruerats för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, och kan fordonet endast med svårighet ändras till högre hastighet, skall det samma, om det är inrättat såsom dragfordon, betraktas som traktor, och om det är inrättat som arbetsredskap, betraktas som motorredskap. Skulle återigen sådana fordon ha konstruerats för en hastighet av över 30 kilometer i timmen eller kan de utan svårighet ändras till högre hastighet, skall fordonen betraktas som motorfordon, närmare bestämt som lastbil.

Enligt *lagen om trafikförsäkring å motor-*

fordon (TFL) 2 § avses med *motorfordon*

a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till motorfordon är icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Vid en jämförelse med *lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* (bilansvarighetslagen) framgår att full överensstämmelse när det gäller fordonsbegreppet råder mellan de två sistnämnda lagarna. Den sistnämnda lagens tillämpningsområde omfattar dock till skillnad mot trafikförsäkringslagen även sådana motorfordon, som används uteslutande inom inhägnat område.

I vad gäller *registreringsplikten* återfinns i VTF 10 § bestämmelser om att motorfordon, traktorer, som är försedda med gummihjul eller band (samt släpfordon) skall upptas och redovisas i bilregister eller bilreservregister.

I 77 § samma förordning görs emellertid undantag från detta för

a) motordrivna fordon (eller släpfordon), som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål;

b) motordrivna fordon, avsedda att föras av gående (eller släpfordon, som tillkopplas sådana fordon) eller

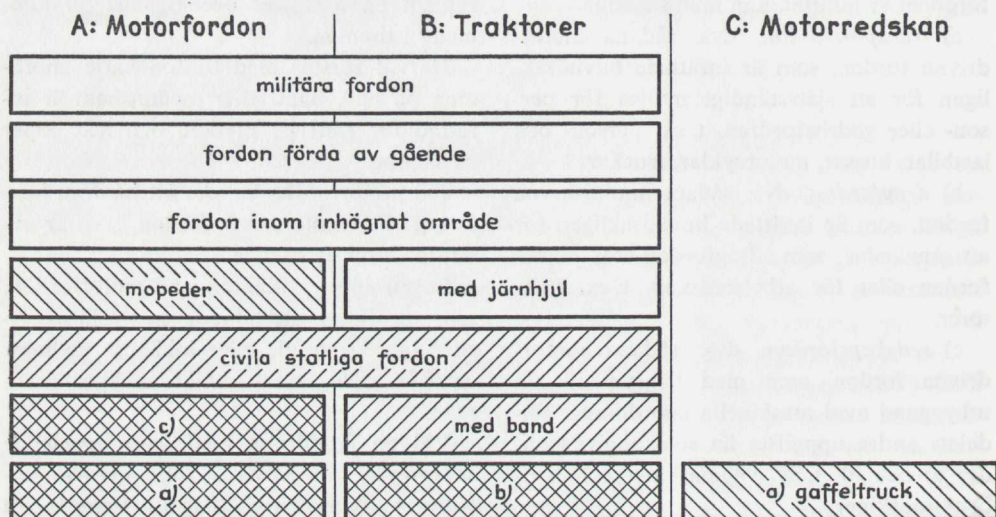
c) motordrivna fordon eller släpfordon,



som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Såsom framgår av det ovanstående är fordonsbegreppen ej entydiga varför nedanstående grafiska framställning kanske kan medverka till att klargöra begreppen.

Av det ovanstående torde framgå att det f. n. råder en viss diskrepans mellan de olika bestämmelserna i vad avser fordons-

definitionerna. Det är främst motorredskapen, som under de senaste årtiondena inte minst inom godshanteringen samt vägunderhålls- och anläggningsarbetet fått en tidigare oanad användning vilket medfört en mängd varierande fordonstyper. Detta har i sin tur medfört egenskaper hos fordonen, som gör dem svårplacerade enligt nuvarande definitioner. I VTF 1 § 5 mom. finns även en bestämmelse om möjligheten att



 Registrering (civil)  Trafikförsäkring

a), b) och c) se under trafikförsäkring nedan

Definitioner

VTF § 1 { A = motorfordon för person- och godsbefordran för annat ändamål > 30 km/tim
B = traktorer = dragfordon < 30 km/tim
C = motorredskap = arbetsredskap < 30 km/tim

Registrering (civil)

VTF § 10 { A = ovan
B = ovan men med gummihjul eller band

Undantag

VTF § 77 { 1) militära fordon
2) fordon förda av gående
3) fordon inom »inhägnat område»
4) mopeder

Trafikförsäkring

TFL § 2 { a) motordrivet fordon för person- och godsbefordran
b) dragfordon med gummihjul
c) övriga > 30 km/tim } = Bilansvarighetslagen

Undantag

1) statliga
2) fordon förda av gående = Bilansvarighetslagen
3) fordon inom »inhägnat område»

– därest särskild anledning finns att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av ovanberörda beskrivningar skulle bli fallet eller om man beträffande viss fordonstyp ej kan avgöra till vilket slag av fordon den skall hänföras – i särskild ordning bestämma om denna fordonstyps placering. Sådana särskilda bestämmelser har även utfärdats av Kungl. Maj:t i ett flertal fall av vilket den rörande s. k. *gaffeltruckar* (kungörelse den 22 februari 1952 nr 45) kanske här är den intressantaste. Oaktat detta fordon används för godsbefordran har det i kungörelsen hänförs till motorredskap, då det till sin konstruktion uppenbarligen inte är lämpat för andra än kortare transporter föranledda av lossning, lastning och stapling av gods. Genom klassificeringen som motorredskap torde inte något krav på registrering eller besiktning kunna ställas och ej heller någon skatte- eller försäkringsplikt förefinnas. Det föreskrivs vidare ingen åldersgräns och fordras ej heller något bevis på kompetens för rätt att föra ett motorredskap.

När det gäller bilansvarighetsfrågan och därmed indirekt försäkringsplikten har emellertid högsta domstolen i dom år 1965 (NJA 84/1965 sid. 468) kommit till motsatt uppfattning och ansett att gaffeltruck med hänsyn till sin konstruktion och användningssätt skall vara trafikförsäkringspliktig. Trafikförsäkringslagen saknar nämligen bestämmelser som svarar mot VTF 1 § 5 mom. som berörs ovan. Ett parallellfall till gaffeltrucken utgörs av *stenröjningsvagnar*, vilka i kungörelse den 8 oktober 1954 (nr 617) hänfördes till motorredskap och i HD-dom 1957 (NJA 99/1957) ansågs vara trafikförsäkringspliktiga.

Såsom en följd av dessa beslut har man i försäkringsbolagens biltariffer infört begreppen gaffeltruck resp. motorredskap för att täcka denna nyttillkomna trafikförsäkringsrisk samt för att anticipera möjligheten av att flera motorredskap blir trafikförsäkringspliktiga. För dessa fordon kan även förarplatsförsäkring tecknas.

Frågan om motorredskapens klassifice-

ring i olika hänseenden tenderar sålunda att bli mer och mer komplicerad och chefen för kommunikationsdepartementet har också i mars 1967 tillkallat en sakkunnig att överse reglerna om motorredskap samt utreda vissa närliggande frågor. Utredningen, som antagit namnet motorredskapsutredningen, har enligt sina direktiv bl. a. även att beröra frågan om trafikförsäkringsplikten. Kontakter rörande denna har tagits men några definitiva ställningstaganden från nyssnämnda utrednings sida i detta hänseende har av naturliga skäl ännu ej tagits, varför endast vissa antaganden i det följande kan läggas till grund för bedömningen av vilka fordonsslag som kan tänkas bli föremål för ett förarskydd.

Såsom tidigare berörs grundar sig den privata förarplatsförsäkringen på den »lucka» i bilansvarighetslagen av år 1916, uppföljd av trafikförsäkringslagen av år 1929, som undantar föraren. Ett statligt förarskydd bör följaktligen – under förutsättning att den så nära som möjligt skall överensstämma med den privata förarplatsförsäkringen – liksom denna anknyta till den presumtiva trafikförsäkringsplikten.

Under dessa förutsättningar kan samtliga under 6.1 angivna personbilar, lastbilar, busar, motorcyklar och mopeder utan vidare inkluderas. Av traktorerna och övriga fordon torde ett visst antal vara av motorredskapskaraktär och följaktligen ej trafikförsäkringspliktiga, gaffeltruckar (motsv.) dock undantagna. Banddrivna traktorer – varav krigsmakten disponerar ca 800 redovisade under övriga fordon – är ej heller trafikförsäkringspliktiga ej heller fordon, som uteslutande används inom inhägnat område exempelvis vissa av luftfartsverkets fordon. Däremot torde flertalet av krigsmaktens stridsfordon – som ej här redovisats – enligt HD-utslag (NJA 209, 257 och 354/1946) (rörande stridsvagnar) vara trafikförsäkringspliktiga och således böra åtnjuta förarskydd.

I avsaknad av närmare kännedom om konstruktionen samt användningssättet av ovanberörda statliga fordon av motorredskapskaraktär kan någon närmare beräk-

ning av antalet i trafikförsäkringssammanhang inaktuella fordon ej ske, men en uppskattning till ca 2 000 torde inte vara alltför orealistisk, varför de här f. n. aktuella fordonen torde uppgå till ca 45 000 vartill kommer ovanberörda stridsfordon.

En eventuell ändring av vägtrafikförordningen och trafikförsäkringslagen föranledd av motorredskapsutredningens betänkande kan givetvis komma att påverka detta antal.

6.3 Fordon med nyttjanderätt

Förutom de under 6.1 redovisade av olika myndigheter ägda motorfordon disponerar staten jämväl motorfordon genom rekvisitions- resp. förhyrningsförfarande. Under vissa betingelser kan sålunda motorfordon tas i anspråk med nyttjanderätt enligt föreskrifter i rekvisitionslagen (1942: 583), beredskapsföfogandelagen (1942: 584), allmänna förfogandelagen (1954: 279) samt civilförsvarslagen (1960: 74). Förhyrning tillämpas huvudsakligen av krigsmakten företrädesvis i samband med olika former av repetitionsövningar, då genomsnittligt ca 6 000 fordon per år förhyrs varav ungefär hälften utgörs av personbilar och en fjärdedel vardera av lastbilar resp. traktorer. Övrig statlig förhyrning är av mycket blygsam omfattning.

Beträffande försäkringsskyddet gäller f. n. delvis olika regler beträffande ovannämnda två kategorier. Enligt lagen den 31 oktober 1939 (nr 766) ändrad senast 1968: 223 gäller såsom nämnts under 4.6 att trafikförsäkringsplikt inte skall åligga ägare eller innehavare av motorfordon under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt ovanberörda lagar, likaså ej heller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen (1963: 110).

Vidare åligger ej trafikförsäkringsplikt ägare eller innehavare av motorfordon, som ej är upptaget i bilregistret, under tid då

fordonet innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

Sistnämnda bestämmelse är ett resultat av en framställning från bl. a. försvarets civilförvaltning om ändring av den tidigare lagen från år 1939 till att omfatta även fordon, som brukas av krigsmakten enligt skriftligt avtal.

I dessa fall har alltså staten övertagit skadeståndsansvaret enligt bilansvarighetslagen. Då trafikförsäkringen sålunda upphävs kan enligt försäkringsbolagens regler förarplatsförsäkring ej tecknas, varför förarna av dessa fordon – liksom staten tillhörande fordon – är oskyddade i detta hänseende.

För de förhyrda fordon, som är registrerade, finns emellertid ej motsvarande bestämmelser. I ovanberörda skrivelse från försvarets civilförvaltning jämte en skrivelse med likartat innehåll från statens transportnämnd hade nämnda myndigheter hemställt att lagen jämväl skulle omfatta fordon som brukas av statlig myndighet – sålunda ej endast av krigsmakten – samt även avse registrerade fordon. Ett tillmötesgående av dessa önskemål skulle med andra ord ha inneburit att samtliga fordon brukade av staten varit befriade från trafikförsäkringsplikt och därmed även utan privat förarplatsförsäkring. Såsom förhållandet nu är faller sålunda *registrerade* av staten efter skriftligt avtal med nyttjanderätt brukade fordon utanför ovanberörda lag, varför särskild hänsyn måste tas till dessa vid utarbetande av reglerna för ett statligt förarskydd. Hur många av repetitionsövningsfordonen som tillhör denna kategori är det svårt att yttra sig om med någon exakthet, men de torde, bortsett från traktorerna som i regel militärregistreras direkt vid leveransen, utgöra en överväldigande majoritet och totalt uppgå till ca 5 000 fordon per år.

Man räknar emellertid med att när ovannämnda lag trätt i kraft en större andel reservregistrerade fordon, främst lastbilar, än f. n. kommer att förhyras. Denna andel

torde dock i förhållande till de registrerade fordonen även i fortsättningen bli ringa.

6.4 Nyttjandegrad

För en noggrannare beräkning av riskunderlaget och därmed kostnaderna för ett förarskydd knutet till de statliga fordonen bör man ha tillgång till dessas användningsfrekvens. I ovanberörda frågeformulär ingick uppgifter rörande den årliga körsträcken, vilken främst avsåg personbilarna i överensstämmelse med den av försäkringsbolagen tillämpade körsträckedifferentieringen.

Den genomsnittliga årliga körsträcken i mil, vilken återfinns i tabell 2, fördelades även på de geografiska områdena. Av sammanställningen framgår den stora variationen i körsträckor mellan de olika myndigheterna liksom ofta även mellan de olika områdena inom samma myndighet.

Sålunda uppvisar rikspolisens när det gäller personbilar de högsta genomsnittssiffrorna (6 000 körmil/år för samtliga tre områden), vilka till följd av dessas relativt sett stora antal även påverkar medelsiffrorna uppåt. Ytterligheten i andra riktningen representeras av sjöfartsstyrelsens jeep på Gotska Sandön (Ö-området) med endast 150 mil (i tabellen avrundat till 200 mil).

Det vägda personbilsmedeltalet för samtliga civila myndigheter och områden är 3 800 körmil/år. De olika geografiska områdena uppvisar medeltalen 3 300, 3 500 resp. 4 200 mil. Förvånande är att norrlandsområdet till skillnad mot förhållandet inom det privata personbilsbeståndet har lägre genomsnittssiffror än övriga landet.

För lastbilarna är medeltalet något lägre (2 700 mil) under det att bussarna ej oväntat har ett högre medeltal (4 700 mil). Att storstadsområdet här har det högsta medeltalet torde sammanhånga med att de mest frekventa busslinjernas stationeringsorter sammanfaller med storstadsområdena.

För motorcyklarna, där självfallet polisens maskiner helt dominerar, är medelkörsträcken 2 000 mil med ringa differentiering mellan områdena.

Krigsmaktens siffror är starkt avvikande från det civila motorfordonsbeståndets till följd av de militära fordonens – och därvid särskilt specialfordonens – annorlunda användning. Man får här uppmärksamma att under beteckningarna person- resp. lastbilar ingår, som redan nämnts under 6.1, förutom standardfordon även terräng- och specialfordon. De senare fordonstyperna har till följd av sin karaktär helt annan och lägre användningsfrekvens – räknat i körmil – än standardfordonen. Sålunda är standardpersonbilarnas – uttryckt i användningstid/år – ungefär den dubbla mot de övriga personbilsgrupperna (70 % mot 34 % resp. 45 %). Lastbilarnas motsvarande siffror är 58 % resp. 32 %. För terräng- och specialfordonen är körsträcken följaktligen ofta svår att nöjaktigt ange; en stor del av dessa fordons utnyttjande avser terrängkörning, skjutning och annan militär aktivitet. För standardpersonbilarna, där en mera direkt jämförelse kan göras med motsvarande civila fordon, har medelkörsträckor på 1 850 mil (S), 2 000 mil (N) resp. 1 850 mil (Ö) uppgivits. Motsvarande siffror för standardlastbilar är 1 160, 1 500 resp. 1 160 mil, dvs. krigsmaktens fordon har genomsnittligt endast ca hälften så lång årlig körsträcka som motsvarande civila fordon.

När det gäller bussar och motorcyklar är dessa relativa förhållanden än mer markerade. Sålunda körs dessa fordonskategorier 7–9 gånger längre inom den civila sektorn, vilket måste ses mot bakgrunden av att när det gäller bussar de flesta civila sådana går i regelbunden linjetrafik för att göras lönsamma, under det att några sådana krav knappast ställs på krigsmaktens bussar. Vad motorcyklarna beträffar torde de flesta militära sådana ligga i reserv för användning främst vid repetitionsövningar. Den genomsnittliga användningstiden per år, 21 %, vittnar även värtaligt härom.

Till följd av krigsmaktens i allmänhet lägre medelkörsträckor och speciellt med hänsyn till den stora anhopningen av terräng- och specialfordon till N- och Ö-områdena har den för statens fordonspark ge-

mensamma nyttjandegraden fått ett från den privata sektorn avvikande utseende med bl. a. längre körsträckor för personbilar och kortare för lastbilar och motorcyklar samt med S-området överrepresenterat i detta hänseende.

När det gäller traktorer, mopeder och övriga fordon har betydande svårigheter uppstått hos ett flertal myndigheter vid angivandet av medelkörsträckor resp. användningstimmar, varför några sammanställningar eller analyser här ej kunnat göras. De uppgivna siffrorna har emellertid för fullständighetens skull redovisats i tabellmaterialet.

Vad slutligen gäller nyttjandegraden av de av staten förhyrda fordonen har vissa uppgifter från den helt dominerande statliga förhyraren – krigsmakten – erhållits. Sälunda var medeltjänstgöringstiden under år 1967 för samtliga förhyrda fordonskategorier 20 dagar. Man räknar härvid med ca 30 körmil per personbil, 125 körmil per lastbil samt 30 körtimmar per traktor.

6.5 Geografisk användning

Fordonens geografiska användningsområden kan i likhet med vad fallet är i trafikförsäkringen och förarplatsförsäkringen antas ha viss betydelse för skaderisken ehuru detta ännu ej tagit sig uttryck i den privata förarplatsförsäkringens premiesättning. I det utsända frågeformuläret efterfrågades därför fordonsfördelningen mellan de olika områden, som tillämpas inom trafikförsäkringen till vilken förarplatsförsäkringen ju utgör ett komplement. Områdena är som antytts tidigare följande: Storstadsområdet (S) Stockholm med omnejd, Göteborg med omnejd och Malmö, Norrlandsområdet (N) omfattande X-, Y-, Z-, AC- och BD-länen, samt övriga landet (Ö) bestående av de återstående länen bortsett från de delar inom B-, N-, O- och P-länen som tillhör S-området.

Fördelningen, vilken i absoluta tal framgår av tabell 1, redovisas i relation till de olika områdena i tabell 3. I denna tabell har även – liksom i tabellmaterialet i öv-

rigt – uppdelning gjorts på civila myndigheter och krigsmakten samt en gemensam redovisning.

Av tabellen framgår att när det gäller de civila fordonen är den relativa fördelningen för de mest frekventa fordonskategorierna – person- och lastbilar samt busar – likartad i de olika områdena med ungefär hälften av fordonen i Ö-området och återstoden relativt jämnt fördelad på S- och N-områdena med en viss förskjutning mot S-området för personbilarnas del. Som en jämförelse kan här nämnas trafikförsäkringens motsvarande siffror (tabell 3b), som endast avviker till Ö-områdets förmån. N-området är när det gäller dessa fordonskategorier följaktligen något mer representerat i det statliga civila materialet än i totalmaterialet, vilket utan tvivel sammanhänger med den jämnare spridningen av de för statens verksamhet nödvändiga motorfordonen.

Det motsatta förhållandet kan iaktas hos krigsmaktens fordon, där person- och lastbilarna uppvisar i det närmaste identiska relativtal med en synnerligen stark förskjutning från S- till Ö-området – med N-området obetydligt ändrat – givetvis till följd av förbandens förläggning utanför tätområdena. De militära bussarna å andra sidan skiljer sig ej alltför mycket från de civila vare sig i det statliga eller i totalmaterialet.

Det samlade statliga materialet för ovan nämnda fordonskategorier får under inverkan av krigsmaktens fordon följaktligen en relativ områdesfördelning som föga avviker från trafikförsäkringens. En viss minskning av S-områdets andel för person- och lastbilarnas del kan dock noteras.

När det gäller motorcyklarna är materialet till följd av dessas koncentration till två myndigheter – polisen och krigsmakten – synnerligen heterogent med N-området underrepresenterat inom den civila sektorn och S-området inom den militära. Det statliga totalmaterialet, som genom de militära motorcyklarnas dominans nära överensstämmer med den militära områdesfördelningen, skiljer sig kraftigt från trafikförsäkringens material speciellt i S-området.

Mopederna uppvisar till skillnad från trafikförsäkringsmaterialet en förskjutning mot S-området, främst till följd av de centrala ämbetsverkens innehav av dylika. För traktorer och övriga fordon, som såväl inbördes som mellan civila och militära fordon uppvisar likartade relativa tal, finns inga motsvarande siffror tillgängliga för trafikförsäkringens del.

När det gäller riskbedömningen i vad avser den geografiska användningen får i detta sammanhang emellertid ej förglömmas nyttjandegradens inverkan. Sålunda har krigsmaktens fordon, som bidragit till en förskjutning av det relativa fordonsantalet till det mindre riskbelastade Ö-området, klart lägre medelkörsträckor, varför den gynnsamma effekten i detta hänseende i viss mån endast är fiktiv.

För att fullständiga bilden av de statliga motorfordonens geografiska användning skall i det följande i korthet även beröras nyttjande av dessa utom riket. Det gäller här dels de utomlands placerade utrikesförvaltningen tillhörande fordonen, dels de utom riket mera tillfälligt använda statliga fordonen. En mellanställning intar här de i FN-tjänst använda militära fordonen.

Vad beträffar de permanent utomlands stationerade fordonen är de förhållanden under vilka de nyttjas så särpräglade och varierande att utredningen avstått från att i detta sammanhang närmare kartlägga dessas användning. Av inhämtade uppgifter kan dock konstateras att utrikesförvaltningen utomlands förfogar över ca 70 representationsbilar och ca 80 s. k. kanslibilar. Förutom det rent tillfälliga förändet av dessa fordon av beskickningspersonal finns ett 10-tal svenska expeditionsvakter med delvis anställning som bilförare. Det övervägande antalet fordon förs emellertid av

ca 100 lokalanställda chaufförer på ett 80-tal platser.

För att få en uppfattning om den mera tillfälliga användningen utomlands av statliga fordon har underhandsförfrågningar gjorts hos vissa större myndigheter. Av de tillfrågade civila myndigheterna med större fordonsinnehav hade endast statens järnvägar regelbunden fordonstrafik utomlands främst i form av reguljära bussturer sommartid till Norge (Göteborg–Oslo) motsvarande ca 70 resdagar. Även viss beställningsbusstrafik förekommer mestadels i Danmark och Tyskland. Några enstaka turer med tjänstebil utomlands hade noterats hos postverket dock ej under åren 1966 och 1967.

Televerket använder sammanlagt 11 servicebilar (för bl. a. fartygsradiostationer) i viss utlandstrafik företrädesvis till Tyskland och de nordiska länderna. Antalet utomlandsdagar för åren 1965–1967 var 157, 130 resp. 81.

Vad beträffar övriga civila myndigheter synes utlandstrafik ej förekomma eller i varje fall synnerligen sporadiskt och i mycket begränsad omfattning, varför de i detta sammanhang måste sägas helt sakna betydelse.

Vissa utomlandsresor förekommer även inom krigsmakten i regel begränsade till ett fåtal dagar företrädesvis i grannländerna. Fordonen, som nästan uteslutande utgörs av personbilar och bussar, fördelar sig under åren 1965–1967 på nedanstående länder resp. antal utomlandsdagar.

Dessutom har Motorskolan under ovan nämnda år deltagit med ett lag om 6 motorcyklar i internationella 6-dagarstävlingen i Tjeckoslovakien, Österrike samt Polen.

