

Nr 54

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till statligt förarskydd; given Stockholms slott den 14 mars 1969.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att statens bilförare med verkan fr. o. m. den 1 juli 1969 i allt väsentligt erhåller samma ekonomiska skydd vid trafikolycksfall som kommunal- eller privatanställda bilförare kan få av sina arbetsgivare genom att dessa tecknar s. k. förarplatsförsäkring.

Det statliga förarskyddet skall utgå vid skada som medför invaliditet eller dödsfall. Vid fullständig invaliditet utfaller en engångsersättning med 150 000 kr. och vid partiell invaliditet ett i motsvarande mån lägre belopp. Ersättningsbeloppet vid dödsfall utgör 50 000 kr. och skall tillfalla den avlidnes dödsbo.

Statens kostnader för förarskyddet beräknas för nästa budgetår uppgå till omkring 750 000 kr.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 14 mars 1969.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *statligt förarskydd* och anför.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 april 1966 tillkallade jag avdelningsdirektören Carl-Olof Enhagen att såsom sakkunnig utreda frågan om vidgat ekonomiskt skydd åt statsanställda bilförare. För utredningen antogs benämningen *förarskyddsutredningen*. Utredningen har i november 1968 avgett betänkandet Statligt förarskydd (SOU 1968: 52).

Efter remiss har *yttranden* avgetts av statskontoret, försäkringsinspektionen, riksrevisionsverket, rikspolisstyrelsen, kriminalvårdsstyrelsen, försvarets civilförvaltning, civilförsvarsstyrelsen, försvarets forskningsanstalt, försvarets fabriksverk, riksförsäkringsverket, poststyrelsen, telestyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, domänverket, arbetsmarknadsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, statens avtalsverk, statens personalpensionsverk, statens grupplivnämnd, lantbrukshögskolan, skadeståndskommittén, motorredskapsutredningen, fullmäktige i riksbanken, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Trafikförsäkringsföreningen, Kungl. automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motorvägnings riksförbund (M), Sveriges trafikbilägares riksförbund, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Statstjänstemännens riksförbund (SR) och Riksförbundet landsbygdens folk (RLF). Dessutom har statens trafiksäkerhetsverk inkommit med yttrande.

Försvarets civilförvaltning har överlämnat yttranden från överbefälhavaren och försvarets materielverk. LO har bifogat yttrande från Statstjänarkartellen.

Inledning

Ägare av motorfordon är med vissa undantag — som bl. a. gäller staten — enligt lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) skyldig att hålla fordonet trafikförsäkrat. Skada som uppkommer vid trafik med motorfordon (trafikskada) ersätts i allmänhet från den obligatoriska trafikförsäkringen. Trafikförsäkringen är sålunda — med viss begränsning som saknar intresse i detta sammanhang — en garanti för att den skadelidande får ersättning. Förutsättning för detta skydd är dock att med anledning av trafikskadan rätt till skadestånd föreligger för den skadelidande.

Skadeståndsansvar för trafikskada regleras främst av 6 kap. strafflagen den 16 februari 1864 (SL) och lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Enligt 6 kap. 1 § SL skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, gäldas av den brottslige, vare sig brottet skett med uppsåt eller av vållande. *Bilansvarighetslagen* ålägger bl. a. ägare och förare av motorfordon ett mera omfattande skadeståndsansvar för skador, som tillfogas annan person än föraren eller som tillfogas sådan egendom som inte befordras med fordonet. Ägaren är enligt 2 § ansvarig för sådan skada även utan vållande. Endast om ägaren kan visa att skadan varken förorsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren befrias han från skadeståndsskyldighet. Föraren är lika med ägaren pliktig att ersätta skadan om det inte framgår av omständigheterna att föraren inte varit vållande till skadan. Bevisbördan är sålunda lagd på ägaren och föraren. Som allmän regel gäller såväl enligt SL som enligt bilansvarighetslagen att skadestånd skall jämkas efter vad som prövas skäligt om den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande.

