

Nr 23

Utlåtande i anledning av motioner om dels obligatorisk förarplatsförsäkring, dels förarplatsförsäkring för av stat och kommun ägda fordon.

I de likalydande motionerna I:401 av herr *Eric Gustaf Peterson m. fl.* och II:502 av herr *Nihlfors m. fl.* hemställas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om att förarplatsförsäkringen skall ingå i den obligatoriska trafikförsäkringen.

I motionen II:762 av herrarna *Antonsson* och *Dahlgren* hemställas att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till förarplatsförsäkring för av stat och kommun ägda fordon.

Motionerna I:401 och II:502 har remissbehandlats.

Inledning

Trafikförsäkringen gäller inte skada på föraren av fordonet, med mindre försäkringstagaren är ansvarig för skadan. Detta medför att föraren i allmänhet ej är skyddad av trafikförsäkringen men att han undantagsvis kan vara det, exempelvis om skadan vållats av att ägaren-försäkringstagaren låtit föraren föra en bil om vilken ägaren vet att den är bristfällig. Inom såväl den privata sektorn av näringslivet som i den kommunala verksamheten kan anställda bilförare få ekonomiskt skydd av sina arbetsgivare genom att dessa tecknar förarplatsförsäkring. Motsvarande skydd förekommer däremot f. n. inte inom den statliga sektorn. Förarplatsförsäkringen, som endast kan tecknas tillsammans med trafikförsäkring eller ansvarsförsäkring för motorfordon, omfattar olycksfallsskada i följd av trafik med det försäkrade fordonet.

Pågående arbete

Obligatorisk förarplatsförsäkring

Som svar på en fråga om man kan förvänta att förslag angående obligatorisk förarplatsförsäkring för förare av motorfordon kommer att föreläggas riksdagen anförde *chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling*, den 14 december 1967 (AK prot. 53 s. 5) följande. Detta problem har ett nära samband med frågan om en mera allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. Det förslag till lag om trafikförsäkring som bilskadeutredningen lade fram år 1957 har inte ansetts ägnat att läggas till grund för lagstiftning. Men det kan bli aktuellt att på nytt ta

upp denna lagstiftningsfråga. Inom Europarådet har nyligen på expertplanet påbörjats ett arbete på att förenhetliga bilansvarighetsreglerna i medlemsländernas lagstiftning. När konkreta resultat föreligger av detta arbete inom Europarådet, får frågan om en reformering av den svenska lagstiftningen på området tas upp på nytt. — Statsrådet tillade avslutningsvis att ungefär 90 procent av alla förare nu har frivillig förarplatsförsäkring.

Skyddet för statsanställda bilförare

Frågan om vidgat ekonomiskt skydd åt statsanställda bilförare utredes av *Förarskyddsutredningen*. I direktiven för utredningen (riksdagsber. 1967 s. 225) anförde *chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng*, att det förelåg skäl att för statliga arbetstagare som kör bil i tjänsten införa ett skydd motsvarande det som beredes kommunala och privata arbetstagare genom förarplatsförsäkringen. Statsrådet anförde vidare följande.

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

Utredningen beräknas slutföra sitt arbete under innevarande år.

Motionerna

Till stöd för yrkandet i *motionerna I:401 och II:502* anför motionärerna följande.

I den obligatoriska bilförsäkringen ingår inte förarplatsförsäkringen. När denna försäkring infördes var premien endast en tia, men har numera höjts till drygt 20 kr., en avgift som många bilägare drar sig för, särskilt småföretagare med anställda chaufförer.

Chaufförerna och deras anhöriga vet ofta inte om att förarplatsförsäkring saknas. De anhöriga brukar få veta det efter en dödsolycka då det står klart att ingen ersättning kan betalas ut.

Försäkringsbolagen kan inte göra förarplatsförsäkringen obligatorisk. Men med försäkringsinspektionens hjälp borde en sådan lagstiftning kunna komma till stånd.

Med obligatorisk förarplatsförsäkring skulle premien kunna sänkas avsevärt. Försäkringsbolagen påstår nämligen att om de kan få alla bilar vagnskadeförsäkrade så kan premierna sänkas med 35 procent. En konsekvent genomförd förarplatsförsäkring borde ge liknande möjligheter till premiesänkning.

I motionen *II:762* anföres bl. a. följande.

När det gäller enskilda bilägare kan sägas att det stora flertalet låter förarplats ingå i sin försäkring. Privatägda företag torde i stor utsträckning också förarplatsförsäkra sina fordon. Dock förekommer även där att sådan försäkring saknas, vilket torde bero på att arbetsgivar- och arbetstagarparterna ej kommit överens om kostnadsfrågan.

Förare av statliga, inklusive militära och kommunala fordon saknar sålunda förarplatsförsäkring. Detta måste anses vara en allvarlig brist. Enligt vår mening gäller det här en ur trygghetssynpunkt så viktig fråga att ifrågavarande försäkring borde vara obligatorisk för förare av fordon som ägs av det allmänna. En utredning av denna fråga bör företagas.

Remissyttranden

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över *motionerna I:401 och II:502* från försäkringsinspektionen. Tillfälle att inkomma med yttrande över dessa motioner har beretts Landsorganisationen i Sverige (LO), Riksförbundet landsbygdens folk (RLF), Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges trafikbilägares riksorganisation (STR).

LO upplyser att LO i remissvar över skadeståndskommitténs betänkande Skadestånd II (SOU 1964:31) uttalat beträffande ansvarsförsäkring att en obligatorisk straffsanktionerad försäkringsplikt för arbetsgivaren borde utredas samt att 1966 års LO-kongress ansett att i samband därmed även frågan om obligatorisk förarplatsförsäkring borde utredas.