Slutligen förtjänar för fullständighetens skull framhållas de 50-tal – krigsmakten

År	Norge	Danmark	Finland	Holland	Väst-tyskland	Schweiz	Österrike	Summa
1965	226	9	10	—	—	—	—	245
1966	66	16	—	18	—	22	—	122
1967	29	21	3	—	30	—	14	97
Summa	321	46	13	18	30	22	14	464

tillhöriga – fordon för personbefordran av standard-, terräng- resp. specialfordonskarakteristik, som används av den svenska FN-kontingenten på Cypern och följaktligen förs av bilförare i statens tjänst. Övriga fordon förda av svenska befattningshavare i militär FN-tjänst – på Cypern eller annorstädes – är lokalt förhärda.

6.6 Försäkringsförhållanden

Bestämmelserna rörande försäkring av bl. a. statliga motorfordon återfinns i Kungl. Maj:ts cirkulär (SFS 1954:325) i vilken generellt fastställs att statlig myndighet inte äger teckna eller låta teckna försäkring för staten tillhörig egendom eller för att skydda staten eller i dess tjänst anställd personal mot ansvarighet.

Dock medges vissa undantag. Sålunda gäller särskilda regler i vad gäller försäkring av egendom under bl. a. universitetens förvaltning. Efter vad som inhämtats avser dessa regler dock ej fordon. Vidare må, när det gäller mot trafikförsäkring svarande ansvarighetsförsäkring, vederbörande myndighet om så med hänsyn till statens intressen befinns lämpligt teckna sådan försäkring dels å motorfordon tillhörande *polisen, postverket, televerket* eller *statens vattenfallsverk*, dels å motorfordon avsedda för *personbefordran* och disponeras av *statsdepartementen*, (överståthållarämbetet) eller *länsstyrelserna*, dels ock å *utrikesförvaltningen* tillhöriga, *utomlands* brukade motorfordon.

Dessutom förekommer även medgivande att teckna erforderlig försäkring i samband med att staten tillhörig egendom utan ersättning utlånas eller upplåts till annan än statlig myndighet under förutsättning att försäkringskostnaden bestrids av den till vilken egendomen i fråga utlånas eller upplåts.

I vad mån ovanstående medgivanden utnyttjats av berörda myndigheter framgår av tabell 4 (i bilagan), där samtliga staten tillhöriga ansvarsförsäkrade motorfordon redovisas. Endast civila fordon förekommer

här och det kan därvid konstateras att ungefär hälften av dessa är ansvarsförsäkrade med en teckningsfrekvens av ca 75 % för personbilar, ca 60 % för lastbilar samt ca 15 % för bussar. Motorcyklarna är i det närmaste till 100 % försäkrade och mopeder till ca 75 % under det att traktorer resp. övriga fordon har en anslutning av 5 resp. 2 %. Sammanlagt har för 10 000 statliga motorfordon en mot den obligatoriska trafikförsäkringen svarande ansvarighetsförsäkring tecknats.

Då uppgifterna liksom övrigt siffermaterial i utredningens tabeller hänför sig till förhållanden den 1 juli 1966 kan givetvis vissa smärre förändringar ha skett i försäkringsförhållandena speciellt hos de myndigheter som ej erhållit ovan nämnda medgivande att teckna försäkring.

Sammanlagt torde statsverkets premiekostnader för bilansvarsförsäkring under budgetåret 1966/67 ha uppgått till ca 2,3 milj. kr. Mot detta svarade skadekostnader på ca 2,5 milj. kr. dvs. skadeprocenten var för detta år närmare 110 %. Det var främst fordon tillhörande polisen, postverket, televerket och statens vattenfallsverk som svarade för detta resultat. Övriga myndigheters premier resp. skador är av underordnad betydelse. Även om resultaten under de senaste åren varierat inom resp. myndigheter är den generella tendensen dock densamma. Med tanke på att omkostnads- och administrationstilläggen torde röra sig om ca 20 % har denna försäkringsaffär inneburit en klar förlust för de privata försäkringsgivarna. Med anledning av det dåliga skaderesultatet är följaktligen premiehöjande åtgärder att förvänta från bolagens sida.

För att fullständiga bilden av de statliga fordonens försäkringsförhållanden efterfrågades även förekomsten av förarplatsförsäkringar tecknade i privata bolag.

Ehuru något uttryckligt förbud att teckna försäkring för statsanställd personal mot olycksfallsrisker ej finns i tidigare berörda cirkulär har man ändå från statsmakternas sida ansett att även tecknande av sådan försäkring stred mot den allmänna princi-

pen om staten såsom varande sin egen as-
suradör.

Likväl har – såsom även framgår av ta-
bell 4 – sådana förarplatsförsäkringar teck-
nats av 27 myndigheter för 59 fordon. Så-
som tidigare framgått är innehav av en
trafikförsäkring eller mot denna svarande
ansvarighetsförsäkring en förutsättning för
tecknande av privat förarplatsförsäkring.
Från försäkringsbolagshåll möter det följ-
aktligen ej något hinder att teckna pri-
vat förarplatsförsäkring för statens f. n. an-
svarsförsäkrade 10 000 fordon.

6.7 Uthyrning resp. utlåning

Under vissa betingelser kan de av staten
ägda (resp. nyttjade) fordonen användas
utom tjänsten resp. disponeras av andra or-
ganisationer eller enskilda. Huvudbestäm-
melseerna rörande sådan verksamhet finns
reglerade i bl. a. kungörelse den 5 juni 1963
(nr 360) rörande användningen av staten
tillhöriga motorfordon.

I denna stadgas generellt att staten till-
hörigt motorfordon förutom då det påkal-
las med hänsyn till sjukdoms- eller olycks-
fall inte utan medgivande av vederbörande
myndighet får användas vid färd eller trans-
port utom tjänsten. De närmare bestämmel-
sena rörande tillämpningen av kungörel-
sen utfärdas efter samråd med riksrevisions-
verket av vederbörande centrala förvalt-
ningsmyndighet. För försvaret med undan-
tag av försvarets fabriksverk utfärdas be-
stämmelserna av försvarets civilförvaltning.

Kungörelsen äger inte tillämpning i fråga
om tjänstebil, som står till förfogande för
statsrådets ledamöter, och ej heller i fråga
om tjänstebilar, som disponeras av över-
befälhavaren eller av länsstyrelse eller – så-
vitt avser färd eller transport inom verk-
samtetsområdet – av beskickning, konsulat
eller annan utlandsmyndighet.

Av intresse i detta sammanhang är de
fordon, som i samband med uthyrning eller
utlåning förs av icke statliga befattnings-
havare eller sådana privat utom tjänsten.
Statliga fordon, som förs av statsanställda

(motsvarande) i tjänsten, men enligt avtal
eller annorledes för annans räkning, måste
härvidlag betraktas som nyttjade i statens
tjänst.

Uthyrningen eller utlåningen är av rela-
tivt blygsam omfattning, men förekommer
likväl och vid ett förarskydd knutet till
fordonet måste även dessa fall uppmärksam-
mas. Ofta är uthyrningen (utlåningen) för-
bunden med krav på att försäkring tecknas
av förhyrarna.

Några sifferuppgifter rörande uthyrning-
ens omfattning har ej stått att erhålla,
men i sammanställningen på sid. 60 har
redovisats olika myndigheters uthyrnings-
verksamhet enligt en särskild undersökning
rörande bl. a. myndigheternas skaderegler-
ingsverksamhet i juli 1967 (bil. 2).

Den hos krigsmakten förekommande ut-
låningsverksamheten är av större omfatt-
ning, även om den inte låtit sig beräknas och
avser främst stödet åt frivilliga försvarsor-
ganisationer. Bestämmelser om denna verk-
samhet återfinns bl. a. i kungörelse an-
gående frivillig försvarsverksamhet den 11
december 1953 (nr 737), där det bl. a. an-
ges i 6 § rörande myndigheternas ålgan-
den att i enlighet med särskilda bestäm-
melser tillhandahålla de frivilliga organi-
sationerna, som särskilt anges i kungörel-
sen, materiel och förnödenheter till vilka
följaktligen hänförs fordon och drivme-
del.

Fordon kan därvid ofta – exempelvis när
det gäller Sveriges kvinnliga bilkårens riks-
förbund – föras av icke statsanställda bil-
förare.

De nuvarande bestämmelserna om ut-
låning av arméns motorfordon finns i före-
skrifter från dåvarande arméförvaltningens
tygavdelning den 31 maj 1954 (TLA nr 30/
1954). I dessa stadgas bl. a. att regements-
chef (motsvarande) äger – under förut-
sättning att tjänstens behöriga gång samt
tillgången och beskaffenheten av fordons-
materielen det tillåter – utlåna motorfor-
don till resp. låta utföra körningar till fri-
villiga försvarsorganisationer i samband
med vederbörlig utbildningsverksamhet utan
särskild ersättning, dock att terrängbilar –

Myndighet	Utlåning till	Uthyrning till	Försäkring fordras	Anm.
Försvarets fabriksverk	Personalens idrottsföreningar	—	—	några ggr/år
Luffartsverket	—	Flygföretag, kommuner	—	specialfordon inom flygplatserna, ringa omfattning
Lunds universitet (genetiska institu- tionen)	Forskare, fast knutna vid inst.	—	1	för materialinsaml.
Postverket	—	Trafikutövare med postbefordran	1	sporadiskt
Statens Järnvägar	—	Enskilda trafik- företag	1	bussar
Statens Järnvägar	—	Firmor och privat- personer	—	gaffeltruckar
Statens vägverk	—	Kommuner o. en- skilda vägfören.	—	i ringa omfattning
Tullverket	—	Personal vid ensliga gränsposteringar	—	i ringa omfattning för proviantering o. läkarbesök
Utrikes- förvaltningen	Utlandspersonal	—	—	vid kommunika- tionssvårigheter

utom s. k. terrängbilar $1/2$ ton – inte utlånas annat än då särskilda skäl härför föreligger och att stridsfordon inte får utlånas utan militärbefälhavarens medgivande.

Vidare får standardbilar utlånas mot särskild ersättning i samband med riksskytte-, svenska mästerskaps-, förbunds- och pistol-skyttekretstävlingar till skytteförbundens överstyrelse och till denna anslutna skytteförbund, svenska pistolskytteförbundet och till dessa anslutna pistolskyttekretsar samt svenska sportskytteförbundet.

Slutligen kan motorfordon utlånas enligt särskilda bestämmelser (TLA nr 26/1951) vid idrotts- (skytte-, rid-) tävlingar, företrädesvis vid fälttävlan, orientering, skjutning, skidlöpning o. d.

Viss annan utlåning till resp. körning för andra allmännyttiga eller för folkhushållningen gagnande ändamål får ske mot ersättning efter arméförvaltningens medgivande.

Vid utlåning av fordon enligt ovan gäller vidare att bl. a. erforderlig ansvars-försäkring skall vara tecknad innan fordonet utlämnas till någon av ovanberörda

skytteorganisationer. Vid utlåning till frivillig försvarsorganisation ankommer det på denna att bedöma huruvida försäkring skall tecknas. Sådan försäkring brukar, efter vad som inhämtats, även regelmässigt tecknas, när det inte gäller ren utbildningsverksamhet.

För marinen och flygvapnet gäller enligt vad utredningen inhämtat i princip samma regler som för armén.

Ovannämnda föreskrifter är emellertid f. n. föremål för omarbetning i anslutning till krigsmaktens nya förvaltningsreglemente (FRK) och förslag föreligger till nya bestämmelser att träda i kraft hösten 1968. Dessa, som främst torde avse beslutandefunktionerna samt debiteringsförfarandet och kommer att gälla hela krigsmakten, innehåller även en ny kategoriindelning över tänkbara avnämare.

Förutom den generella regeln att utlåning (uthyrning) endast skall ske i den utsträckning mobiliseringsberedskapen medger och ej för längre sammanhängande period än 12 månader finns föreskrifter om utlåning (uthyrning) till

1. frivilliga försvarsorganisationer
2. civila statliga och kommunala myndigheter
3. andra organisationer än frivilliga försvarsorganisationer samt till företag eller enskilda samt
4. utlåning (användning) i särskilda fall.

När det gäller den första gruppen gäller inga särskilda inskränkningar utöver de generella. En nyhet är emellertid att man i fortsättningen avser att kräva ersättning. Några krav på försäkring föreligger ej och hänger samman med bestämmelserna i försäkringscirkuläret från år 1954 (6.6) om att medgivandet att teckna försäkring i samband med utlåning endast avser sådan utan ersättning.

För den andra gruppen gäller bl. a. att utlåningen endast kan ske om för krigsmakten härigenom ej uppstår större olägenhet eller sådan kostnad för vilken ersättning inte kan erhållas. En nyhet är att även kommunala myndigheter utan närmare angivna ändamål kan av krigsmakten hyra fordon dock att nämnda myndighet skall avge skriftlig försäkran om att den svarar för de skador, som under utlåningstiden på annat sätt än genom normal förslitning kan uppkomma på eller genom trafik med detta.

För den tredje gruppen gäller förutom ovannämnda allmänna krav att utlåningen skall tjäna ett försvarsfrämjande syfte eller eljest är allmännyttig eller att särskilda skäl föreligger (t. ex. katastroffall). Vidare skall låntagaren styrka sig ha tecknat godtagbar ansvarighetsförsäkring som säkerhet för fullgörande av eventuellt uppkommande ersättningsskyldighet. (Sådan säkerhet erfordras dock ej om låntagarens solvens för fullgörande av ersättningsskyldighet bedöms fullt betryggande).

Vad slutligen beträffar utlåningen resp. användningen i särskilda fall gäller som regel föreskrifter från försvarets civilförvaltning resp. vederbörande försvarsgrenars anvisningar. I dessa regleras användningen vid sjukdoms- och olycksfall, därest fara är i dröjsmål eller annat lämpligt färdmedel ej finns att tillgå, transport av i fritidsundervisning deltagande personal till och från

vissa studiebesök, användning vid representation, transporter i samband med idrotts- och skyttetävlingar samt deltagande i motortävlingar som anordnas av frivilliga försvarsorganisationer och civila organisationer. De senare avser ej hastighets-, rally- eller motocrosstävlingar för vilka deltagande ej medges.

Sammanfattningsvis kan sägas att vid användande av staten tillhörigt fordon utom tjänsten – i eller utan samband med utlåning eller uthyrning – omständigheterna synes vara sådana att man endast i enstaka undantagsfall torde kunna räkna med att fordonets förare kan skyddas genom privat förarplatsförsäkring.

7.1 Antal och fördelning

Enligt utredningsdirektiven bör det statliga skyddet gälla statsanställda, som kör bil i tjänsten, och därmed jämställda, som anses böra omfattas av detta. Man kunde därvid tänka sig att knyta skyddet till närmare angivna personkategorier. I så fall borde naturligen ett väsentligt moment i anställningskaraktären utgöras av bilförarverksamhet, men å andra sidan borde inte den av skyddet omfattade gruppen få för snäv avgränsning.

För att erhålla ett underlag för ett förarskydd knutet till de statliga bilförarna infördes i det tidigare berörda frågeformuläret ett antal uppgifter angående förarna. Frågorna avsåg att om möjligt fastställa hur många bilförare som var direkt knutna till vissa bestämda fordon dvs. sådana vars anställningskaraktär huvudsakligen var bilförarens. Vidare framställdes frågor rörande antalet övriga förare, som använder sig av resp. myndigheters fordon. Ett försök att kartlägga de olika förarnas anställningsformer gjordes även för att om möjligt kunna skapa ett underlag vid ett eventuellt förarskydd knutet till dessa. Myndigheterna tillfrågades även om några bestämmelser eller instruktioner fanns för förandet av fordonen, vilka eventuellt kunde tänkas påverka förarnas arbetsförhållanden eller medverka till en differentiering av förarna.

Slutligen begärdes uppgifter huruvida för

förare av fordonen krävdes trafik kort, särskilda förarbevis resp. körorder.

I tabell 5 redovisas antalet »statliga» civila bilförare i relation till fordonsparken samt fördelade på kategorierna: särskilt avdelade och övriga förare. De särskilt avdelade förarna måste enligt definitionen betraktas som befattningshavare, som huvudsakligen anställts som bilförare, under det att övriga bilförare till större delen utgörs av statsanställda (motsvarande), vars bilförarverksamhet endast innebär tillfällig systerställning.

Av tabellen framgår att endast ca hälften av de civila motorfordonen förs av särskilt avdelade förare. Den andra hälften omhänderhas följaktligen av mer eller mindre tillfälliga förare. När det gäller de militära fordonen är detta förhållande ännu mer markant. Sålunda finns inom krigsmakten endast ca 350 kollektivanställda förrådsmän och liknande, som permanent betjänar en del av stamfordonsparken, företrädesvis person- och lastbilar. Den övriga delen – mer än 90 % – förs och omhänderhas av övrig militärpersonal – stam- eller värnpliktig.

Förhållandena, när det gäller den civila fordonsparken är något skiftande i vad avser fordonsslag. Sålunda förs ca en fjärdedel av personbilarna av särskilt avdelade förare under det att nyssnämnda andel för lastbilarna är ca två tredjedelar och för bussarna nio tiondelar. Motorcyklarna förs nästan

enbart av särskilda förare – låt vara till dubbla antalet – under det att mopederna nästan uteslutande används av personal, som har andra sysselsättningar. Vad traktorer och övriga fordon beträffar är den ungefärliga relationen en tredjedel resp. hälften.

Av ovanstående framgår att för ungefär 15 000 statliga befattningshavare utgörs ett väsentligt moment i anställningskaraktären av bilförarverksamhet medan ett mera obestämt antal – vad gäller civila befattningshavare ca 40 000 enligt de inhämtade uppgifterna – kan betraktas som mer eller mindre tillfälliga bilförare.

Det är givet att det för många myndigheter ställer sig svårt att med någon större säkerhet ange rätt antal förare eller tänkbara förare speciellt när det gäller motorfordon av karaktär att betjänas av flera befattningshavare. De ovan och i tabell 5 angivna uppgifterna måste därför betraktas som approximativa samtidigt som, när det gäller kategorien »övriga förare», man får räkna med dubblingar i vad avser de olika fordonsslagen.

Krigsmakten har härvid även i brist på tillförlitligt material helt avstått från att ange noggrannare personaluppgifter rörande tillfälliga förare, vilka i princip torde täcka större delen av den fast anställda militära personalen eller ca 20 000 samt ca 10 % av grundutbildningskontingenten (ca 5 000 man) och repetitionsövningsförbandens personal (ca 15 000 man). Totalt skulle krigsmaktens mer eller mindre tillfälliga fordonsförare sålunda uppgå till ca 40 000 man.

Då förarbevis är obligatoriskt vid förande av militärt fordon kan åtgången av sådana även fungera som mätare av antalet förare. Enligt uppgift från försvarets bok- och blankettförråd har den årliga förbrukningen de senaste åren varit ca 50 000 (ca 70 000 år 1967). I vad mån alla dessa förarbevis verkligen använts är det svårt att yttra sig om – en viss kassation o. d. torde vara ofrånkomlig – men siffran ger ändå en uppfattning om storleksordningen av krigsmaktens presumtiva bilfö-

rare. Totalt torde alltså årligen minst 80 000 personer kunna betraktas som presumtiva bilförare, vilka tillsammans med de ovan angivna ca 15 000 statliga bilförarna mer eller mindre borde omfattas av någon form av förarskydd. Den större kategorin är självfallet synnerligen heterogen till sin karaktär såväl i vad avser anställningsförhållande och ställning som föraranknytningens varaktighet. Att ur detta material draga några slutsatser rörande klienteletts sammansättning eller erhålla något underlag för en nöjaktig beräkning av ett förarskydd torde vara ogörligt.

När det gäller anställningsformerna är bilden här lika mångskiftande. Såväl anställda enligt löneplan som kollektivanställda förare finns både i den fordonsanknutna som den »övriga» kategorien och i den senare ingår även studerande och praktikanter utan statlig anställning liksom givetvis den stora mängden värnpliktiga – tillhörande såväl årsklassen som krigsförbanden.

Av de inkomna svaren, som i detta hänseende av olika skäl lider av en hel del brister, kan emellertid den slutsatsen dras att ca två tredjedelar av de statliga, civila förarna är anställda enligt löneplan, att ca en tredjedel av kollektivanställda samt återstoden, ett drygt 1 000-tal, utgörs av elever, praktikanter, värnpliktiga eller tillfälligt anställda.

Endast ett 40-tal myndigheter hade utfärdat bestämmelser eller instruktioner för förande av fordonen. Dessa hade emellertid huvudsakligen karaktär av instruktioner för fordonens skötsel och vård och lämnade föga eller ingen upplysning av förarförhållandena ägnad att bidra till någon särskiljning av olika slags förarklientel.

Sak samma gällde de inhämtade uppgifterna rörande kraven på trafik kort, särskilda förarbevis eller körorder. Sålunda fordrade endast ett par myndigheter trafik kort liksom särskilda förarbevis under det att ett 40-tal myndigheter hade föreskrifter angående körorder. Alla dessa bestämmelser var dock av högst varierande natur, varför det måste konstateras att någon inom statsförvaltningen generellt tillämpad metod för

handläggningen av förarärendena ej existerar.

7.2 Statliga bilförarens användning av privata fordon

I 6.3 redovisades en fordonskategori som, ehuru i privat ägo, används med nyttjanderätt av staten. Det rörde sig här om dels fordon som enligt rekvisitions- m. fl. lagar brukas av staten och därvid befriades från trafikförsäkring, dels ej registrerade fordon, som genom skriftligt avtal förhyrts av staten, likaledes ej heller trafikförsäkringspliktiga, dels ock registrerade fordon som enligt särskilda avtal på annat sätt förhyrts av staten. Här återstår att närmare behandla de förhållanden, som uppstår när ett fordon i privat ägo till följd av någon administrativ åtgärd från statens sida förs av statsanställda förare (eller motsvarande), ehuru fordonet inte kan anses nyttjat av staten.

De förhållanden, som här åsyftas, är främst sådana, som har samband med kontroll eller besiktning av fordonen. Sålunda utförs genom trafiksäkerhetsverkets försorg typbesiktning av fordon, inspektion hos försäljare av begagnade bilar, provkörning av i trafikolycka inblandat fordon samt provkörning i samband med överklagat körförbud. I samtliga dessa fall kan statlig befattningshavare komma att föra ett privat fordon, som kan vara utan förarplatsförsäkring.

Vid statens maskinprovningar sker regelbunden provning av olika slags traktorer, skördetröskor och liknande lantbruksredskap samt även hytter på lastbilar. När det gäller de först- resp. sistnämnda fordonen är dessa trafikförsäkringspliktiga och såsom sådana även underkastade bilansvarighetslagen. Till följd av att det i detta fall rör sig om fabriksnya fordon torde endast undantagsvis privat förarplatsförsäkring finnas. Då statens maskinprovningars befattning med dessa fordon bl. a. omfattar förflyttningar samt körning i samband med

provning uppstår här även ett visst riskmoment.

Polisens flygande besiktning av fordon kan även innebära körning av fordon liksom också polismans förflyttning av fordon i samband med trafikförseelse e. d. kan tänkas vara ett fall då en statlig bilförare i tjänsten för ett privat fordon. Den statsanställdes förarskydd är i samtliga ovan relaterade fall beroende av huruvida ägaren till det av honom brukade privata fordonet har tecknat förarplatsförsäkring.

Slutligen skall här något beröras den största hithörande gruppen – statliga befattningshavare som använder egna fordon i tjänsten. Bestämmelserna rörande denna verksamhet återfinns i kungörelse den 12 december 1952 (nr 780 ändrad 1961:243 och 1966:356), där som villkor bl. a. anges för medgivande att erhålla särskild resekostnadsersättning att förrättningsmannen förbinder sig att dels med vissa undantag använda bilen för tjänsteresor inom viss tid och visst område dels låta annan förrättningsman som har att i tjänsteärende färdas samma väg, i mån av utrymme medfölja bilen, dels ock för anbefalld resa använda tjänstebil, om sådan ställs till förfogande.