I de fall där motorfordon får brukas i trafik här i landet utan trafikförsäkring kan ägaren skydda sig mot det stränga trafikskadeståndsansvaret genom att teckna en frivillig bilansvarighetsförsäkring. Sådan försäkring innefattas i det följande under uttrycket trafikförsäkring.

Statens skadeståndsskyldighet för trafikskada grundas i de flesta fall på det ansvar som staten har i sin egenskap av motorfordonsägare. Skadeståndsskyldighet kan emellertid uppkomma för staten även i fråga om motorfordon som nyttjas av staten. Enligt 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., undantas nämligen motorfordon från trafikförsäkringsplikt under tid när fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt någon av vissa i lagen angivna förfogande- och rekvisitionslagar eller när fordonet brukas för att avlämnas för förfogande eller rekvisition eller för att därefter hemföras. Detsamma gäller motorfordon som inte är upp-

taget i bilregistret under tid när fordonet innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal som träffats av militär myndighet eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal. Saknas trafikförsäkring i fall som avses i 1939 års lag och uppstår till följd av trafik med motorfordonet skada, för vilken staten inte i övrigt är ansvarig enligt lag, är staten enligt 2 § 1939 års lag skyldig att till den skadelidande utge vad denne ägt få ut av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring hade funnits. Motorfordon som staten i övrigt genom frivilligt avtal hyr och nyttjar t. ex. i samband med repetitions- och beredskapsövningar inom försvarsväsendet skall under nyttjanderättstiden i vanlig ordning vara trafikförsäkrat. Skada som uppkommer vid sådant nyttjande ersätts från den trafikförsäkring som gäller för fordonet. Om med upplåtelsen, såsom vanligen är fallet, följer rätt att anställa förare, svarar dock staten enligt 7 § bilansvarighetslagen i och för sig lika med ägaren för skadan.

Av den i det föregående lämnade redogörelsen för skadeståndsansvaret för trafikskada framgår att en motorfordonsägares skadeståndsansvar gentemot fordonets förare bestäms av den allmänna regeln i 6 kap. SL. Detta innebär att föraren i allmänhet saknar rätt till ersättning för liden skada av fordonets ägare. Endast om ägaren bevisligen vållat trafikskadan, exempelvis genom att denne låtit föraren föra en bil om vilken ägaren vet att den är bristfällig, föreligger skadeståndsrätt. En annan följd av nu angivna förhållande är att vid trafikskada ersättning inte kan utgå till föraren från det egna fordonets trafikförsäkring. Däremot kan föraren i kollisionfallen enligt vanliga regler vara helt eller delvis berättigad till ersättning för liden skada från det andra fordonets trafikförsäkring.

Förarens ställning i ersättningshänseende skiljer sig från en medföljande passagerares. Denne är i allmänhet skyddad genom trafikförsäkringen. För att utjämna denna skillnad i försäkringsskyddet infördes år 1957 på den svenska försäkringsmarknaden den s. k. förarplatsförsäkringen. Under det att trafikförsäkringen är en ansvarighetsförsäkring, som täcker det skadestånd som den skadelidande (passageraren) är berättigad till av bilägaren eller föraren, är förarplatsförsäkringen utformad som en olycksfallsförsäkring för föraren själv vid trafikskada. Om föraren avlider eller blir varaktigt invalidiserad utgår ersättning med vissa kapitalbelopp.

Förarplatsförsäkring, som är knuten till motorfordonet och som får tecknas endast i förening med trafikförsäkring, har fått stor omfattning. F. n. torde drygt 75 % av samtliga trafikförsäkrade motorfordon vara försedda med denna försäkring. För gruppen personbilar är andelen ca 97 %.