RLF framhåller att vid olycksfall av här aktuellt slag föreligger samma försäkringsskydd som i övrigt gäller bl. a. genom yrkesskadeförsäkringen. RLF kan inte finna några bärande motiv för att därutöver ett särskilt obligatoriskt skydd skall

behövas för denna typ av olyckor. Inte minst i de fall som åberopas i motionerna — chaufförer anställda hos småföretagare — torde det dessutom enligt RLF vara relativt enkelt att träffa överenskommelse om hur särskild förarplatsförsäkring skall ordnas. RLF har således inte funnit skäl biträda motionerna.

STR anför att förarplatsförsäkring förekommer allmänt inom den yrkesmässiga trafiken samt att antalet trafikutövare, som ej tecknar sådan försäkring, torde vara mycket ringa. STR finner således, att en obligatorisk förarplatsförsäkring ur kostnadssynpunkt ej skulle innebära någon belastning för yrkestrafiken som helhet, eftersom man redan tagit kostnaden härför. STR anser att sociala skäl talar för, att förarplatsförsäkringen göres obligatorisk och biträder därför motionernas syfte.

Trafikförsäkringsföreningen yttrar följande.

Om en frivillig försäkring göres obligatorisk, så visar erfarenheten, att antalet försäkringar ökar. Har förekomsten av frivilliga försäkringar varit obetydlig, blir ökningen av försäkringarna genom obligatoriet avsevärd och lägre premier kan bli en följd. Vid besvarandet av frågan den 14 december 1967 upplyste justitieministern, att ungefär 90 procent av alla förare hade frivillig förarplatsförsäkring. Vid sådant förhållande och med hänsyn till erfarenheten, att 100-procentig laglydnad mera sällan kan påräknas, synes man böra vara försiktig med att utlova premiesänkningar genom införandet av obligatorisk förarplatsförsäkring. Härtill kommer en annan väsentlig omständighet, nämligen den att den nuvarande frivilliga förarplatsförsäkringen är konstruerad som en ren olycksfallsförsäkring, under det att motionärerna synes ha tänkt sig, att försäkringskonstruktionen skulle ombildas och att det åsyftade försäkringsskyddet skulle ingå som ett led i den obligatoriska trafikförsäkringen. Helt andra och av skadeståndsrätten påverkade ersättningsregler skulle därmed kunna bli tillämpliga. Något uttalande om vad en sådan utvidgning av ersättningsrätten skulle komma att innebära i premiehänseende kan ej göras utan särskild utredning. Så mycket kan dock sägas redan nu som att sannolikheten talar för högre premier än de som i dag är fastställda för förarplatsförsäkringen.

Försäkringsinspektionen anser att det genom motionerna aktualiserade spørsmålet har samband med frågan om en mera allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. Beträffande de kostnadsproblem, som är av betydelse vid bedömning av ett obligatoriums inverkan på den premie som försäkringstagarna skäligen bör betala för förarolycksfallsskyddet, ansluter sig inspektionen till vad som anförts i Trafikförsäkringsföreningens ovan återgivna yttrande till utskottet. Inspektionen anför vidare följande.

För egen del vill inspektionen erinra om att en anställd bilförare under alla omständigheter åtnjuter det skydd för sig och sina anhöriga som är föreskrivet i yrkeskadlagen och lagen om allmän försäkring. Ett tillgodoseende av de önskemål som framförts i motionerna skulle väl närmast vara att jämställa med en utvidgning av den nämnda lagstiftningen med särbestämmelser för bilförare. Inspektionen kan inte finna att tillräckliga motiv framlagts för en lagändring, varigenom bilförare skulle tilldelas en särställning i förhållande till andra arbetstagare. Det extra skydd,

som kan beredas genom förarplatsförsäkring, synes i stället lämpligen kunna åstadkommas på frivillig väg genom avtalsförhandlingar mellan berörda parter.

Utskottet

I de motioner som behandlas i detta utlåtande aktualiseras frågan om bilförarens olycksfallsskydd. Enligt motionerna I:401 och II:502 bör förarplatsförsäkring ingå i trafikförsäkringen och enligt motionen II:762 bör stat och kommun ombesörja förarplatsförsäkring för sina anställda. Utskottet delar motionärernas uppfattning att det från trygghetssynpunkt skulle vara värdefullt om alla bilförare kunde åtnjuta sådant skydd som förarplatsförsäkringen ger. Som framgår av redogörelsen ovan har frågan också varit föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet. Vad beträffar skyddet åt statsanställda bilförare behandlas detta av förarskyddsutredningen och utskottet anser därför att Kungl. Maj:ts ställningstagande till resultatet av utredningens arbete, vilket beräknas slutföras i år, bör avvaktas innan några åtgärder på området tas under övervägande. Skyddet för bilförare i kommunal och enskild tjänst äger samband med frågan om en mera allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. På grund av biltrafikens internationella karaktär bör denna lagstiftningsfråga inte tas upp till prövning förrän resultat föreligger av det pågående arbetet inom Europarådet rörande förenhetligande av bilansvarighetsreglerna i medlemsländernas lagstiftning.

Utskottet hemställer,

att förevarande motioner,

a) I:401 och II:502,

b) II:762,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 april 1968

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herr Erik Svedberg (s), fröken Mattson (s), herrar Hjorth (s), Ernulf (fp), Svanström (cp), Schött (h), fru Lilly Ohlsson (s) och herr Lidgard (h)*;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar (fp)*, fru Johansson (s), herr Ekström i Björkvik (s)*, fru Löfqvist (s), herrar Keijer (fp), Martinsson (s)*, Oskarsen (h) och Larsson i Norderön (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.