Då den därvid fastställda kostnadsersättningen är beräknad att även täcka kostnaderna för hållande av förarplatsförsäkring torde anledning saknas att i de kommande ställningstagandena inkludera denna förarkategori.

7.3 Privat förarskydd

Förutom de under avsnitt 4. behandlade förmåner en statlig bilförare vid trafikolycksfall kan komma i åtnjutande av förtjänar även framhållas de initiativ som åstadkommits för att förbättra detta skydd genom att privat teckna förarplatsförsäkring.

I 6.6 har berörts de förarplatsförsäkringar som tecknats av olika statliga myndigheter – redovisade även i tabell 4 – men även på privat väg har kollektiva olycksfallsförsäkringar tecknats mot förar-

platsskador. Det är främst lokala aktioner inom polisen, som åsyftas. Under den tid polisen administrerades i kommunal regi förekom i viss utsträckning att förarplatsförsäkring tecknades i samband med bilansvarighetsförsäkringen för fordonen ifråga. I och med förstatligandet den 1 januari 1965 upphörde denna försäkring, varför man från polismannahåll vidtog åtgärder att få behålla detta skydd dels genom tecknande av kollektiva förarplatsförsäkringar, dels genom aktioner på det fackliga planet. Man framhöll därvid att polismännen kom i ett sämre läge i detta avseende genom förstatligandet och frågan om ett förbättrat förarskydd har inrymmts i de diskussioner om polisens anställningsförhållanden, som förts mellan å ena sidan polisförbundet och å andra sidan rikspolisstyrelsen och inrikesdepartementet.

De ovanberörda kollektiva förarplatsförsäkringarna, som sålunda endast förekom lokalt, synes även ha haft en relativt begränsad omfattning och har numera övergått till vanliga kollektiva olycksfallsförsäkringar, där förarrisken även är inkluderad. Efter vad utredningen har sig bekant förefaller det ej heller som om någon nämnvärd aktivitet av denna art förekommit inom andra statliga myndigheter.

När det gäller aktioner på det fackliga planet har från de militära personalförbundens sida till försvarets civilförvaltning framförts vissa önskemål om förarplatskydd för förare av krigsmaktens fordon och vid försvarets underbefälsförbunds senaste årskongress i juni 1968 framställdes motioner i detta ärende.

Sammanfattningsvis torde emellertid kunna sägas att på privat initiativ ordnat statligt förarskydd liksom facklig verksamhet för att åstadkomma ett obligatoriskt sådant hittills varit av mycket ringa omfattning.

B. Utredningens synpunkter och förslag

8 Principiella ståndpunktstaganden

8.1 Personavgränsning m. m.

I såväl debatten om skydd åt statsanställda bilförare som i utredningens direktiv har uttalats att dessa bilförare i princip skulle få samma skydd mot trafikolycksfall som privatanställda bilförare kan få genom förarplatsförsäkringen.

När det först gäller frågan vilka som bör omfattas av detta statliga förarskydd har redan i direktiven skisserats två metoder för avgränsningen. Den ena innebär att skyddet knyts till vissa angivna personkategorier, den andra att skyddet efter mönster av förarplatsförsäkringen knyts till fordonet.

Den förstnämnda metoden skulle enligt direktiven närmare innebära, att skyddet knyts till vissa angivna kategorier av statsanställda och därmed jämställda, för vilka bilförarverksamheten utgör ett väsentligt moment i anställningskaraktären. Den grupp som sålunda skall omfattas av skyddet får dock, anføres det, inte avgränsas för snävt.

Såsom redan framgått av 7.1 är det statliga fordonsförarklientelet synnerligen heterogent. De arbetstagare vars tjänsteuppgifter i väsentlig eller i varje fall påtaglig grad omfattar förande av motorfordon uppgår till i runt tal 15 000 fördelade på ca 12 000 fordon. Såsom framgått av 6.1 uppgår emellertid de av staten ägda fordonen till ca 47 000, varför det återstår ungefär 35 000 fordon som förs av personer, vilka ej har som huvuduppgift att föra motorfordon.

Den krets ur vilken förarna till dessa 35 000 fordon hämtas uppgår till ca 80 000 personer. Denna grupp är självfallet mycket oenhetlig såväl i vad avser anställningsförhållanden, ställning i övrigt inom statstjänsten som frekvensen av fordonsförandet. Såsom nämnts tidigare har det ej varit möjligt att få några närmare upplysningar om detta stora klientels sammansättning.

Även om man sålunda naturligtvis i huvudsak kan fastställa en personkrets, som i betydande omfattning har just körning till uppgift, är det likväl uppenbart att det möter stora svårigheter att finna en generell formel för kretsens avgränsning, i synnerhet om denna – som rimligt är – inte får bli för snäv. Hur man än gör torde en allmänt avfattad regel ofrånkomligen leda till betydande avgränsningssvårigheter i tillämpningen. Om man för att undvika dessa i stället går in för någon slags uppräkningsprincip får man lätt en högst oformlig reglering utan att för den skull med säkerhet nå ett materiellt sett godtagbart resultat på alla punkter.

Vidare vill utredningen i denna del anföra följande. Även om det självfallet är de, vilka har körning och ibland riskabel körning (t. ex. polisen) såsom väsentlig arbetsuppgift, som i särskild grad behöver förarskyddet, synes det inte rimligt eller rättvist att utesluta den stora grupp som ibland måste eller i varje fall svårligen kan undgå att föra statligt motorfordon i tjänsten. Ett så-

dant uteslutande skulle f. ö. kunna tänkas leda till svårigheter i vissa fall ur arbetsledningssynpunkt, dvs. i den mån det ledde till obenägenhet att föra statligt motorfordon.

I detta sammanhang vill utredningen understryka att skydd av nu ifrågavarande slag enligt utredningens mening bör tillkomma inte bara statens arbetstagare utan också tjänstepliktiga, dvs. i huvudsak värnpliktiga. Det kan inte alltid undvikas att militär körning blir något mer krävande och riskabel än civil körning normalt är. Vidare måste den som genom tjänsteplikt åläggs att göra något anses äga ett särskilt anspråk på att skyddas från för honom menliga konsekvenser av verksamheten. I det militära är det vidare vanligt att värnpliktiga alternerar med anställda som förare av fordon. Det skulle då te sig föga rimligt att den anställde skulle vara skyddad men inte den värnpliktige, och detta skulle vidare möjligen kunna leda till en ur övningssynpunkt inte önskvärd återhållsamhet när det gäller att beordra värnpliktiga att föra fordon. Det är slutligen också logiskt att, när det civila yrkesskadeskyddet byggs ut med ett förarskydd, detsamma sker beträffande det militära »yrkesskadeskyddet». I analogi med det ovan sagda bör detta förarskydd rimligen omfatta inte bara sådana värnpliktiga, som placerats som fordonsförare, utan även andra som ibland har att föra motorfordon.

Man kan således enligt utredningens mening knappast avgränsa förarskyddet så, att det bara omfattar statliga arbetstagare och tjänstepliktiga, som har förande av motorfordon till huvuduppgift eller en av sina huvuduppgifter. Däremot skulle man möjligen kunna överväga att bestämma skyddets omfattning så, att därifrån utesluts endast den, vars förande av statligt motorfordon i tjänsten är rent tillfälligt. En sådan tillfällig förare löper naturligtvis normalt förhållandevis mycket liten risk att drabbas av trafikskada i tjänsten. Och skulle så likväl ske, skulle han ändå vanligen vara skyddad, om han själv eller hans maka äger ett förarplatsförsäkrat fordon. För ägaren av ett sådant fordon och hans make gäller nämligen försäkringen – såsom villkoren f. n. är

utformade – även vid skada som drabbar någon av dem i samband med tillfälligt förande av annan fysisk eller juridisk persons motorfordon (även traktor) som inte är förarplatsförsäkrat. Emellertid måste även denna avgränsningsmetod medföra tillämpningssvårigheter eventuellt komplicerade av att tolkningen rimligen skulle få koordineras med försäkringsbolagens tolkning av begreppet »tillfälligt» inom förarplatsförsäkringen. Underhandsförfrågningar hos försäkringsbolagen har dessutom givit vid handen att denna tolkning, när det gäller förande av statligt fordon i de flesta fall torde gå i negativ riktning. Vidare synes det föga tilltalande att staten på detta sätt vid en körning som sker för dess räkning skall s. a. s. åka snålskjuts på en eventuellt befintlig privat förarplatsförsäkring. Man har f. ö. inga garantier för att förarplatsförsäkringsvillkoren i denna del kommer att kvarstå oförändrade i framtiden. Med hänsyn till det sagda har utredningen förkastat även nu diskuterade avgränsningsmetod.

I detta sammanhang kan man även diskutera möjligheten att anknyta förarskyddet till den statliga grupplivförsäkringen. Utredningen har emellertid avstått från en sådan lösning, främst med hänsyn till den omfattande utbyggnad av förmånssidan särskilt med invaliditetsskydd som då dessutom skulle få ske för en alldeles speciell kategori, fordonsförarna. Möjligen kommer saken i ett annat läge om grupplivförsäkringen byggs ut till att omfatta även ett generellt invaliditetsskydd, en fråga som lär vara föremål för diskussion i annat sammanhang, men som faller utanför utredningens uppdrag. Det blir då knappast aktuellt att primärt använda sig av grupplivförsäkringens personavgränsning, så mycket mindre som denna, i fråga om statens arbetstagare, innehåller vissa – låt vara föga betydelsefulla – krav beträffande anställningens karaktär och varaktighet (16 § reglementet angående statens grupplivförsäkring) som inte synes passa i nu förevarande sammanhang. Dessutom täcker grupplivförsäkringen normalt inte studerande eller sådana praktikanter, som ej kan anses som anställda.

Utredningen har i stället kommit fram till att i princip all körning som sker för statens räkning bör vara täckt av ett skydd som bekostas av staten. Tjänsteresor med eget fordon bör dock vara undantagna. Det bör ankomma på den enskilde tjänstemannen att själv förarplatsförsäkra sin bil bl. a. med tanke på att vid fastställande av den statliga bilersättningen sådan försäkringskostnad har beaktats. I övrigt bör skyddet som regel gälla oavsett om det är en statens arbetstagare, en tjänstepliktig, en studerande eller praktikant eller annan som i tjänsten eller inom ramen för statlig utbildning eller eljest lovligen för statligt motorfordon. Det blir då självfallet utan betydelse om sådan körning ingår som en väsentlig del av arbetsuppgifterna eller inte. Härigenom skapas ett skydd som lämnar så litet luckor som möjligt, och risken för att man därvid råkar täcka något enstaka oförutsett fall, som inte rimligen bör vara täckt av ett statligt skydd, synes helt negligerbar. Mot en invändning att en del ytterst oralistiska situationer då även kommer att täckas och därför hellre borde utelämnas kan replikeras, att skulle trots allt ett som uteslutet betraktat skadefall inträffa, ett starkt opinionstryck på staten att likväl täcka skadan troligen då blir följden, särskilt om omständigheterna i fallet är ömmande. Det kan då vara lika bra att öppna möjlighet härtill med en gång, särskilt som kostnaderna i denna del är obetydliga och det dessutom medger en mer lätthanterlig författningsreglering. Utredningens ställningstagande i denna del innebär alltså, att skyddet inte primärt knyts till personkategorier.

En möjlighet vore att knyta skyddet till den handling, som berättigar befattningshavaren att föra fordonen, exempelvis trafikkort, förarbevis eller liknande. Såsom redan framgått av 7.1 saknas emellertid enhetliga sådana handlingar inom statsförvaltningen, varför ej heller denna lösning är realiserbar.

Det återstår följaktligen endast att knyta skyddet primärt till fordonet. Detta synes så mycket naturligare som det innebär samma konstruktion som enligt den privata förarplatsförsäkringen, vilken skyddet när-

mast avser att motsvara. Det medför f. ö. att man får ett ur beräkningsunderlagssynpunkt betydligt lättare material att handskas med. Fordonsparkens omfattning är känd och relativt lätt avgränsad. Vidare känner man till fordonens nyttjandegrad och användningsområden, vilket även ger ett ur skadefrekvenssynpunkt relativt säkert underlag för en kostnadsbedömning.

Frågan om vilka fordonskategorier skyddet skall gälla återkommer utredningen närmare till i det följande. Detsamma gäller problemet med fordon som inte ägs men nyttjas av staten. Vidare behandlas nedan innebörden av begreppet förare och frågan om skyddet också bör gälla för dem som ibland i statlig tjänst provar eller förflyttar privata fordon och där skydd inte ges av förarplatsförsäkring.

Det skydd som det här gäller kan naturligtvis uppnås genom att staten, liksom andra arbetsgivare kan göra, förarplatsförsäkras sina fordon hos försäkringsbolagen. Detta förutsätter – om inte ett specialavtal (underhand från bolagshåll preliminärt kostnadsberäknat till 1 milj. kr.) kan träffas – att fordonen också trafikförsäkras. Fördelen med ett sådant arrangemang skulle vara att man kunde utnyttja en redan existerande och med problematiken förtrogen administrativ apparat för skaderegleringen. Denna fördel skulle emellertid nås fullt ut bara om statens samtliga fordon både trafik- och förarplatsförsäkrades. F. n. är bara ca en femtedel trafikförsäkrad. Med hänsyn till att det i utredningens direktiv sägs ifrån att en nämnvärt ökad användning av privat försäkring inte bör komma ifråga och till att det också synes högst tveklaktigt om ett sådant alternativ i längden skulle bli billigare för staten än självrisk vill utredningen inte föreslå försäkringsvägen. Vid detta ställningstagande skulle man snarare kunna överväga om inte hittillsvarande försäkringar av statliga fordon bör bringas att upphöra och staten i fortsättningen bära självrisk för såväl trafikansvaret som förarskyddet för alla sina fordon och sköta skaderegleringen själv. Vad detta administrativt skulle innebära återkommer utredningen till.

I frågan om förarskyddet bör regleras genom kollektivavtal eller genom författning har utredningen samrått med statens avtalsverk. Därvid har avtalsverket framhållit att ett förarskydd i och för sig faller inom det avtalsfria området enligt statstjänstemannalagen. En avtalsreglering borde vidare enligt verkets mening bara komma ifråga om skyddet skulle anknyta till person, inte om det skulle anknyta till fordonet. En personanknytning tedde sig emellertid vansklig med hänsyn till avgränsnings- och tillämpningssvårigheter. Vid tillämpningen av ett eventuellt avtal måste man sålunda enligt verket ta ställning till om bilförarverksamheten är en väsentlig del av anställningen. Detta skulle med säkerhet medföra många tolkningstvister och oklara gränssfall. Att ge ett avtal en konstruktion som får sådana konsekvenser vore mycket otillfredsställande. Tilläggas kan att avtalets förmåner – med den oklara avtalskonstruktionen – kan antas komma att i större utsträckning tillfalla organiserade arbetstagare än oorganiserade på grund av organisationernas bevakning av arbetsgivarens avtalstolkning i allmänhet. För att undvika här antydda tillämpningssvårigheter skulle man nog nödgas bestämma avtalets tillämpningsområde genom en exakt uppräkningslista av de kategorier anställda (även arbetare) som skyddet skall omfatta. En sådan uppräkningslista av förmånsberättigade anställda torde vara mycket svår att åstadkomma.

En annan olägenhet med en avtalskonstruktion sammanhänger enligt avtalsverket med den förhandlingsordning som tillämpas vid lösande av rättstvister för statstjänstemän. Om en tjänsteman gör gällande att arbetsgivaren genom feltolkning av ett kollektivavtal betalat ut mindre än vad avtalet ger tjänstemannen rätt till, skall tvisten enligt gällande huvudavtal i första hand lösas genom förhandling mellan parterna. Sådan förhandling förs lokalt mellan berörd myndighet och arbetstagarorganisation. Om tvisten inte kan lösas vid lokal förhandling, kan part hänskjuta frågan till central förhandling mellan avtalsverket och huvudorganisationen. Om inte heller den centrala

förhandlingen leder till enighet kan frågan föras vidare till arbetsdomstolen men där emot inte till allmän domstol. Vid sådana lokala och centrala förhandlingar och även i processer i arbetsdomstolen gäller det främst att söka utröna vad förhandlingsparternas avsikt vid avtalslutandet varit i den fråga tvisten rör.

Det förefaller då ligga närmast till hands att de bedömningar och avvägningar av ersättningsnivåer som sammanhänger med ett förarplatsskydd baseras på försäkringsmässiga grunder och alltså inte på ett utrönande av partsviljan i en förhandling. Av dessa skäl har statens avtalsverk avrått från avtalsreglering.

Utredningen delar avtalsverkets uppfattning och förordar därför, att det statliga förarskyddet regleras i offentligrättslig ordning, så mycket mera som det enligt utredningens förslag skall täcka även andra kategorier än i egentlig mening anställda.

8.2 Fordonen

När det gäller frågan om vilka slags fordon som skall omfattas av det statliga förarskyddet är en grundläggande synpunkt naturligtvis hur stor risken generellt sett är för att föraren skall skadas. Det faller sig därvid naturligt att rikta uppmärksamheten på de fordonskategorier som avses i bilansvarighetslagen och TFL, eftersom den krets av fordon som avses i dessa lagar torde ha bestämts i huvudsak just med hänsyn till skaderisken, låt vara att det där främst torde vara faran för skada på tredje man, som man tänkt på. Dessa båda fordonskategorier är identiska utom såtillvida, att fordon som bara används inom vissa »inhägnade områden» är undantagna från TFL. Det bör vidare beaktas att eftersom förarplatsförsäkringen f. n. är accessorisk till trafikförsäkringen den praktiskt sett omfattar bara de fordonskategorier som avses i TFL.

Utredningen anser att det statliga förarskyddet bör omfatta i vart fall de fordonsslag som avses i bilansvarighetslagen. Något undantag bör alltså inte göras för fordon

inom »inhägnade områden». Utredningen tänker härvid bl. a. på det relativt stora antal fordon som tillhör luftfartsverket, vilka används uteslutande inom flygplatsområdena men vars förare dock kan vara utsatta för en viss olycksfallsrisk. Under utredningsarbetet har övervägts att utvidga förarskyddet till att omfatta även bandtraktorer och vissa motorredskap exempelvis hjullastare. Motivet härför skulle vara att särskilt föraren utsätts för en viss risk vid trafik med sådant fordon. Emellertid har utredningen ansett det lämpligare att i avvaktn på resultatet av motorredskapsutredningens arbete inte lägga fram förslag härom. Genom en anknytning till bilansvarighetslagens motorfordonsbegrepp erhålls också en författningstekniskt enkel lösning som får anses vara i stort sett materiellt tillfredsställande och som vidare medför en automatisk anpassning om bilansvarighetslagen i framtiden anses böra omfatta fler fordonslag än f. n.

Av de sålunda bestämda fordonen skall givetvis först och främst skyddas sådana som ägs av staten. Några svårigheter att fastställa om ett fordon tillhör staten torde inte uppstå. Hit hör givetvis inte fordon som ägs av statliga bolag. Sådana fordon är i detta sammanhang att likställa med privatägda.

Skulle undantagsvis ett fordon som staten sålunda äger vara förarplatsförsäkrat, t. ex. om det lämnas in för reparation i privat verkstad och därunder omfattas av s. k. flytande förarplatsförsäkring, bör det inte täckas av det statliga förarskyddet.

Vidare bör emellertid skyddet också omfatta vissa fall då fordon inte ägs men nyttjas av staten. Såsom framgår av 6.3 är dessa fordon i vissa fall befriade från trafikförsäkringsplikt. De är följaktligen normalt inte förarplatsförsäkrade och bör därför täckas av det statliga skyddet. Större delen av de under fredstid av staten förhyrda fordonen är däremot trafikförsäkringspliktiga. Det torde likväl inte sällan inträffa att sådant fordon saknar förarplatsförsäkring. I sådana fall bör det statliga förarskyddet träda in. Detta torde vara en mera prak-

tisk lösning än att som ett villkor för inhyrning krävs att fordonet förarplatsförsäkras.

Utredningen föreslår alltså att det statliga förarskyddet som huvudregel skall omfatta motorfordon som staten äger, hyr eller har till låns eller eljest tagit i anspråk för nyttjande (t. ex. rekvisitionsfallen) och vilka icke är förarplatsförsäkrade. Det bör beträffande nyttjande av fordon, som undantagits från trafikförsäkringsplikt, uttryckligen framhållas att det statliga förarskyddet avses täcka hela den tid befrielsen från trafikförsäkringsplikten gäller, således även färd till och från avlämningsplatsen.

Som berörts i 6.7 förekommer – låt vara i blygsam skala – uthyrning eller utlåning av statliga motorfordon till privata personer eller organisationer. I ett fåtal av dessa fall har till utlåningsverksamheten knutits bestämmelser om att ansvarighetsförsäkring och i vissa fall kaskoförsäkring måste tecknas. Några bestämmelser om krav på förarplatsförsäkring finns veterligen ej, men givetvis möter ej hinder att teckna sådan försäkring när ansvarighetsförsäkring finns. Enligt utredningens mening bör i dessa fall gälla att fordonet omfattas av det statliga förarskyddet om det ej är förarplatsförsäkrat, annars inte.

8.3 Förare m. m.

Sedan det sålunda fastställts, vilka fordon som bör omfattas av det statliga förarskyddet – i den föreslagna författningstexten betecknade statliga motorfordon – återstår med den principståndpunkt som intagits under 8.1 i huvudsak bara att fastställa innebörden av begreppet förare. Någon annan personavgränsning behövs inte. Eftersom syftet med förarskyddet är att skydda den, som anses som förare enligt bilansvarighetslagen och därför inte täcks av fordonsägarens trafikansvar, är det nödvändigt att förarskyddets förarbegrepp är identiskt med bilansvarighetslagens. Det är därför tillräckligt att i förevarande sammanhang helt enkelt föreskriva, att som förare anses den

som är att anse som förare enligt bilansvarighetslagen. Den praxis som utvecklats och kommer att utvecklas vid tillämpning av nämnda lag blir då avgörande även för det statliga förarskyddet.

Det må dock erinras om att förarskyddet självfallet i allt väsentligt bara skall gälla för körningar i tjänsten. Den nu antydda begränsningen avser utredningen – som återkommer härtill i det följande – att uppnå genom ett krav att fordonet i princip inte får ha förts utan lov.

Slutligen bör tas upp en fråga om det statliga förarskyddet inte också bör omfatta en annan, låt vara liten grupp av fall, som knappast kan anses täckt genom det hittills föreslagna. Utredningen syftar här främst på fall – redovisade under 7.2 – där någon i statens tjänst provar (t. ex. bilinspektionen) eller förflyttar (t. ex. polisen) ett privat motorfordon utan att därvid vara skyddad av förarplatsförsäkringen. En sådan körning kan knappast anses ske primärt för statens räkning. Det är likväl rimligt att den som under sådana förhållanden har att föra fordonet inte lämnas utan skydd. Skall skydd ges torde emellertid här behövas en särskild personavgränsning. Utredningen föreslår en regel av innebörd, att med förare av statligt motorfordon likställs den vilken såsom statsanställd, tjänstepliktig eller deltagare i utbildning, som anordnas av staten, för motorfordon, som inte är statligt och inte heller är förarplatsförsäkrat, för att prova eller förflytta fordonet. Att göra det statliga skyddet avhängigt av om föraren råkar vara skyddad av en egen förarplatsförsäkring – alltså därför att körningen kan anses tillfällig – bör enligt utredningens mening främst med hänsyn till gränsdragningsvarigheterna inte komma ifråga, här lika litet som eljest. Utredningen förutsätter då att ersättning från sådan förarplatsförsäkring inte kommer att utgå, när det statliga skyddet sålunda träder in. Om utredningens förslag accepteras skulle det alltså vara lämpligt om det infördes en undantagsklausul i de privata försäkringsvillkorens regel rörande tillfälligt förande av annat fordon för alla de fall där statligt förarskydd ges.