Inom såväl den privata sektorn av näringslivet som i den kommunala verksamheten kan anställda förare få detta förarskydd av sina arbetsgivare genom att dessa tecknar förarplatsförsäkring för sina fordon. Motsvarande ekonomiska skydd förekommer däremot f. n. inte inom den statliga sektorn. Det har dock ansetts angeläget att kunna ge statliga arbetstagare som

för bil i tjänsten ett ekonomiskt skydd som i allt väsentligt svarar mot förarplatsförsäkringen. Försäkringsutredningens uppdrag avsåg frågan hur ett sådant skydd borde utformas.

Statens motorfordonspark, förar- och försäkringsförhållanden m. m.

Begreppet automobil eller motorfordon har författningsmässigt inte en helt entydig innebörd. Av intresse i detta sammanhang är definitionen av motorfordon i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen. Med motorfordon avses i 1 § förstnämnda lag 1. motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen antingen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran eller som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, om dragfordonet är försett med gummihjul, och 2. annat motordrivet fordon som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim. Lagrummet innehåller därjämte en definition av begreppet fordon. I trafikförsäkringslagen har uttrycket motorfordon tillagts samma innebörd som i bilansvarighetslagen. Trafikförsäkringslagen äger dock enligt 2 § fjärde stycket inte tillämpning på motorfordon som används uteslutande inom vissa inhägnade områden.

I fortsättningen används, om inte annat anges, uttrycket motorfordon med den innebörd det har enligt bilansvarighetslagen. Utanför begreppet faller främst fordon av motorredskapskaraktär samt band- eller järnhjuls-traktorer. Staten har ca 2 000 sådana fordon. Däremot går försvarsväsendets stridsfordon in under begreppet motorfordon.

Staten äger ca 45 000 motorfordon. Därtill kommer stridsfordonen. Av motorfordonen disponerar civila myndigheter omkring 20 000. Antalet motorfordon som är placerade utomlands uppgår till ca 200, varav utrikesförvaltningen disponerar 150 och 50 används i FN-tjänst. I samband med repetitions- och beredskapsövningar inom försvarsväsendet hyr staten årligen omkring 6 000 motorfordon. För en sjättedel av dessa brukar staten ha trafikförsäkringsansvar, eftersom fordonen är oregistrerade och oförsäkrade.

Förare till de statliga motorfordonen hämtas från en stor och heterogen personkrets. För ca 15 000 statliga arbetstagare ingår bilkörning som ett väsentligt moment i anställningen. Arbetstagare av denna karaktär betjänar sammanlagt omkring 12 000 motorfordon. Förare till övriga statliga motorfordon kommer från en krets av ca 80 000 personer, som representerar alla anställningsformer och grader och innefattar även tjänstepliktiga och studerande.

Statsanställda kan föra privata motorfordon i tjänsten. Dels förekommer detta i samband med den kontroll eller besiktning av fordon som utövas

av bl. a. trafiksäkerhetsverket och polisen. Dels kan statsanställd efter särskilt tillstånd begagna eget fordon i tjänsten. Den ersättning som i sistnämnda fall utgår för användande av privat fordon i tjänsten är beräknad att täcka även kostnaden för förarplatsförsäkring.

Bestämmelser om *försäkring av bl. a. statsägd egendom* finns i Kungl. Maj:ts cirkulär den 4 juni 1954 med föreskrifter rörande försäkring av staten tillhörig egendom, m. m. (SFS 1954:325). I cirkuläret fastslås generellt att statlig myndighet inte får teckna eller låta teckna försäkring för staten tillhörig egendom eller för att skydda staten eller i dess tjänst anställd personal mot ansvarighet. Förbudet är inte undantagslöst. Bl. a. får, om det kan anses vara lämpligt med hänsyn till statens intressen, trafikförsäkring tecknas 1. för motorfordon som tillhör polisväsendet, postverket, televerket eller statens vattenfallsverk, 2. för motorfordon som är avsedda för personbefordran och som disponeras av statsdepartementen eller länsstyrelserna samt 3. för motorfordon som tillhör utrikesförvaltningen och brukas utomlands.

