

## Nr 356

Av fru Boman och fröken Karlsson, om ändrade grunder för reseersättning vid sjuktransporter med privatbil.

Enligt proposition nr 122 har Kungl. Maj:t föreslagit vissa uppmjukningar av stadgandena om reseersättning vid öppen läkarvård m. m. De ändringar som i dessa hänseenden föreslås är praktiskt påkallade och hälsas med tillfredsställelse. Ytterligare förbättringar bör emellertid övervägas.

Den nuvarande taxan för reseersättningen fastställdes den 10 december 1954. Enligt denna beräknas ersättningen, därest färden företages med privatbil, hästskjuts eller maskindriven farkost, till högst 20 öre samt, om färden företagits med motorcykel, till högst 10 öre, allt för kilometer, dock att ersättning skall beräknas till allenast hälften av dessa maximibelopp, därest fordonet tillhör den sjuke eller vissa honom närstående personer.

Det må anmärkas, att drosktaxan i exempelvis Norrbotten för närvarande utgör 71 öre per kilometer jämte en krona i startavgift.

Såsom en jämförelse kan det nämnas att ersättning för tjänstemans resa med egen bil för närvarande i sagda län utgår med minst 35 öre för kilometer samt att denna ersättning anses utgöra bilägarers självkostnadspris. Däri inräknas emellertid icke gottgörelse åt chaufför för tidsspillan, eftersom denna ersättes genom att färden företages å arbetstid, varjämte bilföraren i egenskap av tjänsteman åtnjuter traktamente.

Mot bakgrunden av det anförda synes det uppenbart, att den av Kungl. Maj:t enligt ovannämnda kungörelse fastställda taxan är för låg. I glesbebyggda trakter med stora avstånd kan det innebära en avsevärd ekonomisk uppoffring för en bilägare att ställa sig till förfogande exempelvis om en skadad person måste föras till läkare och droskbil icke genast finnes att tillgå. Även om ersättning utgår med 20 öre för kilometer ersätter kronan endast mindre än 4/7 av bilägarers beräknade utgifter för resan. Därjämte kan bilägaren möjligen betinga sig fyra kronor av den sjuke — överskrides detta belopp synes det i allt fall klart att bilägaren gör sig förfallen till ansvar för olovlig yrkesmässig trafik. Detta innebär att bilägaren, så snart färden överstiger 27 kilometer, ej ens får sin självkostnad för bilfärden ersatt och långt mindre gottgöres för sin egen arbetsinsats.

Vad detta i praktiken innebär illustreras av vad som framkommit i ett vid Pajala och Korpilombolo tingslags häradsrätt den 25 november 1955 handlagt mål.

Vid två skilda tillfällen under 1955 inträffade olycksfall i Muodoslompolo by. Vardera gången skadades en person. På orten finnes sjukhärbärge, och

den där stationerade sjuksköterskan uppmanade de skadade att omedelbart fortsätta till närmaste läkare. I Muodoslompolo finnes endast en droskbil, och vid vartdera tillfället var droskbilen ute på långkörning. Sedan detta konstaterats förväddes ägare av privatbil att forsla den skadade till närmaste läkarmottagning, i det ena fallet till Pajala, 102 kilometer, och i det andra via Pajala, där någon läkare ej fanns tillgänglig, till Tarendö, 142 kilometer.

I förstnämnda fall kunde bilägaren uppbära ersättning för resan med högst  $204 \times 20$  öre = 40 kronor 80 öre och i det senare fallet med högst  $284 \times 20$  = 56 kronor 80 öre. Hans självkostnader, oberäknat hans egen arbetsinsats, utgjorde enligt ovan angiven grund i det förra fallet 71 kronor 40 öre och i det senare 99 kronor 40 öre. Såsom tack för sin medverkan att föra den skadade till läkare måste han således i det förra fallet vidkännas en utgift å drygt 30 kronor och i det senare fallet drygt 40 kronor.

Så obetydliga ersättningsbelopp för användning av privatbilar får antagas i betydande utsträckning medföra, att t. o. m. ägare av privatbilar anser det mer ekonomiskt att själva städs i första hand försöka anlita droskbil, i vart fall om det rör sig om avstånd på någon mil eller mera, och en ökad användning av droskbilar motväger snart de besparingar som användningen av privatbilar i mera begränsad omfattning medför.

En avsevärd höjning av taxorna synes välmotiverad. Huru stor höjningen bör vara är tveksamt. Givetvis bör det tillses, att höjningen ej blir så stor, att ägarna av privatbilar anser det inkomstbringande att företaga sjuktransporter. Å andra sidan bör de ha rätt att få sina direkta självkostnader ersatta. En tänkbar möjlighet synes vara att anknyta till bestämmelserna i allmänna resereglementet. Därmed vinner man även att taxan tid efter annan granskas och justeras med hänsyn till ändrade bensin- och bilpriser samt andra omkostnader. Väl kan det sägas att den privatbilägare, som företager en sjuktransport, knappast räknar med annat än de rörliga kostnaderna för bilen, medan de med stöd av resereglementet utfärdade kungörelserna angående resekostnadsersättning vid tjänsteresa med egen bil m. m. utgår från att jämväl de fasta kostnaderna för bilen skall ersättas.

En lämplig resekostnadsersättning synes vara, att reseersättning vid sjuktransporter med privatbil utgår enligt de grunder som i resereglementet eller med stöd av detta reglemente bestämts för tjänsteresa med egen, mindre bil under de 500 första milen per budgetår.

Eftersom denna ersättning får antagas vara bilägarens självkostnad för bilens drift, saknas i och för sig anledning att skilja på de fall att den sjuke äger bilen eller att annan gör detta.

Skulle detta förslag anses vara för vittgående borde taxan i vart fall höjas för den händelse den sjuke varit i behov av omedelbar läkarvård samt han styrker att droskbil ej utan avsevärt dröjsmål kunnat anlitas för resan.

Under återopande av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring i 2 och 3 §§ i kungörelsen den 10 decem-

ber 1954 (nr 783) angående resekostnadsersättning m. m. att resekostnad med privatbil utgår enligt de grunder som i statens resereglemente eller med stöd av detta reglemente bestämts för tjänsteresa med egen, mindre bil under de 500 första milen.

Stockholm den 26 januari 1956

*Märta Boman*

*Eva Karlsson*