8.4 Förarskyddets utsträckning i vissa hänseenden

I beskrivningen av den privata förarplatsförsäkringen har relaterats att denna vid sin tillkomst utformades som en olycksfallsförsäkring som skulle utfalla, när föraren skadades i följd av trafik med det försäkrade motorfordonet och han befann sig däri. Några år senare tog man till följd av vissa uppmärksammade skadefall bort bestämmelsen att föraren skulle befinna sig i fordonet. Tre år senare gick liberaliseringen ännu längre. Kravet på att skadan skulle ha skett i följd av trafik med fordonet byttes ut mot ett krav på att skadan skulle ha inträffat under färd med fordonet och vidare utvidgades skyddet till att omfatta inte bara själva färden utan även kortare uppehåll i färden i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Som påpekats i 5.4 går den senaste liberaliseringen utöver vad som ursprungligen avsetts med förarplatsförsäkringen, nämligen att täcka den lucka, som uppstår genom att fordonsägarens trafikansvar inte täcker fordonets förare.

Bl. a. med tanke på tjänstgöringsförhållandena för statliga bilförare och passagerare – det kan i många fall vara en ren tillfällighet vem som för fordonet vid en given tidpunkt – måste det anses angeläget att utjämna den nuvarande skillnaden i nu förevarande hänseende mellan förare och passagerare. Att då ge föraren skydd i vissa situationer, när passageraren inte får det, är inte tilltalande. Utredningen anser därför att förarskyddet bör utgå vid skada i följd av trafik med fordonet, vare sig han vid olyckstillfället befinner sig i eller utanför detsamma, dvs. samma regel som gäller för passageraren. Det kan visserligen i enstaka fall framstå som tvivelaktigt, om en skada inträffat i följd av trafik eller inte, men man har dock här en etablerad praxis att falla tillbaka på, nämligen den som kommit fram vid tillämpningen av bilansvarighetslagen och TFL. Skulle man istället här ta upp förarplatsförsäkringens system skulle man få nya besvärliga gräns-

dragningsproblem (exempelvis med en »kort stunds» uppehåll i färden eller med fordons »omedelbara närhet»), låt vara också då endast sällan.

Den privata förarplatsförsäkringen täcker i princip geografiskt alla de länder där trafikförsäkring (eller med riktigare terminologi den trafikförsäkringen motsvarande ansvarighetsförsäkringen) f. n. gäller dvs. i stort Västeuropa samt några av de östeuropeiska länderna. Såsom redan tidigare påpekats uppstår även här en viss divergens mellan det skydd en passagerare erhåller enligt trafikförsäkringsbestämmelserna och det som föraren erhåller ur den privata förarplatsförsäkringen. I ett flertal länder täcker nämligen inte trafikansvarighetsförsäkringen en icke betalande medpassagerare och då en utomlands inträffad skada skall regleras efter respektive länders trafikförsäkringslagstiftning torde i vissa fall sålunda »överkompensation» ges till föraren. Eftersom en princip om förarens likställande med passagerare uppenbarligen inte går att tillämpa på ett rimligt sätt i en situation som den nyss nämnda och då det synes självklart att en statlig fordonsförare inte bör vara sämre ställd vid färd utomlands än inom riket föreslår utredningen att förarskyddet i princip skall täcka även skada inträffad utom riket.

Detta förslag synes ha synnerligen ringa betydelse ur kostnadssynpunkt i beaktande av det fåtal tillfällen då svenska statsägda fordon används utomlands.

Med tanke på de utomlands permanent stationerade fordonen tillhörande utrikesförvaltningen, som regelmässigt förs av på platsen anställd arbetskraft, synes emellertid vissa inskränkningar i de generella reglerna bära övervägas. Sociala, avtals- resp. försäkringsförhållanden för dessa bilförare varierar avsevärt från land till land. Det synes därför lämpligast att det skydd dessa bör erhålla bereds dem i särskild ordning genom medverkan av privata försäkringsbolag med lokal erfarenhet lämpligen i samband med att frågan om ansvarighetsförsäkring i övrigt löses. Däremot bör givetvis det statliga förarskyddet omfatta exempel-

vis svensk beskickningspersonal och personal vid svenskt FN-förband. För att få ovanstående synpunkter tillgodosedda torde förarskydd vid resor utomlands med statligt fordon bära krävas att föraren är svensk medborgare eller har den anknytning till Sverige, som bosättning här innebär.

I de sällsynta undantagsfall av förarskador utomlands, då kungörelsen om ersättning i vissa fall i anledning av sjukdom eller skada, som ådragits utom riket, är tillämplig, skall givetvis inte utgå någon dubbelersättning. Antingen sker en samordning (vid utredningens schablonalternativ, se 1 § tredje stycket, nämnda kungörelse) eller kopplas förarskyddet bort (vid utredningens skadeståndsalternativ 1 §).

9.1 Inledande synpunkter

Såsom redan tidigare framhållits var anledningen till att den privata förarplatsförsäkringen infördes den att det egna fordonets trafikförsäkring normalt lämnar föraren utan skydd under det att medpassagerare i praktiskt taget alla fall skyddas av trafikförsäkringen. Det gällde därför att täppa till denna lucka. Det skydd som förarplatsförsäkringen ger föraren skiljer sig emellertid såsom tidigare nämnts i åtskilliga avseenden från det skydd som trafikförsäkringen ger bl. a. passagerare. Trafikförsäkringen täcker den skada som drabbar passageraren i följd av trafik med fordonet i den mån passageraren har rätt till skadestånd härför av fordonets ägare. Förarplatsförsäkringen åter omfattar kroppsskada som drabbar föraren genom olycksfall under färd med det försäkrade fordonet eller när han under en kort stunds uppehåll under färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Försäkringen gäller dock bara för dödsfall och invaliditet. Ersättning utgår med schematiskt fastställda engångsbelopp i allt väsentligt oberoende av i vad mån skadan täckts från annat håll (arbetsgivare, socialförsäkring, grupplivförsäkring, tjänstepensionering och skadestånd). Förarplatsförsäkringen omfattar dock bl. a. inte skada som uppkommit genom grov vårdslöshet från förarens sida.

Vad först beträffar själva rätten till er-

sättning från försäkringsgivaren följer av det sagda att passagerare från trafikförsäkringen inte får någon ersättning om fordonets ägare (motsvarande) är exculperad, dvs. när det styrkes att skadan varken förorsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren (brukaren). Vidare gäller att om passageraren är styrkt medvållande kan hans ersättning bli jämkad. De nu angivna situationerna är emellertid sällsynta i praktiken. Från förarplatsförsäkringen däremot utgår ersättning även om fordonets ägare är exculperad och även om föraren varit vårdslös. Om det förelegat grov vårdslöshet eller rattfylleri o. d. utgår dock inte någon ersättning alls. Någon efter vållandegraden jämkad ersättning förekommer inte. Trafikförsäkringen täcker vidare bara sådan skada som uppkommer i följd av trafik med fordonet. För förarplatsförsäkringens del har man numera slopat denna begränsning och i stället infört enbart temporala och s. a. s. geografiska begränsningar.

Vad därefter beträffar ersättningsbeloppet i och för sig är skillnaderna betydande. Passageraren får ersättning enligt en individuell bedömning jämlikt allmänna skadeståndsrättsliga principer för exempelvis läkarkostnader, förlorad arbetsförtjänst (ev. livränta för framtiden), sveda och värk samt framtida men. När det gäller ekonomisk skada syftar man i princip till fullständig täckning. Efterlevande kan få ersättning för förlust av försörjare. Vad den skadelidande

för täckning av skadan får från socialförsäkringen eller från annan personförsäkring av egentlig skadeförsäkringsnatur eller exempelvis från SPR skall i princip räknas av. Med egentlig skadeförsäkring avses sådan försäkring, där omfattningen av försäkringsgivarens betalningsskyldighet begränsas av den ekonomiska skada försäkringsfallet medfört. Däremot sker i princip inte någon avräkning för vad som utgår på grund av summaförsäkring dvs. sådan försäkring där ett överenskommet försäkringsbelopp utbetalas utan hänsyn till omfattningen av liden skada. Förarplatsförsäkringen åter täcker bara dödsfall och invaliditet och utgår med ett schematiskt fastställt engångsbelopp. Den individuella bedömning som ifrågakommer avser i huvudsak bara ålders- resp. invaliditetsgradering.

Förarplatsförsäkringen kan i det individuella fallet ge betydande över- eller underkompensation i förhållande till den verkliga skadan. Med hänsyn härtill och till att utgångspunkten varit att föraren skulle få ett skydd, som han tidigare saknat men passagerare haft, har utredningen i första hand övervägt en konstruktion av det statliga förarskyddet som helt enkelt skulle innebära att föraren skulle få ett ekonomiskt skydd som om han varit passagerare.

En princip sådan som den angivna kan emellertid inte upprätthållas fullt ut. Föraren måste givetvis vara skyddad oberoende av ägarens exculpation. Skulle vidare förarens ersättning jämkas efter graden av styrkt vållande å hans sida, skulle skyddets värde för honom minskas betydligt. Medan det praktiska utrymmet för medvållande från en passagerares sida är litet, är det desto större i fråga om föraren. Förarskyddet bör därför enligt utredningens mening i detta avseende utformas efter mönster av förarplatsförsäkringen och alltså gälla oberoende av vårdslöshet från förarens sida. Ersättning bör dock i regel inte utgå i fall av grov vårdslöshet eller rattfylleri o. d.

När det gäller ersättningens omfattning leder förarens likställande med passagerare, som framgår av det anförda, i princip till att föraren får full ersättning för sin

skada, varken mer eller mindre, givetvis under förutsättning att skadan är ersättningsgill enligt allmänna skadeståndsregler. Detta resultat är enligt utredningens mening också det ur materiell synpunkt riktiga. Det leder till att föraren i görlig mån försätts i samma situation som han skulle varit i om skadan inte inträffat. Någon slumpbetonad vinst eller förlust med anledning av skadan kommer inte att uppstå. Det blir inte heller några – måhända materiellt svärmotiverade – skillnader mellan förarens skydd och passagerarens. Detta resultat skulle vara så mycket mer befogat som det inom den statliga sektorn ofta, när flera i tjänsten färdas i en bil, kan bero på en tillfällighet, vem som för bilen när en trafikolycka inträffar.

Det sålunda till sina grunddrag antydda systemet benämner utredningen *skadeståndsalternativet*. I det följande avsnittet (9.2) behandlas detta alternativ närmare.

Det finns emellertid givetvis också den möjligheten, att man i mer eller mindre nära anknytning till förarplatsförsäkringen skapar ett starkt schablonmässigt system med ersättningar i form av engångsbelopp. I så fall bör förarskyddet begränsas till dödsfall och invaliditet, så mycket mer som även den privata förarplatsförsäkringen bara täcker sådana skador. Till förmån för ett system av denna art kan – förutom synpunkter om likställighet med de privata förarna – givetvis åberopas administrativa skäl. Ett alternativ av nu antytt slag kallar utredningen *schablonalternativet*. Det kommer också att närmare behandlas i det följande (9.3).

9.2 Skadeståndsalternativet

Skadeståndsalternativet kräver föga författningsreglering, eftersom man kan hänföra sig till ett redan existerande normsystem. Ett motargument är, att detta regelsystem är tämligen komplicerat och inte till alla delar klart. Det grundar sig också i betydande utsträckning bara på rättspraxis. Vidare kan det kräva omfattande utredning-

ar beträffande olika faktiska förhållanden i de särskilda fallen. Det kan bl. a. gälla att bedöma efterlevandes underhållsbehov eller att beräkna förlorad arbetsförtjänst dels för förfluten tid, dels för framtiden. I synnerhet det sistnämnda bedömandet är ofta vanskligt. Å andra sidan måste det anses vara en fördel för de tillämpande myndigheterna att man härigenom skulle anknyta till ett sedan länge känt och etablerat regelsystem. Såsom närmare utvecklas i ett följande avsnitt (11.2) torde f. ö. ersättningsfallen bli relativt få. Att reglerna för ersättningarnas beräkning måhända är något komplicerade framstår då inte som någon alltför stor olägenhet, i all synnerhet i den mån de kommer att tillämpas av organ, som redan nu känner väl till dem i samband med reglering av vanliga trafikskador.

Om man väljer skadeståndsalternativet uppstår emellertid vissa särskilda spörsmål.

När två eller flera fordon är inblandade i en trafikolycka kan föraren av ett fordon vara berättigad till skadestånd helt eller delvis av motpart och därmed till ersättning ur dennes trafikförsäkring. Denna ersättningsrätt bör dock enligt utredningens mening inte avräknas på förarskyddet. Däremot torde man kunna utgå från att förarskyddet i detta fall kommer att avräknas vid fastställande av motpartens skadeståndsskyldighet, eftersom förarskyddet enligt skadeståndsalternativet i princip är anpassat till den verkliga skadan och följaktligen är av samma karaktär som en egentlig skadeförsäkring. En logisk konsekvens av detta är att staten kan få regressrätt mot den andra sidan för vad staten utgivit på grund av förarskyddet, givetvis i den mån den sidan enligt vållandefördelningen skall bära skadan. Genom regressrätten får staten en viss täckning för sina kostnader. Tillräckliga skäl av administrativ eller annan art för att som skett inom den allmänna försäkringen och som kommer att ske inom yrkesskadeförsäkringen slopa denna regressmöjlighet anser utredningen inte föreligga.

Särskilt bör beaktas att de administrativa svårigheter, som är en av anledningarna till

att regressrätten enligt YFL tas bort (se prop. 1967:147, s. 106–107), torde sakna motsvarighet i nu förevarande sammanhang. Eftersom förarskyddet enligt detta alternativ inriktas på utfyllning till full skadetäckning, kommer det nämligen att saknas utrymme för exempelvis någon trafiklivränta från motparten vid sidan om förarskyddet. Mot trafikförsäkringsbolaget kommer således för skada som täcks av förarskyddet inte att kunna riktas annat krav än regresskravet och detta – vilket som förarskyddets belopp ej påverkas av sedermera inträdande ändringar av de utgående socialförsäkringsbeloppen – torde inte medföra särskilda svårigheter. Som antytts får staten självfallet inte bättre rätt mot den ersättningskyldige än den statlige föraren hade. Det bör dock stadgas att statens regressrätt inte påverkas av uppgörelse mellan föraren och den ersättningskyldige.

När det gäller *dödsfall* leder allmänna skadeståndsrättsliga regler till dels ersättning för vårdkostnader, begravningskostnader o. d., dels ersättning till vissa efterlevande till den avlidne föraren.

Vid fastställande av ersättningen för begravningskostnader o. d. torde jämlikt skadestandsreglerna avdrag böra göras för den begravningshjälp som utgått enligt YFL och enligt kollektivavtal. Visserligen är nämnda former av begravningshjälp i största utsträckning schabloniserade, men deras belopp anknyter till och håller sig inom ramen för vad begravningskostnader i allmänhet rent faktiskt uppgår till och kan därför sägas åsyfta att åtminstone delvis täcka den konkreta skadan i denna del. Detsamma kan visserligen sägas om den begravningshjälp som i vissa fall utgår från grupplivförsäkringen men eftersom denna försäkring i övrigt helt torde ha karaktären av en sådan summaförsäkring som utgår vid sidan om skadestånd är det tveksamt om denna form av begravningshjälp skall dras av vid fastställande av skadestånd som nu avses. Utredningen lutar för sin del närmast åt att sådant avdrag ej bör ske. Man får emellertid hålla i minnet att enligt skadeståndsalternativet förarskyddet automatiskt

följer de allmänna skadeståndsreglernas utveckling genom lag och praxis.

Vad därefter gäller rätten till ersättning för vissa efterlevande till den avlidne föraren blir det f. n. bestämmelserna i 6 kap. 4 § strafflagen som skall tillämpas. Som framgått tidigare avses här endast sådana efterlevande, som enligt stadgande i lag hade rätt till underhåll av den dödade föraren. Det är således i huvudsak bara barn, make och föräldrar som överhuvudtaget kan komma ifråga. Ersättningsrätten inträder om den underhållsberättigade genom dödsfallet kommer att sakna erforderligt underhåll. Rättens omfattning är enligt nämnda lagstadgande beroende av en skälighetsprövning på grundval av inte bara underhållsbehovet, utan också den skadevållandes ekonomiska förhållanden och andra omständigheter, exempelvis skadevållarens högre eller lägre grad av skuld. Då nu dessa regler skall appliceras inom förarskyddet torde det emellertid vara självklart, att hänsyn inte kan tas till förhållanden som är hänförliga till en eventuell tredje man som vållat skadan, t. ex. dennes ekonomi, grad av skuld etc. Detta torde knappast behöva komma till särskilt uttryck i författningstexten. I detta sammanhang kommer således skälighetsprövningen främst att grunda sig på underhållsbehovet, varvid också den avlidne förarens tidigare förvärvsinkomster samt ålder kommer in i bilden. Liksom eljest avräknas vad som utgår på grund av socialförsäkring o. d. Eftersom det här är fråga om behovsprövning, kan vidare som tidigare framhållits även belopp som utfaller på grund av en summaförsäkring tänkas minska ersättningsrätten. Genom nu skisserade lösning tillgodoses i princip de enligt lag underhållsberättigades intressen till skillnad i åtskilliga fall från vad som följer av förarplatsförsäkringens system. Å andra sidan leder alternativet till att andra arvingar, testamentstagare, särskilt utsedda förmånstagare eller allmänna arvsfonden inte får något belopp, vilket kan bli fallet enligt förarplatsförsäkring.

Till det sagda bör dock uttryckligen läggas att, när det gäller statens regressrätt mot

en skadevållare för vad staten på grund av förarskyddet utgivit till förarens efterlevande, skadevållarens förhållanden blir relevanta i vanlig ordning. Staten får ju i princip inte bättre rätt än föraren resp. hans efterlevande hade. Skadevållarens ekonomi torde emellertid enligt praxis i motsvarande fall inte heller vid regress böra beaktas, när trafikförsäkring å hans sida träder in.

Enligt förarplatsförsäkringens utges dödsfallsersättning endast om olycksfallet föranlett förarens död inom tre år. Genom denna bestämmelse har man velat undvika en del bevisvårigheter. Särskilt med hänsyn till det ringa antal fall av denna art som här kan bli aktuella finns det enligt utredningens mening inte någon anledning att ha en sådan tidsbegränsning inom det statliga förarskyddet.

När det gäller *invaliditet* och *andra personskador* erinrar utredningen om att förarplatsförsäkringens endast täcker det förstnämnda, varmed förstås en för framtiden bestående arbetsförmåga. Enligt skadeståndsrättsliga principer skall däremot det inkomstbortfall, som skadan föranlett, ersättas antingen det är hänförligt till en akut sjukdomsperiod eller ett invaliditetstillstånd och oberoende av om invaliditeten är för framtiden bestående eller ej. Utredningen har ingående övervägt att begränsa förarskyddet enligt skadeståndsalternativet till fall av invaliditet. De huvudsakliga skälen för ett sådant avsteg från den principiella likställigheten mellan förare och passagerare skulle vara följande. De statliga kollektivavtalens bestämmelser om sjuklön medför att något inkomstbortfall knappast uppkommer under en akut sjukdomsperiod. Om endast invaliditetsfallen tas med skulle vidare det stora flertalet fall av förarskador överhuvudtaget inte bli aktuella inom det statliga förarskyddet, vilket givetvis skulle vara en fördel ur administrativ synpunkt. Emellertid skulle då vissa särskilda problem uppstå speciellt i fråga om tidsbegränsad resp. ej tidsbegränsad invaliditet, ersättning för lyte och men samt för sveda och värk. Ätminstone skulle till största delen sistnämnda form av ersättning falla bort.

Mot bakgrunden av det nu anförda har utredningen stannat för att inte göra någon sådan begränsning som nu diskuterats. Det må erinras om att även om man tar med sådana förarskador som ej går till invaliditet blir det totala antalet skadefall tämligen obetydligt. Föraren får således enligt detta alternativ ersättning för personskada fullt ut lika med passagerare. I fråga om såväl vilka skador som är ersättningsgilla som ersättningsbeloppens beräkning tillämpas alltså allmänna skadeståndsrättsliga regler.

Enligt förarplatsförsäkringen fastställs invaliditeten en gång för alla. Detta skall ske senast tre år efter olycksfallet. Enligt yrkesskadeförsäkringen däremot kan invaliditetsgraden omprövas vid väsentligt ändrade förhållanden. Man kan också enligt YFL till en början nöja sig med att bestämma invaliditetsgraden endast för viss tid, och vidare kan man fastställa en invaliditetsgrad för viss tid och en annan invaliditetsgrad under annan tid. Inom den allmänna skadeståndsrätten föreligger inte något principiellt hinder mot att fastställa olika invaliditetsgrader för olika tider. Om det i en lagakraftvunnen dom har fastställts viss eller vissa invaliditetsgrader för angiven tid torde det däremot finnas mycket begränsade möjligheter att få invaliditetsgraden för samma tid omprövad. Emellertid är det inte omöjligt att begränsa avgörandet i en skadeståndprocess till att avse livränta endast för viss tid och att således även domen begränsas till att avse denna tid, med rätt för den skadelidande att för tiden därefter föra ytterligare talan om livränta. Vad beträffar det statliga förarskyddet enligt skadeståndsalternativet har utredningen med hänsyn till det önskvärda i likheten med passagerarskyddet stannat för att föreslå ett system motsvarande det som gäller inom den allmänna skadeståndsrätten. Någon möjlighet till omprövning av den en gång för viss tid fastställda invaliditetsgraden kommer då i princip inte att föreligga. Däremot kan den myndighet som beslutar i ärendet till en början nöja sig med att ta ställning till invaliditetsgraden för en begränsad tid framåt och hänvisa den ersättningsberätti-

gade till att för tid därefter återkomma för förnyad prövning. Vid den nya prövningen har myndigheten sedan full handlingsfrihet vid sin bedömning. Av administrativa skäl kan det dock vara önskvärt att denna möjlighet att tidsbegränsa avgörandets giltighet används med en viss återhållsamhet. I sådana fall när myndigheten sålunda avsiktligt begränsar sin prövning till att gälla bara viss tid bör den i sitt beslut uttryckligen säga ifrån att vederbörande förbehålls rätt att återkomma för tiden därefter.

En livränta som utgår på grund av det statliga förarskyddet enligt detta alternativ bör givetvis vara värdesäkrad liksom fallet är beträffande livräntor enligt YFL och trafiklivräntor. Vad gäller systemet för värdesäkring synes det i detta sammanhang naturligtast att anknyta till vad som gäller för trafiklivräntorna. Detta medför likhet med passagerarens skydd. Det bör således föreskrivas att till livränta, som nu avses, utgår indextillägg enligt lagen den 1 december 1967 (nr 663) om tillägg till vissa trafiklivräntor. En regressrätt för staten kan givetvis inte gälla sådant indextillägg annat än när regressrätten görs gällande mot trafikförsäkringsgivare. Sistnämnda fall torde emellertid bli det i praktiken oftast förekommande.

Bilansvarighetslagen och därmed TFL omfattar inte skador på egendom, som befordras med fordonet. Enligt vad utredningen inhämtat tillämpar emellertid trafikförsäkringsgivarna f. n. en praxis som innebär att passagerare i viss utsträckning får ersättning ur det egna fordonets trafikförsäkring för skada på egendom som han hade med sig i fordonet. Detta gäller i huvudsak skada på burna kläder och andra föremål som man normalt bär på sig, dock bara intill vissa maximibelopp. Den ersättning för sakskada som sålunda i praktiken brukar utges till passageraren är följaktligen begränsad. Även om formellt skadeståndsrättsliga skäl synes tala mot ett utvidgande av förarskyddet till att omfatta även vissa sakskador, anser likväl utredningen med hänsyn till dels likformigheten med nuvarande trafikförsäkringspraxis

när det gäller passageraren, dels de obetydliga kostnaderna, att enligt skadeståndsalternativet möjlighet bör finnas för Kungl. Maj:t att föreskriva att det statliga förarskyddet skall omfatta även förarens personliga tillhörigheter i angiven begränsad omfattning.