Möjligheten att trafikförsäkra statliga fordon har utnyttjats i inte oväsentlig utsträckning. Av de fordon som disponeras av civila myndigheter är nästan hälften, omkring 10 000, trafikförsäkrade. Anledningen härtill är att det ansetts fördelaktigt att utnyttja det enskilda försäkringsväsendets organisation, t ex. för skadereglering. I några fall — sammanlagt 59 — har också förarplatsförsäkring tecknats för det trafikförsäkrade fordonet.

I detta sammanhang skall *den statliga trafikskaderegleringsverksamheten* beröras. Skador som orsakas av trafikförsäkrade motorfordon regleras av vederbörande försäkringsbolag. Myndighet som har sina motorfordon försäkrade utövar sålunda inte någon skadereglering. I fråga om statliga fordon som inte är trafikförsäkrade finns ingen enhetlig eller centraliserad skadereglering. De flesta myndigheterna sköter var och en sin skadereglering. Några myndigheter har emellertid ålagts att i vissa ersättningsfall ta kontakt med myndighet som har särskild erfarenhet på området. De myndigheter som anlitas för sådant ändamål är främst försvarets civilförvaltning och statens vägverk samt i invaliditetsärenden riks-försäkringsverket. Inom försvarsväsendet finns för skaderegleringen en särskild, rådgivande nämnd, försvarets skaderegleringsnämnd. Ett mindre antal fordonsägande myndigheter överlåter skaderegleringen på överordnad myndighet eller på försvarets civilförvaltning. För vissa myndigheter slutligen är frågan om skaderegleringens handhavande oklar.

Förrarplatsförsäkringen, villkor m. m.

Förrarplatsförsäkringen, för vilken gäller allmänna villkor av år 1966, utgör som tidigare angetts en olycksfallsförsäkring för föraren och är knuten till trafikförsäkringen för motorfordonet. Upphör trafikförsäkringen träder förrarplatsförsäkringen samtidigt ur kraft.

Förrarplatsförsäkringen omfattar — med vissa i det följande angivna undantag — 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. Genom denna utformning av villkoren lämnar försäkringen skydd åt en förare även när han skadas i samband med lastning eller lossning eller när han under ett uppehåll i färden blir överfallen eller råkar ut för en olyckshändelse. En bestämning av begreppet olycksfallsskada är intagen i villkoren.

För motorfordonsägaren och hans make gäller förrarplatsförsäkringen även vid olycksfallsskada som drabbar någon av dem i samband med tillfälligt förande av annan persons motorfordon som inte är förrarplatsförsäkrat.

Varje förare av det förrarplatsförsäkrade fordonet har rätt till ersättning som om han själv var försäkringstagare i den del försäkringen avser olycksfall som drabbar honom. Detta innebär att försäkringen gäller för ett slags kollektiv som består av — förutom fordonsägaren — varje person som med ägarens tillstånd i egenskap av förare befinner sig i fordonet. Sådan person betraktas i denna situation som ägare till försäkringen.

Förrarplatsförsäkringen täcker dödsfall och invaliditet och utgår med schematiskt fastställda kapitalbelopp. Olika belopp gäller för förare av motorecykel/moped och förare av annat motorfordon. En viss avtrappning av beloppen sker för såväl dödsfall som invaliditet efter fyllda 67 år. Nu aktuella försäkringsbelopp, räknat i kronor, framgår av följande tabell.

	Vid förande av motorecykel (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

Dödsfallsersättning utgår om olycksfall inom tre år föranleder förarens död. Ersättningen tillfaller — om föraren inte förordnat på annat sätt — förarens make och barn eller, om sådana efterlevande saknas, arvsberätti-

gade efterlevande och universella testamentstagare med fördelning mellan dem enligt lag och testamente. Saknas nu nämnda förmånstagare betalas ersättningen ut till förarens dödsbo. Finns ingen arvinge tillfaller boets behållning enligt vanliga arvsregler allmänna arvsfonden.

Har för samma olycksfall invaliditetsersättning redan utgetts på grund av försäkringen eller föreligger rätt till sådan ersättning, minskas dödsfallsersättningen med invaliditetsersättningen.