De av trafikförsäkringsanstalterna i denna del tillämpade reglerna framgår av bil. 3 och torde kunna tjäna till ledning.

9.3 Schablonalternativet

I föregående avsnitt har påpekats att även en annan lösning än skadeståndsalternativet är tänkbar, nämligen en schablonartad lösning mer eller mindre i överensstämmelse med förarplatsförsäkringens. Därvid torde emellertid förarplatsförsäkringsvillkoren i vissa avseenden kunna starkt förenklas. Särskilda regler för dem som fyllt 67 år torde praktiskt taget sakna aktualitet för det statliga förarskyddet. Vidare är det enligt utredningens mening inte motiverat att skilja mellan å ena sidan motorcyklar och mopeder och å andra sidan andra fordon. Denna skillnad inom förarplatsförsäkringen är främst motiverad av skäl som har med riskbedömning och premiesättning att göra och när det gäller dödsfallsersättningen torde ett ytterligare motiv vara att motorcyklister och mopedister i allmänhet är unga. Förstnämnda motivering saknar enligt utredningens mening aktualitet för det statliga förarskyddets del. Sistnämnda argument har inte samma bärkraft inom den statliga sektorn där ålderssammansättningen bland motorcyklister och mopeder delvis är en annan. Dessutom ämnar utredningen föreslå ett differentierat dödsfallsbelopp på sätt anförs i det följande.

I överensstämmelse med den kritik som i det föregående riktats mot förarplatsförsäkringen synes det nämligen föga tillfredsställande att vid *dödsfall* ett och samma belopp alltid skall utgå oberoende av vilka dödsbodelägare som finns. Enligt utredningens mening bör man kunna göra totalbeloppet i viss mån beroende av vilka som

är efterlevande. Det är emellertid samtidigt betydelsefullt att systemet inte blir alltför komplicerat eftersom enligt schablonalternativet enkelhet bör tillmätas största vikt och varje tanke på någon sorts millimeterrättvisa får avvisas. En lämplig avvägning i denna del mellan total schablonisering och i och för sig önskvärd differentiering torde kunna uppnås om dödsfallsersättningen får bestå av dels en grundersättning som alltid skall utgå, dels tilläggsbelopp för efterlevande maka, barn eller föräldrar. Även om det här är fråga om engångsbelopp och behovet av värdesäkring alltså är mindre framträdande än när det gäller periodiska utbetalningar har utredningen likväl ansett det mest praktiskt att låta engångsbeloppen fluktuera efter förändringen i penningvärdet genom anknytning till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. Fördelen med detta är närmast att man kan undvika regelbundet återkommande författningsändringar för uppjustering av beloppen.

Med utgångspunkt från det sagda har utredningen stannat för att förorda följande.

Grundersättningen skall vara lika med basbeloppet (f. n. 5 800 kr., för januari 1968 5 700 kr.). Ett sådant belopp motsvarar den ursprungliga formen av den privata förarplatsförsäkringen. Enligt denna utgick nämligen endast 3 000 kr. när förmånstagare saknades (år 1963 höjt till 5 000 kr.).

Finns efterlevande make bör ett belopp motsvarande tre gånger basbeloppet, dvs. f. n. drygt 17 000 kr., tillkomma. För att undvika att komplicera systemet och samtidigt uppnå likhet i denna del med förarplatsförsäkringen har utredningen avstått från att med efterlevande make likställa förutvarande, underhållsberättigad make eller någon som den avlidne sammanlevde med under äktenskapsliknande förhållanden. Detta innebär i förstnämnda fall en olikhet och i sistnämnda en likhet med skadeståndsalternativet.

Om den avlidne efterlämnar barn under 19 år bör ytterligare utgå ett belopp motsvarande två eller – om efterlevande make saknas – tre gånger basbeloppet för varje

sådant barn. 19-årsgränsen är vald för att överensstämma med vad som gäller inom ATP och enligt YFL. Liksom enligt AFL och YFL bör adoptivbarn likställas med eget barn samt något belopp inte utgå vare sig till eget barn som adopterats av annan än make eller till barn utom äktenskap, som fått underhållsbidrag med ett belopp en gång för alla. Belopp bör ej heller utgå för styvbarn eller fosterbarn. Samma regler torde för övrigt även gälla inom förarplatsförsäkringen.

Saknas make och barn men efterlämnar den avlidne föraren fader och/eller moder bör slutligen utgå ett belopp motsvarande två basbelopp för varje förälder. Var föraren adopterad avses i detta sammanhang adoptivförälder och ej naturlig förälder. Genom att låta föräldrar s. a. s. träda in först när make och barn saknas ernås i denna del principiell likhet med förarplatsförsäkringen.

Förefintligheten av andra efterlevande bör enligt utredningens mening inte föranleda tilläggsbelopp eller ytterligare avsteg från schabloniseringen. En sådan begränsning överensstämmer i huvudsak med den krets av efterlevande, som är förmånsberättigad enligt skadeståndsalternativet, men avviker från förarplatsförsäkringen, som saknar dylik begränsning och därmed bidrar till tidigare påtalad överkompensation.

Grundersättningen bör tillfalla dödsboet. Tilläggsbelopp för efterlevande make, barn resp. förälder bör utgå direkt till maken, barnet resp. föräldern. Av förslagets konstruktion följer att tilläggsbeloppen inte kan bli föremål för arvsbeskattning efter den avlidne föraren. Härutinnan skiljer sig förslaget från förarplatsförsäkringen, vars dödsfallsersättning faller under arvsskatteförordningen, låt vara under förordningens särskilda, lindrigare bestämmelser om arvsbeskattning av förmånstagarförordnande.

Har för samma olycksfall inträtt rätt till ersättning för invaliditet enligt vad som närmare anges nedan skall den ersättningen dras av från dödsfallsersättningen.

När det gäller *invaliditetsfall* medför

schablonalternativet problem främst i fråga om innebörden av invaliditetsbegreppet och bedömningen av invaliditetsgraden. Enligt förarplatsförsäkringen förstås med invaliditet för framtiden bestående total eller partiell arbetsförmåga. Utredningen har stannat för att förordna samma invaliditetsbegrepp enligt detta alternativ. Härvid kan också åberopas 3 § lagen den 14 maj 1954 (nr 246) om krigsförsäkring för sjömän m. fl. (ändrad 1967: 917) och 2 § kungörelsen om ersättning i vissa fall i anledning av sjukdom eller skada som ådragits utom riket. Enligt nämnda båda lagrum kan nämligen utgå viss engångsersättning utöver eljest utgående förmåner men bara vid sådan nedsättning av arbetsförmågan – f. ö. med minst 10 % – som är för framtiden bestående.

Invaliditetstillstånd anses enligt förarplatsförsäkringen ha inträtt först sedan det akuta sjukdomstillståndet upphört. Denna avgränsning, som helt torde motsvara vad som i denna del gäller inom yrkesskadeförsäkringen, bör införas även i nu förevarande sammanhang.

Förarplatsförsäkringen föreskriver ej någon särskild minimigräns för invaliditeten bortsett från att invaliditetsgrader understigande 1 % naturligtvis åtminstone i praktiken inte kommer ifråga, medan ovan nämnda båda författningar, liksom för övrigt YFL, förutsätter att arbetsförmågan nedsatts med minst 10 %.

För att enligt schablonalternativet inte avvika från förarplatsförsäkringen mer än nödvändigt har utredningen avstått från att föreslå en särskild minimigräns för invaliditeten.

Vad beträffar bedömningen av invaliditetsgraden må erinras om de olika normsystem härför, som finns nu, nämligen dels enligt AFL – förhållandevis litet tabellbundet – dels enligt YFL – åtminstone i tillämpningen betydligt mer tabellbundet än enligt AFL – dels enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och dels enligt förarplatsförsäkringens villkor – det sistnämnda ännu mer tabellbundet än YFL.

Ju mer tabellbundna reglerna är desto

lättare är de att tillämpa. Detta i förening med önskemålet i och för sig om största möjliga likhet med förarplatsförsäkringen talar för att man här an knyter till dess system för invaliditetsgradering.

Å andra sidan synes det knappast tilltalande att nu tillföra lagstiftningen ytterligare ett system för invaliditetsbedömning, när man redan har flera inarbetade sådana, särskilt om något av dessa kan anses passa också för förarskyddets schablonalternativ. Frågan accentueras av att det, när förarskyddet blir aktuellt, regelmässigt också kommer att ske en invaliditetsgradering enligt YFL eller militärsättningsförordningen. Det synes då i och för sig mest rationellt att endast en bedömning – således enligt ett och samma regelsystem – äger rum dvs. enligt YFL. För en bedömning enligt YFL finns också ett sakkunnigt och erfaret organ, riksförsäkringsverket, som skulle kunna antingen anförtros hela tillämpningen av förarskyddet enligt schablonalternativet eller anlitas exempelvis genom att dess yttrande inhämtas eller genom att det beslutande organet avvaktar verkets beslut i yrkesskadeärendet. Utredningen återkommer senare till nu antydda administrativa problem. En komplikation kan dock möjligen ligga däri att det enligt YFL finns stora möjligheter att ompröva den en gång fastställda invaliditetsgraden och alltså sänka eller höja den allteftersom förbättringar eller kausala försämringar inträder. När det gäller förarskyddet enligt detta alternativ är det däremot i princip fråga om att fastställa en bestående invaliditetsgrad i och för utbetalning av ett engångsbelopp. Det är inte givet att invaliditetsgraden blir eller ens bör bli densamma om prognosen kan begränsas till något år framåt i tiden som om den måste avse – i princip – vederbörandes återstående livstid (eller tiden fram till pensionsåldern). I sistnämnda fall torde det i större utsträckning bli fråga om en genomsnittsbereäkning. Nu antydda problem minskar emellertid i betydelse om man inför möjlighet till antingen en provisorisk bedömning i början eller senare omprövning. Bland annat med hänsyn till att

utredningen i det följande kommer att förorda viss möjlighet till omprövning torde det inte möta betänkligheter att i förevarande sammanhang anknyta till YFL:s invaliditetsbedömningsregler.

I förarplatsförsäkringsvillkoren 12 § föreskrivs att om genom samma olycksfall uppkommit flera invaliditetsskador utges ersättning efter sammanlagt högst 150 % varvid den del av invaliditetsersättningen som överstiger 100 % benämns hjälplöshetstillägg. Vidare kan enligt 13 § i villkoren utgå en särskild ersättning kallad rehabiliteringsersättning, som avser att täcka kostnaderna för rehabiliteringsåtgärder och för konstgjorda lemmar och särskilda hjälpmedel. Denna ersättning utgår med högst 5 % av försäkringssumman för invaliditet, men lämnas endast i den mån sådan ersättning ej enligt lag eller särskild författning skall utges från annat håll.

Med hänsyn bl. a. till att hjälplöshetstilläggets syfte i viss mån tillgodoses genom AFL:s invaliditetstillägg och invaliditetsersättning och YFL:s vårdbidrag anser utredningen att någon motsvarighet till hjälplöshetstillägget inte behöver finnas inom förarskyddet. Detsamma gäller rehabiliteringsersättningen enär de kostnader den avser att täcka ersätts i allt väsentligt enligt YFL.

I förarplatsförsäkringsvillkoren 11 § ingår en bestämmelse om att invaliditetser-sättning utges om olycksfallet inom tre år föranleder invaliditet. Denna tidsbegränsning synes vara tillkommen för att underlätta skaderegleringen för försäkringsbolagen. Tillräcklig anledning att för det statliga förarskyddet ha en motsvarighet till denna regel anser utredningen inte finnas.

I nyssnämnda § i förarplatsförsäkringsvillkoren föreskrivs vidare att ersättning utbetalas när invaliditetstillståndet inträtt och den invaliditetsgrad fastställts som kan förutses bli bestående för framtiden. Sådan fastställelse skall ske senast tre år efter olycksfallet. Sedan den bestående invaliditetsgraden bestämts och den däremot svarande engångsersättningen fastställts är skadan slutreglerad och omprövning kan seder-

mera inte äga rum. Å andra sidan finns viss möjlighet till interimistisk bedömning. Kan således den bestående invaliditetsgraden inte fastställas genast när invaliditetstillståndet inträtt erhåller den skadade för tiden till dess så skett ersättning efter 5 % årligen på det engångsbelopp som svarar mot den aktuella invaliditetsgraden.

Denna provisoriska bedömning saknar motsvarighet i de tidigare berörda bestämmelser om viss engångsersättning som finns i lagen om krigsförsäkring för sjömän m. fl. resp. kungörelsen om ersättning i vissa fall i anledning av sjukdom eller skada som ådragits utom riket. I stället öppnar dessa bestämmelser viss möjlighet till senare omprövning. I den tidigare författningen föreskrivs sålunda att om den skadades tillstånd sedan engångsersättningen bestämts undergår väsentlig försämring i förhållande till vad som antagits vid beslutets fattande jämkning i ersättningen kan äga rum. I den senare författningen finns, som tidigare relaterats, en liknande regel som dock inte kräver, att skillnaden mellan antagen och verklig invaliditetsgrad är väsentlig. Som framgått kan omprövning ske endast till den skadades fördel. Utredningen anser att förarskyddet enligt detta alternativ bör föras med en omprövningsmöjlighet efter mönster närmast från sistnämnda författning. Vid sådant förhållande torde saknas anledning att införa någon motsvarighet till förarplatsförsäkringens regler om interimistisk ersättning.

När det gäller engångsersättningens storlek inom förarskyddet förordar utredningen att man i princip an knyter till förarplatsförsäkringens belopp för bil. Dock bör beloppet liksom i fråga om dödsfallsersättning anknytas till basbeloppet. På grundval härav föreslår utredningen att ersättningen för fullständig invaliditet får utgöra ett belopp motsvarande 25 gånger basbeloppet dvs. f. n. 145 000 kr. Vid partiell invaliditet utgår ett i motsvarande mån lägre belopp.

När det gäller statens möjligheter till regress mot skadeståndsskyldig är först att konstatera att ersättningen enligt schablonalternativet såväl för dödsfall som invaliditet

i stor utsträckning är oberoende av den konkreta skadan.

Med hänsyn härtill torde ersättningen närmast motsvara en summaförsäkring och därför såvitt utredningen förstår inte vara att avräkna vid bestämmande av det skadestånd, som den skadade föraren kan vara berättigad till från annat håll. Någon regressrätt för staten för vad den på grund av invaliditet utgivit i förarskydd enligt detta alternativ kan då inte komma ifråga, ej heller bör regressrätt föreligga för dödsfallsersättning.

Av det nyss sagda följer att schablonalternativet på motsvarande sätt som förarplatsförsäkringens mycket väl kan medföra överkompensation speciellt i kollisionsfall, där motpart är skadeståndsskyldig. Risker för överkompensation tenderar f. ö. att öka i takt med socialförsäkringarnas utbyggnad.

9.4 Valet mellan alternativen

Såsom framgått av det föregående synes både skadestands- och schablonalternativen ha såväl förtjänster som svagheter. För sin del vill utredningen tillmäta avgörande vikt vid önskemålet att likställa föraren med passageraren och därmed också i princip undvika såväl över- som underkompensation. Skadeståndsalternativet innebär också en författningsteknisk enkel anknytning till ett normsystem, som redan nu används av berörda myndigheter vid reglering av trafikskadefall. Alternativets olägenheter bl. a. ur administrativ synpunkt kan enligt utredningens mening ej tillmätas avgörande betydelse. Då dessutom som framgår av avsnittet om kostnadsberäkning skadeståndsalternativet torde bli ekonomiskt mest fördelaktigt för staten har utredningen stannat för att närmast förorda detta alternativ.

I detta sammanhang förtjänar även omnämnas att statliga bilförare i Finland sedan 1960 åtnjuta skydd för personskada enligt skadeståndsrättsliga regler till följd av en ändring av den finska trafikförsäkringslagen nämnda år, vilken utvidgade la-

gens räckvidd till att i princip jämväl omfatta ägare och förare.

• Då emellertid en närmare anknytning till den privata förarplatsförsäkringens i dess nuvarande utformning förefaller ha vissa för-
språkare och bl. a. antytts i direktiven samt med hänsyn till de fördelar som en schablonlösning alltid innebär har utredningen också utarbetat ett författningsförslag till schablonalternativ enligt det föregående.

Som framgått av det föregående täcker det sålunda föreslagna statliga förarskyddet fordonets förare, oavsett om denne är statsanställd, tjänstepliktig, studerande eller annan. Som också påpekats tidigare behövs här emellertid uppenbarligen en begränsning. Det skall naturligtvis i princip bara vara vid körning för statens räkning som skyddet skall träda in. Den som stulit fordonet skall givetvis inte skyddas, ej heller den som eljest för det olovligen. Utredningen har övervägt att formulera begränsningen så, att det för skydd skulle krävas att fordonet förts »i tjänsten». Emellertid används begreppet »tjänst» i skilda sammanhang i olika betydelse. Det kan betyda arbetstagarförhållande (anställningsförhållande) och sätts då i motsats till uppdrag, ställning som självständig företagare eller tjänstepliktsförhållande. Sammanställningen »i tjänsten» betyder emellertid ofta ungefär detsamma som »i arbetet», antingen detta utförs på grund av anställning eller tjänsteplikt. Det är naturligtvis den sistnämnda betydelsen som skulle vara aktuell i detta sammanhang. Fråga är emellertid om inte en så formulerad begränsning i vissa speciella fall skulle bli för snäv – direkt eller genom tillämpningen – även om den naturligtvis i stort sett träffar rätt: normalt är det ju inte tillåtet att föra statligt fordon annat än i tjänsten. Vad som skall avses med »i tjänsten» kan emellertid ibland vara föremål för tvekan, inte minst i militära eller liknande

förhållanden. Situationer torde kunna inträffa då en körning rimligen bör vara täckt men där man kanske normalt skulle tveka att anse begreppet »i tjänsten» tillämpligt. Vidare kan man tänka på en sådan situation som att en statsanställd har tillgång till bil som en form av löneförmån. När en sådan anställd i enlighet med sin rätt begagnar den statliga bilen privat bör han vara skyddad av det statliga förarskyddet. För att sålunda undvika en något för snäv avgränsning och samtidigt få en, som det vill synas, mindre tvetydig och klarare gränsdragning har utredningen valt att som förutsättning för skydd uppställa, att fordonet inte brukats utan lov. Ett fordon får naturligtvis anses ha brukats olovligen under den tid föraren s. a. s. är ute på en otillåten extratur med fordonet under en i övrigt korrekt körning i tjänsten. Genom denna gränsdragning får det större betydelse än förr vem som är behörig att ge tillstånd till brukande av statligt fordon, men själva frågeställningen har inte ändrat karaktär utan är att för varje förvaltningssektor besvara på samma sätt som tidigare. Utredningen föreslår således den regeln, att ersättning inte skall utgå, om fordonet – objektivt sett – brukats utan lov. Till visst undantag härifrån återkommer utredningen i det följande.

Den olovligen körning som nu avsetts är, som framgått, inte samma sak som »olovlig körning» i trafikbrottslagens mening. Efter mönster av förarplatsförsäkringen bör emel-

lertid enligt utredningens mening även sistnämnda typ av olovlig körning undantas från skyddet, även om en sådan regel naturligtvis endast sällan kan få självständig betydelse vid sidan om den förstnämnda undantagsbestämmelsen. Utredningen föreslår alltså att ersättning som regel inte heller skall utgå, om föraren saknat erforderligt körkort eller, när det gäller moped, inte uppnått den ålder som föreskrivs för att man skall få föra moped.

Ytterligare några undantag från skyddet synes böra göras, också de i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller inom förarplatsförsäkringen. Föraren bör i princip inte vara skyddad, om han genom körningen gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet (motsv.), dvs. uppfyller de objektiva och subjektiva rekvisit för straffbarhet som innefattas i 4 § trafikbrottslagen. Det bör därvid enligt utredningens mening vara i princip likgiltigt om orsakssamband mellan förarens spritpåverkan (motsv.) och trafikolyckan kan påvisas eller inte.

Vidare bör föraren inte heller vara skyddad om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Sistnämnda begrepp bör anses sammanfalla med grov vårdslöshet i trafik enligt trafikbrottslagen och avser således bara verkligt allvarliga vårdslöshetsfall. Ännu mer speciellt är naturligtvis uppsåtsfallet. Närmast för ordningens skull bör väl ändå denna situation inte utelämnas i undantagsbestämmelsen. När klar psykisk abnormitet hos föraren får förmodas ligga bakom »uppsåtet» bör dock uppsåt i undantagsbestämmelsens mening inte anses föreligga och ersättning således utgå, om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda.

De undantag från det statliga förarskyddet som nu förordats bör emellertid inte vara helt absoluta. Det kan tänkas fall då en körning som i och för sig faller under undantagsbestämmelserna ändå kan sägas ha haft starka skäl för sig. Det kan t. ex. ha varit fråga om att i ett brådskande fall föra en skadad till sjukhus därvid transporten svårigen kunnat i tid ordnas på annat sätt.

I ett sådant och liknande fall av intressekollision bör det givetvis inte föreligga hinder mot att utge ersättning, även om man genom ett sådant undantag från undantagen inte kan undgå att ådra tillämpningen vissa avgränsningssvårigheter. Det kan tilläggas att omständigheterna i fall som nu avses kan vara så mildrande att t. ex. en körning under spritpåverkan bara bör föranleda ungefär samma brottspåföljd som en vanlig vårdslöshet i trafik, om körningen inte rentav blir straffri. Och vanlig vårdslöshet avses ju inte bli undantagen från förarskyddet, bara grov vårdslöshet. Utredningen föreslår därför en bestämmelse av innebörd, att utan hinder av de förut angivna undantagen från skyddet ersättning får utgå, om särskilda skäl föranleder det. Närmare precisering synes svårigen kunna göras i författningen utan får överlämnas åt praxis. Därigenom öppnas också möjlighet att utge ersättning i enstaka ömmande fall som till äventyrs kan uppkomma och inte nu kunnat förutses. Det bör dock enligt utredningens mening understrykas att enbart förarens och hans familjs eventuellt dåliga ekonomiska förhållanden inte bör föranleda att ersättning utgår. Slutligen kan framhållas, att den sålunda föreslagna regleringen innebär att ersättning antingen utgår helt eller inte alls. En mellanform här skulle inte kunna undgå att bli synnerligen godtycklig i tillämpningen och finns f. ö. inte heller inom förarplatsförsäkringen.

Förarplatsförsäkringen omfattar inte skada vars uppkomst eller omfattning direkt eller indirekt orsakats av eller står i samband med (bl. a.) krig. Även från det statliga förarskyddet torde undantag böra göras för vissa hithörande skador. Egentliga krigsskador – som ju kan ha inträffat på en gång i följd av trafik och på grund av krigsåtgärder – torde här som i princip eljest böra täckas genom särskild lagstiftning, anpassad för de speciella förhållandena under krig. Det nu åsyftade undantaget från förarskyddet torde dock inte böra ges vidsträcktare omfattning än motsvarande undantag från YFL. Utredningen föreslår därför att skada, vartill medverkat krigsåtgärd under krig vari

riket befinner sig, inte skall vara täckt av försäkringsvillkoren.

De undantag i övrigt från skydd som försäkringsvillkoren innehåller (se i 4 och 5 §§ och 6 § 1 mom. villkoren) har utredningen inte ansett böra eller behöva få någon motsvarighet inom det statliga försäkringsvillkoret.

11.1 Allmänna synpunkter

En beräkning av kostnaderna för ett statligt förarskydd – vilket alternativ som än kommer till användning – kan till följd av avsaknad av relevant och tillförlitlig statistik endast bli approximativ. Det enda underlag som finns är motsvarande resultatstatistik för den privata förarplatsförsäkringen, vilken närmare redogjorts för i 5.2. Denna statistik grundar sig emellertid på ett material, som är vida större än vad som kan erhållas inom den statliga sektorn. I vad mån den är representativ även för denna kan diskuteras.

Ur *skadefrekvenssynpunkt* förtjänar främst framhållas att det färre antalet »statliga skaderisker» kan väntas ge större spelrum åt slumpavvikelser, varför viss hänsyn måste tas till detta vid kostnadsberäkningarna. Denna »kostnadshöjande» faktor torde emellertid vara av underordnad betydelse. Däremot synes det faktum att de statliga fordonen – i varje fall personbilarna – genomsnittligt har längre körsträckor kunna spela en viss roll i skadehöjande riktning. Sålunda har det inom den privata förarplatsförsäkringen konstaterats att personbilar i körsträckeklasserna över 1 000 mil har 20 % högre skadefrekvens. När det gäller den geografiska användningen torde emellertid det förhållandet att statens motorfordon i högre grad än de privata fordonen är stationerade i det s. k.

Ö-området tala för en genomsnittligt lägre skadefrekvens och riskpremie.

En annan faktor av stor betydelse vid bedömningen av skadefrekvensen är förarnas ålder. All statistik – från såväl trafik- som förarplatsförsäkring – har otvetydigt visat synnerligen hög skadefrekvens vid lägre levnadsålder, där 18–19-åringar dominerar på ett avskräckande sätt och deras frekvens är 4–5 gånger högre än för förare över 24 års ålder. Samma iakttagelse har även gjorts i det av Volvo publicerade materialet rörande användningen av säkerhetsbälte i över 28 000 olycksfall med Volvobilar åren 1965–1966. Någon åldersstatistik när det gäller de statsanställda förarna finns av naturliga skäl inte, men man har all anledning att antaga att medelåldern ligger mellan 25 och 40 år dvs. inom den ålderssektor, som enligt tidigare privatstatistik inom trafikförsäkringen har den lägsta skadefrekvensen. Detta faktum, liksom det förhållandet att de statliga fordonen mera sällan används under de tider, då erfarenhetsmässigt riskerna är störst, nämligen weekender och helger, torde utan tveivel medverka till en lägre trafikskadefrekvens för de statsanställda förarna.

När det gäller användningen av säkerhetsbälte har på ett intressant sätt visats i Volvos utredning den stora skillnaden i skador, såväl i avseende på antal som omfattning, när bälte använts eller ej. Sålunda visade sig säkerhetsbältets skadereducerande

effekt för förarskadorna i genomsnitt vara 37 %. När det gäller dödliga skador var denna effekt 83 %. Volvos undersökning avslöjade liksom även statens trafiksäkerhetsråds i maj 1968 publicerade utredning att ett skrämmande fåtal förare använde säkerhetsbältet trots att sådant fanns i fordonet. De i 5.2 redovisade högre dödsfallssiffrorna för den lägsta körsträckan kan, om de är signifikativa, vara en följd av i nämnda undersökningar konstaterad mindre flitig användning av säkerhetsbälte vid kortare körningar.

Då en inom trafiksäkerhetsverket nyligen tillsatt utredning med uppgift att i samråd med vissa övriga statliga myndigheter utfärda föreskrifter och rekommendationer angående säkerhetsutformningen hos de statliga fordonen – vilket även i sig torde verka i skadefrekvensdämpande riktning – jämväl torde komma att omfatta rekommendation om installation av säkerhetsbälten och användande av desamma torde mycket tala för att den statliga skadefrekvensen när det gäller allvarliga förarskadorna blir lägre än den genomsnittliga.

I detta sammanhang förtjänar att nämnas att enligt arméns soldatinstruktion för motortjänst – Sold I Motor 1967 års upplaga – ingår i förarens åtgärder före körning bl. a. att kontrollera att säkerhetsbälten är tillpassade och påtagna.

En annan – som det visat sig – skademinskande åtgärd är användandet av halvljus under dagar, vilket under de senaste åren på försök tillämpats av bl. a. krigsmaktens fordon. Mycket talar för att dessa halvljusbestämmelser blir permanenta i fortsättningen, vilket även torde medverka till lägre skadefrekvens för de statliga fordonen.

I vad avser skadornas *svårighetsgrad* blir bedömningen svårare. Då fordonens fart såsom bl. a. framgått av Volvos undersökning står i ett direkt samband med skadornas omfattning kan de av vissa statliga myndigheter exempelvis krigsmakten av bl. a. tekniska skäl utfärdade bestämmelserna om viss maximifart när det gäller exempelvis specialfordon tänkas ha en positiv

verkan på skadans art. Sålunda drog man i Volvos utredning den slutsatsen att säkerhetsbältet erbjöd skydd mot dödlig skada vid olyckor, som inträffar vid hastigheter upp till omkring 100 km/tim. Om detta därvid får till följd att ett dödsfall förvandlas till en svårare invaliditetsskada blir emellertid sannolikt följderna därav en större kostnad. Sammanfattningsvis torde dock kunna antagas att förarskaderisken inom den statliga sektorn som helhet är lägre än för den privata förarplatsförsäkringen.

För att få en viss uppfattning om skadefrekvensen inom den statliga sektorn utskickades i ett cirkulär år 1967 rörande trafikskadereglering m. m. en förfrågan rörande trafikskador som berört myndigheternas fordon samt därvid förorsakat skador på egna förare resp. passagerare. För de flesta myndigheter uppstod uppenbara svårigheter att leverera detta statistikmaterial, då någon sådan skadestatistik som regel inte förts. Då enkäten dessutom främst avsåg att belysa skaderegleringsverksamheten kan ej mycket hämtas ur detta material i vad avser de statliga bilförarnas skadefrekvens. Däremot kan konstateras att bland de sex främsta fordonägande myndigheterna förarskadorna i allmänhet är betydligt vanligare hos polisen, postverket och televerket än hos statens järnvägar, vägverket och vattenfallsverket. Samtidigt noterades att hos de förstnämnda var förarskadorna betydligt – 3–5 ggr – flera än passagerarskadorna, medan förhållandet var det motsatta framför allt hos statens järnvägar där passagerarskadorna dominerar. Det är troligt att polisens, post- och televerkets förare i högre grad än andra är ensamma i sina fordon samt att statens järnvägars avsevärt högre passagerarskadefrekvens torde sammanhänga med busstrafiken.

Förarskadefrekvensen för de senaste åren synes i detta material vara drygt 3 ‰. Om man erfarenhetsmässigt utgår från att högst 10 % av förarolyckorna resulterar i dödsfall eller invaliditet torde den statliga förarskadefrekvensen i varje fall ej överstiga motsvarande privata förarplatskadestatistik.

I det föregående har av utredningen an-

tagits att skadorna för förare av statsägda fordon (motsvarande) såväl i vad avser frekvens som svårighetsgrad högst kommer att uppgå till motsvarande siffror för den privata förarplatsförsäkring. Om dennas skadefrekvens tillämpades på den statliga sektorn skulle det årligen innebära ca 16 skador av vilka ungefär hälften utgörs av dödsfall och resten av invaliditetsskador. Om hänsyn även tas till slumpavvikelser till följd av materialets relativa litenhet kan man med drygt 95 % sannolikhet antaga att dessa varken kommer att understiga 8 resp. överstiga 24 sådana skador årligen. Skulle även den privata förarplatsförsäkringens försäkringssummor och villkor läggas till grund även för det statliga förarskyddet torde de årliga skadekostnaderna följaktligen genomsnittligt uppgå till drygt 750 000 kr. Som redan tidigare (med reservation för ovan nämnda spridning) nämnts har en underhandsförfrågan hos de privata försäkringsbolagen gett vid handen att ett övertagande av hela den statliga förarskaderisken med administration utan krav på samtidig ansvarighetsförsäkring skulle kosta statsverket ca 1 milj. kr. (motsvarande en beräknad total riskpremie av ca 900 000 kr.).

Av skäl, som berörs i tidigare avsnitt, har emellertid utredningen stannat för andra ersättningsgrunder och belopp. Det är givet att man vid införandet av ersättningsprinciper, som tidigare ej tillämpats för denna speciella form av skador, saknar såväl erfarenhet som statistikmaterial. Man måste här göra en hel del mer eller mindre grova antaganden angående ålders- och familjesammansättning, inkomstförhållanden, utgående allmän försäkring och yrkesskade-försäkring m. m.

11.2 Skadeståndsalternativet

När det gäller skadeståndsalternativet måste först tas i beaktande de ersättningar som en statlig bilförare normalt kan räkna med vid en trafikskada i tjänsten. Såsom framgått av 4.8 är de flesta inom bilförarkategorien skyddade mot merparten av skador-

na, varför återstår att täcka endast mellan-skillnaden mellan vad som fås på denna väg och vad som bör erhållas enligt den allmänna skadeståndsrätten.

Såsom utgångspunkt för beräkningarna har valts en statlig befattningshavare i en för en bilförare typisk lönegrad (A 12), vilket motsvarar en årslön av ca 22 800 kr. (f. n. motsvarande 4 basbelopp enligt YFL). Medelåldern har satts till 35 år, som också väl motsvarar medelåldern för skadefall inom den privata förarplatsförsäkring. Föraren antages även vara gift samt ha två barn, vilket torde överskrida genomsnittet.

Vid *akut sjukdomstillstånd* förorsakat av förarolycksfall – uppskattningsvis 150–200 fall årligen – torde den för den statligt anställde bilföraren normalt utgående ersättningen, främst den som grundas på kollektivavtal, tillförsäkra vederbörande i det närmaste full skadetäckning. Den enda komplettering till fullt skadeståndsbelopp, som i detta fall skulle behövas, är ersättningen för sveda och värk, som utges i viss relation till sjukdomstillståndets varaktighet och karaktär. När det gäller andra förare av ett statligt fordon – låt vara att dessa ur skadefrekvenssynpunkt måste anses spela en underordnad roll – kan förhållandena bli annorlunda beroende av vilket inkomstläge resp. försäkringsskydd vederbörande har. En värnpliktig med höga civila inkomster skulle sålunda enligt detta alternativ kunna få betydligt större ersättning än normalt enligt militärsättningsförrordningen.

Vid *dödsfall* kommer i det ovan valda typfallet YFL i främsta rummet, vilket genom samordning med AFP och ATP innebär att YFL-ersättningen utgår i sin helhet jämte AFP:s s. k. garantibelopp (jfr tablån 4.8). För denna förarkategori uppstår inget SPR-netto. Kollektivavtalet däremot ger begravningskostnader utöver YFL och grupplivförsäkring utfaller utan inskränkningar.

Skadeståndsrättsliga värderingar, vilka vid dödsfall bygger på SL 6:4, torde i detta exempel knappast ge högre ersättningar än vad som erhållits från social-

försäkringarna, varför något från staten utgående förarskydd här ej blir aktuellt bortsett från de verkliga begravningskostnaderna som helt ersätts. Annat bleve förhållandet om exempelvis flera barn efterlämnades men generellt kan nog fastställas att de för en statlig förare utgående sociala resp. avtalsmässiga ersättningar ur skadeståndsrättslig synpunkt är tillräckliga. En utredning om översyn av skadeståndsrätten i bl. a. detta avseende har emellertid tillsatts i november 1966 med sådana direktiv att liberalare ersättningsregler sannolikt kan förväntas i framtiden.

I *invaliditetsfallet* blir bilden delvis en annan. Då invaliditetsgraden är avgörande för ersättningsens erhållande, när det gäller såväl YFL som AFL, kan en låg invaliditetsgrad i sig själv tänkas medföra större ersättning enligt de skadeståndsrättsliga reglerna. Sålunda krävs exempelvis för AFP och ATP minst 50 % invaliditetsgrad för erhållande av förtidspension. Genomsnittsinvaliditetsgraden för förarplatsskador i den privata försäkringen är, som framgått av 5.3, 25–30 %. Någon anledning att antaga att invaliditetsgraden inom ett statligt förarskydd nämnvärt skulle skilja sig från detta procenttal finns ej. I de flesta fall torde därför knappast AFL bli utnyttjad. Om skadans art oavsett den medicinska invaliditetsgraden är sådan att den gör vederbörande varaktigt oförmögen att sköta tjänsten utgår sjukpension enligt SPR. Hur stor kompensation en statlig förare än erhåller från ovannämnda källor återstår likväl ett utrymme till det fulla lönebelopp han skulle ha erhållit om hans invaliditet ej hindrat honom från att fortsätta sitt arbete. Detta utrymme blir självfallet större ju högre inkomstläge föraren befann sig i vid olyckstillfället. Till skillnad mot YFL, som är mera tabellbunden, tar de skadeståndsrättsliga värderingarna uteslutande hänsyn till den faktiska invaliditeten, när denna är större än den medicinska. Skulle motsatsen vara förhållandet tas den medicinska invaliditeten som utgångspunkt dock med en viss ($\frac{1}{3}$ – $\frac{1}{2}$) reduktion, vilket torde medföra en viss extra kompensation jämfört

med AFL. Den allmänna skadeståndsrätten ger även något större utrymme åt beräkningar rörande tänkt framtida förlorad arbetsförtjänst – speciellt för studerande – än motsvarande socialförsäkringar jämte SPR, där beräkningsunderlaget är mera stationärt, liksom även hänsyn kan tas till förlorade extrainkomster av olika slag.

Vidare utgår enligt detta alternativ liksom för trafiklivräntor särskilda indextilllägg beräknade efter levnadskostnaderna.

Härtill kommer ersättning för den ideella skadan – dvs. ersättning för lyte och stadigvarande men resp. sveda och värk – något som helt saknas enligt de ovannämnda ersättningsformerna. Vid svårare invaliditetsfall kan dessa ideella ersättningar uppgå till relativt stora engångsbelopp.

Till skillnad från dödsfallsskadorna måste man sålunda i invaliditetsfallen alltid räkna med att ett statligt förarskydd enligt skadeståndsalternativet ger ersättning utöver vad som erhållits från de ursprungliga ersättningsformerna. Denna extra ersättnings storlek kan givetvis variera oerhört efter de individuella fallen där såväl ålder, invaliditetsgrad och inkomstnivå är avgörande och blir därför omöjlig att nöjaktigt förhandsberäkna. Såsom framhållits i 9.2 ger emellertid detta alternativ utrymme för regress mot vållande motpart i en trafikolycka. Då erfarenhetsmässigt ca 80 % av förarplatsskadorna torde uppstå vid kollisioner och att man därvid torde kunna antaga att vållandegraden genomsnittligt är 50 % skulle således ca 40 % av det statliga förarskyddet på detta sätt kunna återvinnas.

Variationerna i skadeersättningskostnaderna enligt skadeståndsalternativet måste självfallet bli betydligt större och beloppen mer svårberäknade än motsvarande för det nedan beskrivna schablonalternativet, men en genomsnittlig nettoårskostnad av ca 500 000 kr. förefaller ej alltför orealistisk.

11.3 Schablonalternativet

En bedömning av kostnaderna för det i 9.3 skisserade schablonalternativet är när det

gäller dödsfallsersättningen beroende av ålders-, civilstånds- och familjesammansättningen hos det aktuella bilförarklientelet. Någon statistik över dessa förhållanden finns ej att tillgå, men vissa antaganden kan göras med ledning av bl. a. de siffror, som ligger till grund för beräkningen av tjänstegrupplivförsäkringen, som i varje fall i vad avser ålderssammansättningen i stort motsvarar de statliga bilförarnas.

Under samma antagande som tidigare av en genomsnittsålder för en statlig bilförare av 35 år följer att ca 70 % av förarna torde efterlämna make samt högst två barn under 19 år, ca 25 % endast föräldrar och återstoden ca 5 % ej ha några efterlevande av ovannämnda kategorier. Det innebär att för 70 % av dödsfallen genomsnittligt torde utgå högst 8 basbelopp, för 25 % högst 5 basbelopp samt för 5 % 1 basbelopp eller tillhoppa med den tidigare tänkta skadefrekvensen i medeltal per år högst 300 000 kr. Med en uppskattad medelinvaliditetsgrad av 30 % skulle enligt samma approximativa beräkningsgrunder ca 350 000 kr. utgå årligen i invaliditetsersättning.

Tillhoppa skulle således högt räknat (300 000 + 350 000=) 650 000 kr. årligen utgå i statligt förarskydd enligt schablonalternativet, dvs. ca 100 000 kr. lägre än efter den privata förarplatsförsäkringens normer, huvudsakligen till följd av de differentierade dödsfallsbeloppen. Som tidigare framhållits torde dock till följd av slumpavvikelser detta belopp kunna variera med 50 % dvs. mellan 325 000 och 975 000 kr. årligen. Beloppet torde även i normalfallet överstiga skadeståndsalternativet med ca 100 000 kr. till följd av att regress enligt schablonalternativet ej är möjlig.

12.1 Allmänna synpunkter

Om än det relativt ringa antalet tänkta förarskadur vid ett statligt förarskydd knappast torde medföra några större administrativa problem vilket av de i kap. 9 presenterade alternativen som än väljs, har utredningen likväl funnit det önskvärt att skaffa sig kännedom om trafikskaderegleringsverksamhetens bedrivande hos berörda myndigheter. Uppgifter härom inhämtades genom ett särskilt frågecirkulär i juli 1967 (bil. 2).

Vad beträffar de myndigheter, som har tecknat bilansvarighetsförsäkring, torde skaderegleringsarbetet vara obefintligt eller av underordnad betydelse då resp. trafikförsäkringsbolag handhaft detsamma.

När det gäller övriga – dvs. flertalet – statliga myndigheter är bilden mångskiftande. De flesta myndigheter handhar eller avser att handha skaderegleringen själva. Till följd av att trafikskador aldrig eller ytterst sällan inträffat för merparten av dessa myndigheter saknas egentlig erfarenhet av skadereglering. Några av myndigheterna har enligt sina arbetsordningar att taga kontakt med annan myndighet, som har särskild erfarenhet i ärendet, om ersättningsärendet har principiell betydelse eller om samråd bör äga rum av annan anledning. De myndigheter man därvid har anlitat eller avser att anlita är främst statens vägverk och försvarets civilförvaltning, men även statens järnvägar har rådfrågats liksom även

riksförsäkringsverket när det gäller invaliditetsgrad etc. I detta sammanhang bör även nämnas försvarets skaderegleringsnämnd, som besvarat förfrågningar i skaderegleringsärenden även för civila myndigheter.

Ett mindre antal fordonsägande myndigheter handhar inte skaderegleringen själva utan överlåter den antingen på resp. huvudförvaltningsmyndighet eller på försvarets civilförvaltning. För vissa myndigheter slutligen är frågan om skaderegleringens handhavande oklar.

I de fall skaderegleringen sköts av myndigheterna själva är den för verksamheten avdelade personalen synnerligen oenhetlig beträffande såväl befattning som utbildning. I ett par fall har myndigheterna en ombudsman att tillgå, i flertalet fall personal med allmän juristutbildning. I många fall förekommer det dock att åt tjänstemän utan juristutbildning såsom teknisk personal och fackmän på helt andra områden uppdras att handlägga trafikskaderegleringsfrågor om sådana skulle uppenbara sig. Den slutsatsen torde kunna dras att – bortsett från de största fordonsägande myndigheterna – personal i egentlig mening kompetent att ha hand om trafikskadereglering saknas.

Dessa förhållanden har f. ö. uppmärksamats redan år 1953 av statens sakrevision samt bl. a. påtalats av riksdagens revisorer i 1959 års revisionsberättelse (§ 31).

Oavsett frågan om statligt förarskydd skall lösas enligt skadeståndsrättsliga princi-

per eller ej synes behov föreligga av en översyn av statens trafikskaderegleringsverksamhet, varvid en koncentration av skaderegleringen borde ske till en eller ett fåtal myndigheter där trafikskadeexpertis finns. Under hand har utredningen erfarit att försvarets civilförvaltning, som torde ha största kapaciteten i detta avseende, ej står främmande för en sådan lösning. De affärsdrivande verken synes dock böra handlägga sina egna skadeståndsärenden, eventuellt i samråd med den centrala skadereglerande instansen. Resurser härför synes finnas redan nu. En rationalisering och utbyggnad av den statliga trafikskaderegleringen skulle även ifrågasätta nödvändigheten av att bilansvarighetsförsäkring i fortsättningen tecknas för 10 000 statliga fordon. Sedan de privata försäkringsbolagens premier nödvändigtvis justerats till rätt nivå (jfr 6.6) torde problemet rörande försäkring eller ej förenklas till frågan om var administrationen är billigast – hos staten eller hos de privata bolagen.

Ett införande av ett statligt förarskydd enligt *skadeståndsalternativet* skulle i och för sig ej innebära någon nämnvärd ändring i nuvarande skaderegleringsförhållanden vare sig när det gäller metodik eller omfång. Det är dock givet att en koncentration av skaderegleringen till myndigheter som har erfarenhet och resurser även skulle komma ett förarskydd tillgodo.

Det synes vid detta alternativ mest ändamålsenligt att möjlighet till domstolsprövning står öppen för föraren (eller hans efterlevande) om han inte är nöjd med vad de skadereglerande myndigheterna vill ge honom i skadeersättning. Det gäller ju här tillämpning av allmänna skadeståndsregler och olägenheten, att det ibland kan ta lång tid att få ett slutligt avgörande, torde inte böra tillmätas avgörande betydelse.

När det gäller *schablonalternativet* synes en till riksförsäkringsverket centraliserad skaderegleringsverksamhet ligga nära till hands, i synnerhet med tanke på verkets erfarenheter från yrkesskadeförsäkringen samt det faktum att till följd av att YFL:s regress mot trafikförsäkringen upphör fr. o. m.

den 1 januari 1969 viss friställd personal möjligen kan utnyttjas.

Några särskilda skäl att medge prövning vid allmän domstol synes här inte föreligga. Om riksförsäkringsverket väljs såsom handläggande myndighet i första instans av alla förarskyddsfall torde det lämpligaste vara att skapa en exklusiv instansordning med försäkringsdomstolen som andra och sista instans.

Utredningen har såsom sin uppgift sett att endast principiellt bedöma frågan om i vilken administrativ ordning förarskadorna bör regleras. Den expertmässiga synen på en centralisering och lämpligheten härav torde böra redovisas av statskontoret.

I detta sammanhang kan slutligen påpekas att i Finland bl. a. all statlig trafikskadereglering – och sålunda även det i 9.4 omnämnda förarskyddet – handhas centralt av det s. k. Olycksfallverket.

12.2 Anslagsfrågor m. m.

I nyssnämnda frågecirkulär efterfrågades även från vilka anslag eller anslagsposter trafikskadeersättningsmedel bestreds. Med utgångspunkt i de avgivna svaren kan konstateras att de fall där det finns särskilda anslag eller anslagsposter för skaderegleringsändamål är mycket få. Endast några stora bilägande myndigheter disponerar över sådana, såsom domänverket, statens vägverk och försvarsväsendet. I övrigt synes det vanligast att vederbörande myndighets omkostnadsanslag anlitas. Därvid har några få myndigheter en särskild anslagspost för skadeersättningar, men i flertalet fall anlitas andra anslagsposter, ofta av karaktären »övriga utgifter». I några fall har myndigheters materielanslag anlitats.

Vissa myndigheter har anvisats medel till sin verksamhet utifrån mera programmässiga utgångspunkter. Exempel härpå är allmän hälsokontroll, beredskapsarbeten, omskolning, geologisk prospektering. Det har här varit naturligt att anlita ifrågavarande aktivitetsanslag för skadereglering i samband med verksamheten. Vid de affärsdri-

vande och de konsulterande verken bestrids skadereglering från driftmedlen och faller då utanför ramen för den gängse statliga budgeteringstekniken.