Invaliditetsersättning utgår om olycksfallet inom tre år föranleder invaliditet. Rätt till ersättning föreligger när invaliditetstillståndet inträtt. Villkoren innehåller en allmän definition av begreppet invaliditet och en bestämning av tidpunkten för invaliditetstillståndets början.

Invaliditetsgraden bestäms efter schabloniserad tabell. Enligt denna är invaliditetsgraden exempelvis för fullständig blindhet 100 %, för förlust av ett ben 65 %, för förlust av ett öga 25 % och för förlust av en stortå 6 %. Vid skada som inte tas upp i tabellen skall invaliditetsgraden bestämmas efter den försäkrades förmåga att förvärva sitt uppehälle genom arbete av något slag som svarar mot hans kroppskrafter, färdigheter och kunskaper. Invaliditetsgraden 100 % svarar mot fullständig arbetsoförmåga.

Om flera invaliditetsskador uppkommit genom samma olycksfall utges ersättning efter sammanlagt högst 150 %. Den del av ersättningen som överstiger 100 % kallas hjälplöshetstillägg och motiveras av de ökade vårdkostnader som kan vara förenade med en total invaliditet.

Under vissa förutsättningar kan vid invaliditet också utgå ersättning för rehabiliteringsåtgärder samt för konstgjorda lemmar och särskilda hjälpmedel, rehabiliteringsersättning. Sådan ersättning lämnas med ett belopp motsvarande högst 5 % av försäkringssumman för invaliditet.

Skydd genom förarplatsförsäkring tillkommer inte föraren under alla omständigheter. Försäkringen omfattar sålunda inte skada som uppkommit

i samband med färd utan fordonsägarens medgivande eller utan att föraren haft nödvändigt körkort eller — vid förande av moped — när föraren inte uppnått föreskriven ålder,

på grund av att fordonet inte varit i författningsenligt skick,

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

vid deltagande i tävling eller träning för sådan, om inte särskilt tillstånd lämnats,

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.

Är fråga om annan skada än i följd av trafik, dvs. i huvudsak skada som drabbat föraren under uppehåll i färd, och har föraren varit påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, utgår ingen ersättning

om försäkringsbolaget kan göra sannolikt att orsakssammanhang föreligger mellan berusning och skada.

Förarplatsförsäkringens giltighet är begränsad i vissa fall. Sålunda omfattar försäkringen inte skador, vilkas uppkomst eller omfattning direkt eller indirekt orsakats av eller står i samband med krig och liknande händelser.

Förarplatsförsäkringen täcker i princip de länder där trafikförsäkringen f. n. gäller, dvs. Västeuropa och några av de östeuropeiska länderna.

Förarskyddsutredningen

Utgångspunkten för utredningen har varit att för statsanställd bilförare åstadkomma samma ekonomiska skydd mot trafikolycksfall som privat- eller kommunalanställd bilförare kan få genom förarplatsförsäkringen.

Utredningen avvisar tanken på att lösa frågan om statligt förarskydd genom att staten tecknar en kollektiv förarplatsförsäkring för sina motorfordon eller genom avtalsförhandlingar med personalorganisationerna. I stället föreslås att skyddet regleras i offentligrättslig ordning.

Det statliga förarskyddet knyter utredningen till motorfordonet och tar till en början upp frågan vilka fordonskategorier som skall omfattas av skyddet. Det är därvid av grundläggande betydelse för utredningen hur stor risken generellt sett är för att en förare skall skadas. Begreppet motorfordon i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen torde ha bestämts i huvudsak med hänsyn till skaderisken, i vart fall för tredje man. Fordonsbegreppet i de båda lagarna är identiskt lika utom såtillvida, att fordon som används uteslutande inom vissa inhägnade områden är befriade från trafikförsäkringsplikt. Genom anknytningen till trafikförsäkringen omfattar förarplatsförsäkringen endast de fordonskategorier som avses i trafikförsäkringslagen. Utredningen finner att det statliga förarskyddet bör omfatta i vart fall de fordonsslag som avses i bilansvarighetslagen. Bl. a. med hänsyn till luftfartsverkets fordonspark görs inte, såsom i förarplatsförsäkringen, något undantag för fordon inom inhägnade områden. Verket äger nämligen ett relativt stort antal fordon som används uteslutande inom flygplatsområdena. Förarna av dessa fordon kan vara utsatta för en viss olycksfallsrisk.