I många fall avser myndigheterna att, då skada inträffat, ingå till Kungl. Maj:t med framställning om medel i särskild ordning. Detta torde särskilt bli fallet vid mycket stora skadebelopp såsom vid dödsfall eller gravare invaliditet eftersom dylika utgiftsändamål inte kunnat förutses vid budgeteringen. I något fall framgår att Kungl. Maj:t ställt medel till förfogande från trettonde huvudtiteln (Oförutsedda utgifter). Denna utväg kan användas då staten antingen till följd av lagakraftvunnen dom eller efter uppgörelse har att utge ersättning för skada i samband med statlig verksamhet och andra medel inte står till förfogande för ändamålet. Om endast billighetsskäl ligger till grund torde medgivande till överskridande av vederbörande myndighets omkostnadsanslag ges eller vederbörande huvudtitels anslag till extra utgifter anlitas.

När utredningen har haft att överväga frågan om varifrån kostnaderna för det av utredningen föreslagna förskyddet skall bestridas har utredningen funnit sig böra utgå från gällande principer för statens budget. Det får fastslås att en hållbar budgetering för myndigheterna av skadeutbetalningar är omöjlig utan en ganska lång tids erfarenhet av förskyddet. En möjlighet är att ändra bestämmelserna i kungörelsen den 30 maj 1941 (nr 535) med vissa föreskrifter angående bokföring och redovisning av utgifter från omkostnadsanslag för statliga verk och myndigheter m. m. så att utgifterna för förskyddet kunde bestridas från anslagsposten till sjukvård m. m. Denna är vanligen förslagsvis betecknad. En annan utväg är att, lämpligen under tolfte huvudtiteln, ta upp ett särskilt förslagsvis betecknat anslag kallat Ersättning åt förare av statliga motorfordon till följd av trafikskada. Detta skulle sedan ställas till förfogande för den eller de myndigheter som skulle svara för verksamhetens administration att disponeras för avsett ändamål. Utredningen förordar sistnämnda alternativ.

Utredningen är emellertid medveten om att på något längre sikt principerna för statens budgetering kan ha ändrats radikalt i riktning mot det i långt mindre grad detaljreglerade systemet med programbudgetering. Ett inte oväsentligt steg häremot innebär sammanslagningen av myndigheternas avlönings- och omkostnadsanslag samt påförandet av social-, försäkrings-, pensions- och hyreskostnader på myndigheternas anslag i stället för användandet av samlingsanslag härför för hela statsförvaltningen. Denna omläggning avses skola ske till 1969/70 års riksstat. Mot denna bakgrund är utredningen givetvis tveksam att föreslå ett nytt samlingsanslag för hela statsförvaltningen till förskyddskostnaderna. Förskyddet bör i ett programbudgetsystem i princip inte stå till myndigheternas förfogande som en fri nyttighet. Tanken att låta statsmyndigheterna inbetala något slags premie i utbyte ligger nära till hands. Utredningen har emellertid inte funnit sig böra närmare gå in på frågan om redovisningen av kostnaderna för förskyddet under ett kommande programbudgetsystem. Sålunda har utredningen inskränkt sig till att mot bakgrund av dagsläget förorda ett samlingsanslag såsom en temporär lösning. Anslaget storlek blir beroende av vilket förskyddsalternativ som väljs (se kostnadsberäkningarna under kap. 11).

De affärsdrivande verken och myndigheter som driver uppdragsverksamhet bör dock från början ur sina driftmedel (uppbördsmedel) bestrida kostnaderna för förskyddet.

Bilaga 1

FINANSDEPARTEMENTET

Förarskyddsutredningen

Myndighet

FRÅGEFORMULÄR

till statliga myndigheter rörande innehav av motorfordon

1. Äger myndigheten något slag av motorfordon?

Nej → återsänd formuläret.

Ja → gå till frågorna 2—11 och notera svaren i medföljande tablå.

2. Äger myndigheten de i kol. 2 (se tablån) angivna slagen av motorfordon?

Ange svaren med kryss i kol. 2 per stationeringsområde enligt kol. 1

3. Hur många?

Ange svaren i kol. 3

4. Ange (om möjligt) medelkörsträcka (i mil) för de slag av motorfordon som myndigheten äger och per stationeringsområde.

Ange svaren i kol. 4

5. Har myndigheten tecknat trafik- eller ansvarsförsäkring?

Ange svaren i kol. 5

Om »ja»: Ange i vilket eller vilka bolag.

6. Har myndigheten tecknat förarplatsförsäkring?

Ange svaren i kol. 6

Om »ja»: Ange i vilket eller vilka bolag.

7. Hur många av de i kol. 2 angivna motorfordonen föres av för fordonen särskilt avdelade förare?

Ange antalet fordon med särskilt avdelade förare i kol. 7
Ange antalet sådana förare i kol. 8

8. Hur många övriga förare utnyttjar myndighetens fordon enl. kol. 2?

Ange svaren i kol. 9

9. Ange (om möjligt) förarnas anställningsformer här nedan.

- | | |
|---|--------------|
| <input type="checkbox"/> Fast anställda | Antal: |
| <input type="checkbox"/> Kollektivt anställda | Antal: |
| <input type="checkbox"/> Stud. och praktikanter | Antal: |
| <input type="checkbox"/> Värnpliktiga | Antal: |
| <input type="checkbox"/> Övriga | Antal: |

Därav:

.....	Antal:
.....	Antal:
.....	Antal:

10. Finnes bestämmelser eller instruktioner för förande av fordonen?

- Nej
 Ja → v. g. bifoga dessa eller lämna redogörelse.

11. Kräver myndigheten

- | | | |
|-------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| a) trafik kort | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> Nej |
| b) särskilda förarbevis | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> Nej |
| c) körorder | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> Nej |

..... den/..... 1966

Myndighet:

Stationerings- område	Slag av motorfordon (markera med kryss i rutan till vänster)	Antal	Medel- kör- sträcka i mil	Trafik- eller ansvars- försäkring	Förräpplats- försäkring	Antal fordon med sär- skilt av- delade förare	Antal fordon till enl. 7	Antal övriga förare	Anmärkingar
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
STORSTADS- OMRÅDE (Stockholm och Göteborg m omnejd Malmö stad)	<input type="checkbox"/> Personbilar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Lastbilar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Bussar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Motorcyklar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Traktorer	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
<input type="checkbox"/> Övriga	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
NORRLAND (X, Y, Z, AC, BD-län)	<input type="checkbox"/> Personbilar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Lastbilar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Bussar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Motorcyklar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Traktorer	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
<input type="checkbox"/> Övriga	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
ÖVRIGA LANDET	<input type="checkbox"/> Personbilar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Lastbilar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Bussar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Motorcyklar	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
	<input type="checkbox"/> Traktorer	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....
<input type="checkbox"/> Övriga	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	.....	.....

Bilaga 2

FINANSDEPARTEMENTET

Förarskyddsutredningen

Myndighet:

.....

FRÅGEFORMULÄR

till vissa statliga myndigheter rörande trafikskadereglering m. m.

1. Har myndigheten tecknat trafik- eller ansvarsförsäkring?

Ja → se frågorna 5—6.

Nej → se frågorna 2—6.

2. Handhas skadereglering hos myndigheten?

Ja → av vilken personal?; med vilken utbildning?

.....
Förekommer därvid rådfrågning hos annan myndighet? I så fall vilken?

Nej → hos vilken annan myndighet?

3. Vilket anslag (anslagspost) disponeras för reglering av trafikskada?

4. Hur stort är detta anslag (anslagspost)?

5. Ange – om möjligt – i nedanstående tablå inträffade trafikskador (dock *ej* kaskoskador) avseende myndighetens fordon

1	2	3	4	5	6
År	Antal skadefall	Därav avseende egna passagerare	Utbetalt belopp för kol. 3	Skadefall avseende egen förare	Anmärkingar
1962
1963
1964
1965
1966

Uppgifterna i kol. 5 skall – om möjligt – avse samtliga skadefall avseende egen förare och ifylles vare sig skadefallet skett i samband med kollision eller ej samt oavsett skadan ersatts genom motparts trafikförsäkring, av yrkesskadeförsäkringen eller genom egen förarplatsförsäkring.

6. Förekommer någon utlåning eller uthyrning av myndighetens fordon till icke statliga organ?

Ja → Ange till vilken eller vilka organisationer.

.....
.....
Ange i vilken omfattning.

.....
.....
Ange under vilka betingelser.

Nej

..... den / 1967

.....
(Kontaktman hos myndigheten)

Stockholm den 20 oktober 1943.

Till samtliga trafikförsäkringsanstalter

Skada å eller förlust av passagerares kläder m. m.

I allmänna försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring av år 1938 fanns intagen en bestämmelse om att försäkringsgivaren icke svarade för »skada å annan med fordonet befordrad egendom än passagerares kläder».

I de nu gällande allmänna försäkringsvillkoren återfinnes icke motsvarande bestämmelse och passagerare har formellt sett icke rätt till ersättning för skadade kläder enligt dessa villkor. Vid antagandet av försäkringsvillkoren påpekades emellertid, att borttagandet av bestämmelsen om ersättning för skada å passagerares kläder icke avsåg att medföra ändring av gällande praxis.

Det är naturligtvis av vikt, att trafikförsäkringsanstalterna tillämpa en enhetlig praxis på detta område och fråga har uppkommit om uppdragandet av vissa riktlinjer för skaderegleringen i hithörande fall.

Tariffkommittén har nu beslutat rekommendera anstalterna att hädanefter tillämpa följande regler i nu ifrågasvarande avseende.

Ersättning utgår för skada å eller förlust av

- 1) kläder och skodon, som passagerare har på sig; ersättning avseende päls utgår dock med ett belopp av högst 2 000 kr.,
- 2) passagerares glasögon, käpp och paraply,
- 3) passagerares armbandsur med ett belopp av högst 300 kr.,

4) manlig passagerares, i de under färden begagnade kläderna förvarade föremål, vilka äro av den beskaffenheten att de kunna sägas normalt tillhöra en mans »utrustning», exempelvis klocka, cigarrettfodral, pennkniv, reservoarpenna, plånbok, portmonnä, nycklar och kam. Skada å eller förlust av klockan ersättes med ett belopp av högst 300 kr.,

5) kvinnlig passagerares damhandväska ävensom hennes – i de under färden begagnade kläderna eller i väskan förvarade – föremål, vilka äro av den beskaffenheten, att de kunna sägas normalt tillhöra en kvinnas »utrustning», exempelvis klocka, cigarrettfodral, pennkniv, reservoarpenna, plånbok, portmonnä, nycklar, kam och skönhetsmedel. Skada å eller förlust av klockan ersättes med ett belopp av högst 300 kr.

Utgiven ersättning bör lämpligen bokföras såsom personskada. Härvid är dock att märka, att denna ersättning icke får medföra inskränkning i skadelidandes rätt till ersättning för personskada med i trafikförsäkringslagen angivet belopp.

Att observera är, att ersättning icke utgår för skada å eller förlust av ringar, andra smycken, penningmedel eller värdehandlingar.

TRAFIKFÖRSÄKRINGSANSTALTER-
NAS TARIFFKOMMITTÉ

Hugo Hellqvist.

Tabell 1. Statliga motorfordon år 1966. Antal fördelade på myndighet, område och fordonsslag
 Område: S = Stockholm och Göteborg med omnejd samt Malmö, N = Norrland, Ö = Övriga landet

Myndighet	Om- råde	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga	S:a fordon
Alnarpsinstitutet	Ö	—	4	—	—	13	—	—	17
Arbetsmarknadsverket	SNÖ	69	54	29	—	48	—	—	200
	S	13	3	—	—	2	—	—	18
	N	10	20	7	—	7	—	—	44
	Ö	46	31	22	—	39	—	—	138
Chalmers tekn. högskola	S	6	—	1	1	1	—	1	10
Civilförsvarsstyrelsen	SNÖ	67	26	4	10	5	1	—	113
	S	41	21	1	10	2	1	—	76
	N	6	1	1	—	1	—	—	9
	Ö	20	4	2	—	2	—	—	28
Domänverket	SNÖ	211	35	101	—	450	—	25	822
	S	5	—	—	—	—	—	—	5
	N	136	21	74	—	222	—	18	471
	Ö	70	14	27	—	228	—	7	346
Flygtekn. försöksanstalten	S	2	—	—	—	—	—	—	2
Försvarets fabriksverk	SNÖ	39	60	3	—	3	—	—	105
	S	13	17	1	—	—	—	—	31
	N	1	14	—	—	1	—	—	16
	Ö	25	29	2	—	2	—	—	58
Försvarets forskningsanstalt	S	33	10	2	—	1	—	—	46
Karolinska med.-kir. institutet	S	3	—	—	—	1	5	—	9
Karolinska sjukhuset	S	1	1	—	—	1	—	—	3
Kriminalvårdsstyrelsen	SNÖ	63	13	117	—	76	—	4	273
	S	13	1	—	—	—	—	—	14
	N	5	—	17	—	6	—	1	29
	Ö	45	12	100	—	70	—	3	230
Kungl. biblioteket	S	1	2	—	—	—	—	—	3
Landsmåls- och folk- minnesarkivet i Uppsala	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1
Lantbrukshögskolan	NÖ	26	17	—	4	51	—	—	98
	N	1	5	—	—	5	—	—	11
	Ö	25	12	—	4	46	—	—	87
Lantmäteristyrelsen	S	—	—	—	—	—	1	—	1
Luffartsverket	SNÖ	19	45	—	—	25	—	234	323
	S	16	30	—	—	12	—	178	236
	N	2	7	—	—	6	—	30	45
	Ö	1	8	—	—	7	—	26	42
Länsstyrelse A (ÖÅ)	S	2	15	1	—	—	—	—	18
	B	1	—	—	—	—	—	—	1
	C	1	—	—	—	—	1	—	2
	D	1	2	—	—	—	—	—	3
	E	1	2	—	—	—	—	—	3
	F	1	1	—	—	—	—	—	2
	G	1	1	—	—	—	—	—	2
	H	1	—	—	—	—	—	—	1
	I	1	1	—	—	—	—	—	2
	K	1	—	—	—	—	—	—	1
	L	1	—	—	—	—	—	—	1
	M	1	9	1	—	—	—	—	11
N	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1

Tabell 1 (forts.)

Myndighet	Om- råde	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga	S:a fordon
Länsstyrelse	O	S	1	3	5	—	—	—	9
	P	Ö	1	2	1	—	—	—	4
	R	Ö	1	1	—	—	—	—	2
	S	Ö	1	2	1	—	—	—	4
	T	Ö	1	2	—	—	—	—	3
	U	Ö	1	4	1	—	—	—	6
	W	Ö	1	2	—	—	—	—	3
	X	N	1	—	—	—	—	—	1
	Y	N	7	3	1	—	—	—	11
	Z	N	1	1	1	—	—	—	3
AC	N	2	—	—	—	—	—	2	
BD	N	1	—	—	—	—	—	1	
Mynt- och justeringsverket	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Nationalmuseet med östasiatiska museet	S	—	—	1	—	—	—	—	1
Naturhistoriska riksmuseet	S	—	—	—	—	1	—	—	1
Polisväsendet	SNÖ	1 736	15	23	416	—	23	—	2 213
	S	366	15	23	173	—	—	—	577
	N	281	—	—	24	—	2	—	307
	Ö	1 089	—	—	219	—	21	—	1 329
Postverket	SNÖ	44	537	325	—	298	819	10	2 033
	S	23	303	—	—	95	351	8	780
	N	9	67	325	—	46	80	—	527
	Ö	12	167	—	—	157	388	2	726
Riksarkivet	S	—	—	—	—	—	1	—	1
Riksförsäkringsverket	S	2	—	—	—	—	—	—	2
Sjöfartsverket	SÖ	2	5	2	—	4	1	—	14
	S	1	3	2	—	3	1	—	10
	Ö	1	2	—	—	1	—	—	4
Skogshögskolan	SNÖ	4	1	17	—	2	—	1	25
	S	4	1	16	—	2	—	—	23
	N	—	—	—	—	—	—	1	1
	Ö	—	—	1	—	—	—	—	1
Skogsstyrelsen	SÖ	3	—	—	—	—	—	—	3
	S	1	—	—	—	—	—	—	1
	Ö	2	—	—	—	—	—	—	2
Socialstyrelsens skärmbildscentral	SNÖ	1	15	1	—	—	—	—	17
	S	1	—	—	—	—	—	—	1
	N	—	5	—	—	—	—	—	5
	Ö	—	10	1	—	—	—	—	11
Specialskolor	Landaskolan	Ö	1	—	—	—	—	—	1
	Manillaskolan	S	—	—	1	—	—	—	1
	Tomtebodaskolan	S	—	—	1	—	—	—	1
	Åsbackaskolan	Ö	—	—	1	—	—	—	1
Statens bakteriologiska lab.	S	2	1	—	—	1	—	—	4
Statens centr. frökontrollanstalt	SNÖ	—	2	—	—	3	—	—	5
	S	—	1	—	—	—	—	—	1
	N	—	—	—	—	1	—	—	1
	Ö	—	1	—	—	2	—	—	3
Statens geotekniska institut	S	—	4	—	—	—	—	—	4

Tabell 1 (forts.)

Myndighet	Om- råde	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga	S:a fordon
Statens hingstdepå och stuteri (Flyinge)	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens institut för byggn.forskning	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens institut för folkhälsan	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens institut för hantverk och industri	SN	3	1	—	—	—	—	—	4
	S	2	1	—	—	—	—	—	3
	N	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens järnvägar	SNÖ	131	757	1 905	—	55	300	859	4 007
	S	23	100	611	—	6	75	230	1 045
	N	67	179	231	—	32	75	212	796
	Ö	41	478	1 063	—	17	150	417	2 166
Statens maskinprovningar	NÖ	1	7	—	—	3	—	—	11
	N	1	1	—	—	1	—	—	3
	Ö	—	6	—	—	2	—	—	8
Statens naturvårdsverk	S	—	1	—	—	—	—	—	1
Statens provningsanstalt	S	2	—	—	—	—	—	—	2
Statens sjöhistoriska museum	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens skogsmästarskola	Ö	—	1	2	—	—	—	—	3
Statens skogsskolor									
Araby	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1
Bispgårdens	N	2	—	—	—	—	—	—	2
Bjurfors	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1
Bjärka-Säby	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1
Hällnäs	N	1	—	—	—	—	—	—	1
Kolleberga	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1
Älvsby	N	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens strålskydds-institut	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens trafik-säkerhetsråd	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Statens trädgårdsskola i Norrköping	Ö	—	—	—	—	3	—	—	3
Statens Vattenfallsverk	SNÖ	138	739	15	12	22	—	74	1 000
	S	23	59	—	—	4	—	1	87
	N	72	312	15	9	9	—	36	453
	Ö	43	368	—	3	9	—	37	460
Statens veterinärmed. anstalt	S	1	1	—	—	—	—	—	2
Statens vårdanstalter för alkoholmissbrukare	SÖ	10	2	—	—	8	—	—	20
	S	5	2	—	—	7	—	—	14
	Ö	5	—	—	—	1	—	—	6
Statens väginstitut	S	7	12	—	—	—	—	—	19
Statens vägverk	SNÖ	139	2 219	—	—	652	—	1 477	4 487
	S	27	41	—	—	15	—	29	112
	N	24	643	—	—	157	—	443	1 267
	Ö	88	1 535	—	—	480	—	1 005	3 108
Statens växtskyddsanstalt	SÖ	5	1	—	—	4	—	—	10
	S	4	1	—	—	4	—	—	9
	Ö	1	—	—	—	—	—	—	1

Tabell 1 (forts.)

Myndighet	Om- råde	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga	S:a fordon
Statsdepartementens org.avdelning	S	7	—	—	—	—	—	—	7
Sveriges geologiska undersökning	SN	22	13	—	1	5	—	12	53
	S	3	—	—	—	—	—	1	4
	N	19	13	—	1	5	—	11	49
Sveriges meteorol. o. hydrol. institut	S	2	3	—	—	—	—	—	5
Tekniska Högskolan i Stockholm	SÖ	6	2	—	—	1	—	—	9
	S	6	1	—	—	1	—	—	8
	Ö	—	1	—	—	—	—	—	1
Tekniska museet	S	1	—	—	—	—	—	—	1
Televerket	SNÖ	1 080	3 885	—	—	60	—	60	5 085
	S	445	1 460	—	—	20	—	15	1 940
	N	125	700	—	—	5	—	10	840
	Ö	510	1 725	—	—	35	—	35	2 305
Tullverket	SNÖ	128	—	—	—	—	—	—	128
	S	34	—	—	—	—	—	—	34
	N	40	—	—	—	—	—	—	40
	Ö	54	—	—	—	—	—	—	54
Ungdomsvårdsskolorna	SNÖ	5	—	23	—	14	—	—	42
	S	1	—	1	—	—	—	—	2
	N	—	—	2	—	2	—	—	4
	Ö	4	—	20	—	12	—	—	36
Universitetet i Göteborg	S	2	—	—	—	—	—	—	2
Universitetet i Lund	NÖ	5	1	1	—	2	—	—	9
	N	1	—	—	—	—	—	—	1
	Ö	4	1	1	—	2	—	—	8
Universitetet i Stockholm	S	10	—	—	2	1	4	—	17
Universitetet i Uppsala	S	15	—	—	—	1	—	—	16
Utrikesdepartementet	S	4	—	—	—	—	—	—	4
Veterinärhögskolan	S	10	3	—	—	1	—	—	14
Veterinärinrättningen i Skara	Ö	—	—	—	—	1	—	—	1
Överstyr. för ekonomisk försvarsberedskap	SÖ	1	1	—	—	—	—	—	2
	S	1	—	—	—	—	—	—	1
	Ö	—	1	—	—	—	—	—	1
(Hovstallet)	S	12	1	—	—	—	—	—	13
(Sveriges Riksbank)	S	3	3	—	—	—	—	—	6
Summa civila myndigheter	S	1 208	2 129	668	186	182	439	463	5 275
	N	817	1 992	674	34	506	157	762	4 942
	Ö	2 109	4 430	1 245	226	1 129	560	1 532	11 231
	SNÖ	4 134	8 551	2 587	446	1 817	1 156	2 757	21 448
Krigsmakten	S	533	763	61	253	173	100	200	2 083
	N	951	1 534	41	1 297	608	150	200	4 781
	Ö	4 949	6 993	148	4 450	1 464	300	400	18 704
Summa krigsmakten	SNÖ	6 433	9 290	250	6 000	2 245	550	800	25 568
Summa inkl. krigs- makten	S	1 741	2 892	729	439	355	539	663	7 358
	N	1 768	3 526	715	1 331	1 114	307	962	9 723
	Ö	7 058	11 423	1 393	4 676	2 593	860	1 932	29 935
	SNÖ	10 567	17 841	2 837	6 446	4 062	1 706	3 557	47 016

Tabell 2. Statliga motorfordon år 1966. Medelkörsträckor (mil) per år fördelade på myndighet, område och fordonsslag

Körsträckorna avrundade till 100-tal mil.

Område: S = Stockholm och Göteborg med omnejd samt Malmö, N = Norrland, Ö = Övriga landet.

För traktorer, mopeder och övriga har redovisning skett antingen i tim. (t) eller mil (m)

(.. = uppgift saknas).

Myndighet	Område	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motorcyklar	Traktorer	Mopeder	Övriga
Alnarpinstitutet	Ö		1 900			..		
Arbetsmarknadsverket	S	1 500	1 200			240 (t)		
	N	2 500	2 000	2 000		1 230 (t)		
	Ö	1 500	1 300	1 200		410 (t)		
Chalmers tekn. högskola	S	1 300		2 300	..	300 (m)		..
Civilförsvarsstyrelsen	S	900	600	2 300	100	260 (t)	240 (t)	
	N	900	800	800		200 (t)		
	Ö	1 200	800	600		150 (t)		
Domänverket	S	1 500						
	N	1 500	4 000	1 500		1 200 (t)		1 000 (m)
	Ö	1 500	4 000	1 500		1 200 (t)		1 000 (m)
Flygtekn. försöksanstalten	S	2 000						
Försvarets fabriksverk	S	1 100	2 400	400				
	N	700	4 300			..		
	Ö	2 300	3 300	900		..		
Försvarets forskningsanstalt	S	2 200	1 200	1 200		..		
Karolinska med.-kir. institutet	S	1 500				700 (t)	..	
Karolinska sjukhuset	S	1 800	1 000			850 (t)		
Kriminalvårdsstyrelsen	S	7 000	2 100					
	N	3 900		1 200		800 (t)		800 (t)
	Ö	3 300	1 700	1 100		900 (t)		1 200 (t)
Kungl. biblioteket	S	1 800	3 500					
Landsmåls- och folkminnesarkivet i Uppsala	Ö	1 500						
Lantbrukshögskolan	N	900	900			1 000 (t)		
	Ö	1 400	1 200		..	1 000 (t)		
Lantmäteristyrelsen	S						..	
Luftfartsverket	S	1 500	1 500			400 (t)		1 000 (m)
	N	1 500	1 500			400 (t)		1 000 (m)
	Ö	1 500	1 500			400 (t)		1 000 (m)
Länsstyrelse A (ÖÄ)	S	1 500	1 500	1 600				
	B	S	3 000					
	C	Ö	1 500					
	D	Ö	2 200	..				
	E	Ö	3 500	1 800				
	F	Ö	4 000	2 500				
	G	Ö	4 000	1 500				
	H	Ö	4 000					
	I	Ö	1 500	1 500				
	K	Ö	2 000					
	L	Ö	3 000					
	M	S	3 000	2 000	300			
	N	Ö	1 800					
	O	S	2 500	3 000	1 100			
	P	Ö	2 500	1 100	500			

Tabell 2 (forts.)

Myndighet	Om- råde	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga
Länsstyrelse R	Ö	6 000	4 000					
S	Ö	2 000	3 000	..				
T	Ö	4 000	2 000					
U	Ö	2 500	1 200	300				
W	Ö	3 000	1 800					
X	N	2 500						
Y	N	1 300	1 700	1 500				
Z	N	2 500	1 200	100				
AC	N	3 200						
BD	N	5 000						
Mynt- och justerings- verket	S	1 000						
Nationalmuseet med östasiatiska museet	S			3 500				
Naturhistoriska riksmuseet	S					..		
Polisväsendet	S	6 000	6 000	6 000	2 000			
	N	6 000			2 000		..	
	Ö	6 000			2 000		..	
Postverket	S	2 000	3 000			300 (m)	700 (m)	100 (m)
	N	2 300	3 000	4 500		300 (m)	700 (m)	
	Ö	2 500	3 500			300 (m)	700 (m)	100 (m)
Riksarkivet	S						..	
Riksförsäkringsverket	S	1 100						
Sjöfartsverket	S	2 000	2 500	5 000		700 (m)	500 (m)	
	Ö	200	100			50 (m)		
Skogshögskolan	S	1 400	1 500	1 000		200 (m)		
	N							..
	Ö			..				
Skogsstyrelsen	S	3 000						
	Ö	1 000						
Socialstyrelsens skärmbildscentral	S	4 000						
	N		1 500					
	Ö		1 500	1 500				
Specialsolor								
Landaskolan	Ö	900						
Manillaskolan	S			1 800				
Tomtebodaskolan	S			500				
Åsbackaskolan	Ö			1 500				
Statens bakteriologiska laboratorium	S	2 100	700			400 (m)		
Statens centr. frökontrollanstalt	S		1 200					
	N					..		
	Ö		1 200			..		
Statens geotekniska institut	S		500					
Statens hingstdepå och stuteri (Flyinge)	Ö	2 400						
Statens institut för bygn.forskning	S	3 000						
Statens institut för folkhälsan	S	2 000						

Tabell 2 (forts.)

Myndighet	Område	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motorcyklar	Traktorer	Moped	Övriga
Statens institut för hantverk och industri	S	..	..			
	N	..						
Statens järnvägar	S	2 400	2 200	5 000		..	..	..
	N	3 000	2 400	5 500		..	..	..
	Ö	2 500	2 500	5 300		..	..	..
Statens maskinprovningar	S	2 500	500			..		
	Ö		1 000			..		
Statens naturvårdsverk	S		1 800					
Statens provningsanstalt	S	800						
Statens sjöhistoriska museum	S	2 100						
Statens skogsmästarskola	Ö		1 000	1 000				
Statens skogsskolor	Araby	Ö	1 000					
	Bispgårdens	N	1 000					
	Bjurfors	Ö	400					
	Bjärka-Säby	Ö	600					
	Hällnäs	N	900					
	Kolleberga	Ö	800					
Älvsby	N	800						
Statens strålskydds-institut	S	1 500						
Statens trafik-säkerhetsråd	S	1 000						
Statens trädgårdsskola i Norrköping	Ö					300 (t)		
Statens Vattenfallsverk	S	2 200	2 300			400 (m)		200 (m)
	N	2 300	2 400	2 000	..	..		..
	Ö	1 900	2 100		..	..		..
Statens veterinärmed. anstalt	S	1 500	2 100					
Statens vårdanstalter för alkoholmissbrukare	S	4 000	2 400			900 (t)		
	Ö	3 800				900 (t)		
Statens väginstitut	S	800	800					
Statens vägverk	S	2 000	4 000			..		..
	N	2 000	4 200			..		..
	Ö	2 000	4 500			..		..
Statens växtskydds-anstalt	S	1 900	500			290 (t)		
	Ö	900						
Statsdepartementens org.avdelning	S	2 900						
Sveriges geologiska undersökning	S	1 400						600 (m)
	N	1 800	1 400		100	300 (t)		200 (t)
Sveriges meteorol. o. hydrol. institut	S	1 600	2 400					
Tekniska Högskolan i Stockholm	S	1 400	500			800 (m)		
	Ö		600					

Tabell 2 (forts.)

Myndighet	Om- råde	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga
Tekniska museet	S	1 000						
Televerket	S	2 200	1 800			1 000 (t)		1 500 (t)
	N	2 200	2 000			1 000 (t)		1 300 (t)
	Ö	2 500	1 900			1 200 (t)		1 100 (t)
Tullverket	S	2 600						
	N	3 500						
	Ö	3 700						
Ungdomsvårdsskolorna	S	3 000		3 100				
	N			2 000		900 (t)		
	Ö	1 900		2 500		900 (t)		
Universitetet i Göteborg	S	1 000						
Universitetet i Lund	N	1 000						
	Ö	3 900	1 500	1 500		..		
Universitetet i Stockholm	S	..			..	..	..
Universitetet i Uppsala	S	..				..
Utrikesdepartementet	S	3 000						
Veterinärhögskolan	S	1 800	2 300			..		
Veterinärinrättningen i Skara	Ö					200 (t)		
	S	..						
Överstyr. för ekonomisk försvarsberedskap	Ö		1 500					
	S	..						
(Hovstallet)	S	1 000	1 000					
(Sveriges Riksbank)	S	2 000	2 000					
Summa civila myndigheter	S	3 300	2 100	4 900	1 900			
	N	3 500	2 900	4 300	1 900			
	Ö	4 200	2 900	4 700	2 000			
	SNÖ	3 800	2 700	4 700	2 000			
Krigsmakten	S	1 200	800	600	200			
	N	1 100	900	600	200			
	Ö	600	600	500	300			
Summa krigsmakten	SNÖ	700	700	500	300			
Summa inkl. krigs- makten	S	2 600	1 700	4 500	900			
	N	2 200	2 000	4 100	200			
	Ö	1 600	1 500	4 300	400			
	SNÖ	1 900	1 700	4 300	400			

Tabell 3a. Statliga motorfordon år 1966. Relativ fördelning på geografiska områden (%)
 Område: S= Stockholm och Göteborg med omnejd samt Malmö, N=Norrland, Ö=övriga landet

Område	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motor- cyklar	Traktorer	Mopeder	Övriga
A Civila myndigheter							
S	29	25	26	42	10	38	17
N	20	23	26	8	28	14	28
Ö	51	52	48	50	62	48	55
SNÖ	100	100	100	100	100	100	100
B Krigsmakten							
S	8	8	25	4	8	18	25
N	15	17	16	22	27	27	25
Ö	77	75	59	74	65	55	50
SNÖ	100	100	100	100	100	100	100
C Civila myndigheter + krigsmakten							
S	16	16	26	7	9	32	15
N	17	20	25	21	27	18	21
Ö	67	64	49	72	64	50	64
SNÖ	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 3b. Samtliga trafikförsäkrade fordon under årsrisk 1966. Relativ fördelning på geografiska områden (%)

Område	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motor- cyklar	Traktorer	Mopeder	Övriga
S	24	26	21	21	..	13	..
N	15	14	24	13	..	16	..
Ö	61	60	55	66	..	71	..
SNÖ	100	100	100	100	100	100	100

Tabell 4. Statliga motorfordon år 1966. Ansvarighets(trafik-)försäkring i privata försäkringsanstalter

* även privat förarplatsförsäkring

• anger fordonsinnehav, som ej är försäkrat

Myndighet	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motorcyklar	Traktorer	Mopedder	Övriga	Summa
Alnarpsinstitutet	—	2•	—	—	11•	—	—	13
Chalmers tekn. högskola	1*•	—	•	•	•	—	•	1
Karolinska med.-kir. institutet	3*	—	—	—	•	5	—	8
Kungl. biblioteket	1	2	—	—	—	—	—	3
Lantmäteristyrelsen	—	—	—	—	—	1	—	1
Länsstyrelse A (ÖÄ)	1*•	•	•	—	—	—	—	1
B	1	—	—	—	—	—	—	1
C	1*	—	—	—	—	1	—	2
D	1	•	—	—	—	—	—	1
E	1*	•	—	—	—	—	—	1
F	1*	•	—	—	—	—	—	1
G	1*	1*	—	—	—	—	—	2
H	1*	—	—	—	—	—	—	1
I	1	1	—	—	—	—	—	2
K	1	—	—	—	—	—	—	1
L	1*	—	—	—	—	—	—	1
M	1*	•	•	—	—	—	—	1
N	1*	—	—	—	—	—	—	1
O	1*	•	•	—	—	—	—	1
P	1*	•	•	—	—	—	—	1
R	1*	•	—	—	—	—	—	1
S	1*	•	•	—	—	—	—	1
T	1*	•	—	—	—	—	—	1
U	1*	•	•	—	—	—	—	1
X	1*	—	—	—	—	—	—	1
Y	1*	•	•	—	—	—	—	1
Z	1*	•	1*	—	—	—	—	2
AC	2*	—	—	—	—	—	—	2
BD	1	—	—	—	—	—	—	1
Nationalmuseet med östasiatiska museet	—	—	1*	—	—	—	—	1
Polisväsendet	1 736	15	23	416	—	23	—	2 213
Postverket	44	537	325	—	•	819	•	1 725
Riksarkivet	—	—	—	—	—	1	—	1
Specialskolor								
Manillaskolan	—	—	1*	—	—	—	—	1
Tomtebodaskolan	—	—	1*	—	—	—	—	1
Statens inst. för byggnadsforsk.	1*	—	—	—	—	—	—	1
Statens inst. för hantverk o. industri	3*	1*	—	—	—	—	—	4
Statens Vattenfallsverk	138	739	15	12	22	—	•	926
Statsdepartementens org.avd.	6•	—	—	—	—	—	—	6
Tekniska Högskolan i Stockholm	4*	13* ¹	—	—	•	—	—	17
Tekniska museet	1*	—	—	—	—	—	—	1
Televerket	1 080	3 885	—	—	5•	—	55•	5 025

¹ En lastbil är förarplatsförsäkrad

Tabell 4 (forts.)

Myndighet	Person- bilar	Last- bilar	Bussar	Motor- cyklar	Trak- torer	Mope- der	Övriga	Summa
Universitetet i Lund	5*	•	1*	—	•	—	—	6
Utrikesdepartementet	4	—	—	—	—	—	—	4
(Hovstallet)	12*	1*	—	—	—	—	—	13
(Sveriges Riksbank)	3	3	—	—	—	—	—	6
Summa	3 067	5 200	368	428	38	850	55	10 006
Summa förarplats- försäkrade	50	4	5	—	—	—	—	59

No.	Group				Group				Total
	A	B	C	D	A	B	C	D	
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									
21									
22									
23									
24									
25									
26									
27									
28									
29									
30									
31									
32									
33									
34									
35									
36									
37									
38									
39									
40									
41									
42									
43									
44									
45									
46									
47									
48									
49									
50									

Tabell 5. Statliga motorfordon år 1966. Förarförhållanden

A = totalt antal
 B = antal fordon med särskilt avdelade förare
 C = antal förare till fordon enligt B
 D = antal övriga förare
 (.. = uppgift saknas)

Myndighet	Personbilar				Lastbilar				Bussar			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
Alnarpsinstitutet					4	2	2	1				
Arbetsmarknads- verket	69			180	54			95	29			52
Chalmers tekn. högskola	6			.. ¹					1			.. ¹
Civildövsvars- styrelsen	67	2	4	825	26	7	9	162	4	4	6	3
Domänverket	211	211	211	304	35	35	35		101	101	101	65
Flygtekn. försöks- anstalten	2	2	6									
Försvarets fabriksverk	39	13	13	56	60	45	47	85	3			6
Försvarets forskningsanstalt	33	16	16	100	10	2	2	100	2			100
Karolinska med.- kir. institutet	3	3	4									
Karolinska sjukhuset	1	1	2		1	1	2					
Kriminalvårds- styrelsen	63	29	29	68	13	7	7	6	117	117	117	
Kungl. biblioteket	1	1	1	1	2	2	2	1				
Landsmåls- och folkminnesarkivet i Uppsala	1		2	3								
Lantbrukshögskolan	26	2	8	119	17	1	5	82				
Lantmäteristyrelsen												
Luftfartsverket	19			785	45			785				
Länsstyrelse A (ÖÄ)	2			2	15			15	1			1
B	1	1	1									
C	1	1	1									
D	1	1	1		2			4				
E	1	1	1		2	2	2	2				
F	1	1	1		1	1	1	1				
G	1	1	1		1			3				
H	1	1	1									
I	1	1	2	1	1	1	1					
K	1	1	1									
L	1	1	2									
M	1	1	1		9	1	1	12	1	1	1	
N	1	1	1									
O	1	1	1	1	3	1	1	6	5			6
P	1	1	1		2			..	1			..
R	1	1	1		1	1	2	2	1			..
S	1	1	2		2	2	2	2	1			..
T	1	1	1	2	2			4				

¹ Kan i princip föras av vem som helst, som har körkort.

Motorcyklar				Traktorer				Mopeder				Övriga			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
				13	2	2	13								
				48			73								
1			.. ¹	1			.. ¹					1			.. ¹
10			36	5	5	8	3	1	1	1					
				450	450	450	100					25	25	25	9
				3			..								
				1			100								
				1			3	5			10				
				1	1	2									
				76	1	1	75					4			4
4			10	51	2	8	78								
				25			785	1			2				
												234			324
								1	1	1					

Tabell 5 (forts.)

Myndighet	Personbilar				Lastbilar				Bussar			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
Länsstyrelse U	1	1	1		4	4	5	.. ¹	1	1	3	.. ¹
W	1	1	1		2	2	4	1				
X	1	1	1									
Y	7	1	1	.. ²	3	1	3	6	1			.. ²
Z	1	1	1		1	1	3		1			.. ³
AC	2	2	4	1								
BD	1	1	1	1								
Mynt- och justeringsverket	1			2								
Nationalmuseet med östasiatiska museet									1			..
Naturhistoriska riksmuseet												
Polisväsendet	1 736			.. ⁴	15			.. ⁴	23			.. ⁴
Postverket	44	13	13	280	537	445	710	750	325	325	408	
Riksarkivet												
Riksförsäkrings- verket	2	2	2	5								
Sjöfartsstyrelsen	3			10	5			9	2			6
Skogshögskolan	4	2	2	11	1			2	17	1	1	20
Skogsstyrelsen	3			15 ⁵								
Socialstyrelsens skärmbildscentral	1	1	1	3	15	15	15		1	1	1	
Specialskolor												
Landaskolan	1			9								
Manillaskolan									1	1	2	2
Tomtebodaskolan									1	1	2	
Åsbackaskolan									1			6
Statens bakterio- logiska lab.	2	2	2		1	1	1					
Statens centr. frö- kontrollanstalt					2	2	4					
Statens geotekniska institut					4	1	1	10				
Statens hingstdepå och stuteri (Flyinge)	1	1	2									
Statens institut för byggn.forskning	1			..								
Statens institut för folkhälsan	1			17								
Statens institut för hantverk och industri	3	1	1	6	1	1	2					

¹ Vid vissa tillfällen anlitas bilkärister som fordonsförare.

² Fordonsförarna utgörs av värnpliktiga.

³ Bussambulans som används vid utbildning inom civilförsvaret, varför antalet förare varierar.

⁴ Samtidig polispersonal inom landet ca 13 500.

⁵ Körs dessutom av ett ej närmare angivet antal elever.

Motorcyklar				Traktorer				Mopeder				Övriga			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D

				1	1	1									
416	416	832						23		.. ⁴					
				298			1 595	819		1 675	10				80
								1		3					
				4			10								
				2	2	3					1				1
				1	1	1									
				3	3	5									

Tabell 5 (forts.)

Myndighet	Personbilar				Lastbilar				Bussar			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
Statens järnvägar	131	22	29	900	757	80	120	2 875	1 905	1 825	1 825	795
Statens maskinprovningar	1			5	7			12				
Statens naturvårdsverk					1			1				
Statens provningsanstalt	2	2	2	4								
Statens sjöhistoriska museum	1	1	1									
Statens skogsmästarskola					1	1	1		2	2	2	
Statens skogsskolor												
Araby	1			4								
Bispgårdens	2	2	2	2								
Bjurfors	1	1	3	10								
Bjärka-Säby	1			1								
Hällnäs	1			2								
Kolleberga	1	1	2	5								
Älvsby	1	1	1	1								
Statens strålskyddsinstitut	1	1	1									
Statens trafiksäkerhetsråd	1			4								
Statens trädgårdsskola i Norrköping												
Statens Vattenfallsverk	138	46	48	861	739	136	145	1 213	15	12	12	1
Statens veterinärmed. anstalt	1	1	1		1	1	1					
Statens vårdanstalter för alkoholmissbrukare	10	7	7	6	2	2	2					
Statens väginstitut	7			40	12			40				
Statens vägverk	139	1	2	138	2 219	1 327	2 654	892				
Statens växtskyddsanstalt	5	1	2	10	1	1	2					
Statsdepartementens org.avdelning	7	7	7	2								
Sveriges geologiska undersökning	22	2	1	193	13	1	3	100				
Sveriges meteorol. o. hydrol. institut	2			40	3			40				
Tekniska Högskolan i Stockholm	6	2	4	21	2	1	1	6				
Tekniska museet	1	1	1	3								
Televerket	1 080	570	570	3 400	3 885	3 885	3 885	850				
Tullverket	128	5	10	900								
Ungdomsvårdsskolorna	5			80					23			420

Motorcyklar				Traktorer				Mopeder				Övriga			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
				55	34	52	100	300			3 000	859	10	30	3 000
				3			..								
				3	3	3	50								
12			15	22	13	19	52					74	23	26	170
				8	1	1	8								
				652			652					1 477	1 080	2 160	397
				4			4								
1	1	1	40	5	5	10						12	4	8	25
				1	1	2									
				60	60	60	27					60	60	60	60
				14			35								

Tabell 5 (forts.)

Myndighet	Personbilar				Lastbilar				Bussar			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
Universitetet i Göteborg	2	1	3	10								
Universitetet i Lund	5	4	14	3	1				8	1		9
Universitetet i Stockholm	10			..								
Universitetet i Uppsala	15			.. ¹								
Utrikesdepartementet	4	11	1	3								
Veterinärhögskolan	10	2	11	20	3	3	3	2				
Veterinärinrättningen i Skara												
Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap	1	1	2		1	1	4					
(Hovstallet)	12			7	1			7				
(Sveriges Riksbank)	3	3	3	2	3	3	3	2				
Summa	4 135	1 013	1 077	(9 484)	8 551	6 025	7 690	(8 192)	2 587	2 392	2 481	(1 452)

Studenter, lärare och tjänstemän.

Motorcyklar				Traktorer				Mopeder				Övriga			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
					2	1	1	4							
2			..	1				..	4			..			
				1	1	1									
				1	1	2									
				1				3							
446	417	833	(101)	1 817	588	632	(3 770)	1 155	2	2	(4 690)	2 757	1 202	2 309	(4 070)

KUNGL. BIBL.
- 2 DEC 1968
STOCKHOLM

Nordisk udredningsserie (Nu) 1968

Kronologisk förteckning

1. Nordisk patentråd. Tredje instans i patentsaker.
4. Köpenhavns lufthavns framtid.
5. Handelsdokumentguide.
6. Konsumentovgivning i Danmark, Finland, Norge og Sverige.
8. Nordisk gränsregion. Näringspolitik och samhällsservice.
9. Nordic Economic and Social Cooperation.
10. Harmonisering av socialhjälpstiftningen i de nordiska länderna.
11. Langtidsplan for Nordforsk.

Statens offentliga utredningar 1968

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Handläggningen av säkerhetsfrågor. [4]
Trafikmålsutredningar. [19]
Förvaltningslag. [27]
Intersexuellas könstillhörighet. [28]
Verkställighet av utländska domar. [40]
Utsökningsrätt VII. [41]
Dagspressens situation. [48]
Vattenlagens torrlägningsbestämmelser. [51]

Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [1]
Ekonomisystem för försvaret. Bihang. [2]
Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. [10]

Socialdepartementet

Pensionstillskott m.m. [21]
Företagshälsovård. [44]

Kommunikationsdepartementet

Allmänna vägar. [17]
Parkering. [18]
Bilregistrering. [23]
Lokal trafikservice. [33]
Transportforskningens organisation. [34]
Storlandstingets författning. [35]
Förvaltning och folkstyre. [47]

Finansdepartementet

Koncentrationsutredningen. II. Kreditmarknadens struktur och funktionsätt. [3] III. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. [5] IV. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. [6] V. Ågande och inflytande inom det privata näringslivet. [7]
Upphandling av byggnader. Del I. Formerna. [20]
Avstämning av 1965 års långtidsutredning. [24]
Ändrade avskrivningsregler för rörelse- och hyresfastigheter. [26]
1966 års fastighetstaxeringskommittéer. 1. 1965 års allmänna fastighetstaxering. [31] 2. Fastighetstaxeringens regler och organisation. [32]
Eldistributionens rationalisering. [39]
Affärsverksutredningen. 1. Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 1. [45] 2. Bilagor. [46]
Traktorbeskattning. [50]
Statligt försäkydd. [52]

Utbildningsdepartementet

1958 års utredning kyrka-stat: XI. Svenska kyrkan och staten. [11]
Förvaltningen av kyrklig jord m.m. [12]
Läromedelsutredningen. 1. Skolboksleveranser. [14]
2. Läromedel för specialundervisning. [36]

1965 års Musikutbildningskommitté. 1. Musikutbildning i Sverige. Del I. [16] 2. Del II. [49]
Studieprognos och studieframgång. [25]
Förslag till predikotexter ur Gamla Testamentet för kyrkoårets sön- och helgdagar. [42]

Jordbruksdepartementet

Skogsbrukets planlägningsfrågor. [8]
Virkesbalanser 1967. [9]
Fritidsfisket. [13]
Rennärningen i Sverige. [16]
Jordhävdslag. [22]

Inrikesdepartementet

Statistikbehov och statistikproduktion för regionala utredningar. [29]
Bostadsbyggandets planering och kreditförsörjning. [30]
Konfliktdirektiv. [37]
Boendeservice 1. [38]
Upphandling av stora bostadsprojekt. [43]