Utredningen har övervägt att låta det statliga förarskyddet omfatta även bandtraktorer och vissa motorredskap, exempelvis hjullastare. Skälet härtill skulle vara att särskilt föraren utsätts för en viss risk vid trafik med sådant fordon. Något förslag i denna riktning framläggs dock inte, eftersom utredningen ansett det vara lämpligare att avvakta resultatet av motorredskapsutredningens arbete. Denna utredning har i uppdrag bl. a. att undersöka

möjligheterna att sträcka ut tillämpningen av bilansvarighetslagen till motorredskap. Genom att förarskyddet knyts till denna lags motorfordonsbegrepp vidgas förarskyddet automatiskt, om bilansvarighetslagen i framtiden kommer att omfatta fler fordonsslag än f. n.

Enligt utredningens förslag omfattas först och främst sådana fordon som ägs av staten av förarskyddet. Detta gäller även om fordonet i samband med uthyrning eller utlåning, exempelvis till frivilliga försvarsorganisationer, förs av privata personer. Några svårigheter att fastställa om ett fordon tillhör staten torde inte uppstå. Hit hör inte fordon som ägs av statliga bolag. Sådana fordon är nämligen i detta sammanhang att likställa med privatägda. Även fordon som staten nyttjar efter inlåning, förhyrning eller rekvisitionsförfarande skall enligt utredningen omfattas av förarskyddet. En förutsättning är dock att fordonet inte redan är förarplatsförsäkrat, vilket kan förekomma i fråga om de i fredstid av staten förhyrda fordonen. I sådana fall får den privata förarplatsförsäkringen gälla. Även när en statsanställd, t. ex. polisman eller tjänsteman hos trafiksäkerhetsverket, i tjänsten förflyttar eller provar ett privat fordon som inte är förarplatsförsäkrat, bör den statsanställda skyddas genom det statliga förarskyddet. Däremot föreslås förarskyddet inte gälla vid förande av eget fordon i tjänsten. Ersättningen för sådan användning är nämligen beräknad så att den täcker även kostnaden för privat förarplatsförsäkring.

Det statliga förarskyddet skall tillkomma den som enligt bilansvarighetslagen är att betrakta som förare. På så sätt blir förarskyddets förarbegrepp identiskt med bilansvarighetslagens. Den praxis som utvecklats eller kommer att utvecklas vid tillämpningen av nämnda lag blir avgörande även för det statliga förarskyddet.

Utredningen gör i fråga om ersättningsgilla skador ett avsteg från vad som gäller för förarplatsförsäkringen och förordar — bl. a. på grund av befarade tolkningssvårigheter — att det statliga förarskyddet skall utgå endast vid skada i följd av trafik med fordonet. Skador som uppkommit under kort uppehåll i färden och i fordonets omedelbara närhet lämnas på så sätt i huvudsak utanför området för förarskyddet. Genom en sådan konstruktion uppnås överensstämmelse med det skydd en passagerare har enligt bilansvarighetslagen.

En förutsättning för statligt förarskydd skall vara att fordonet brukats för statens räkning. Utredningen formulerar detta så att ersättning inte utgår när fordonet brukats utan lov. Vidare utesluter utredningen från ersättningsrätt de fall där föraren gjort sig skyldig till olovlig körning, rattonykterhet eller rattfylleri eller där han orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Slutligen undantas rena krigsskador. De undantag som sålunda förordas bör enligt utredningen dock inte vara absoluta. Det kan tänkas fall där det kan sägas föreligga starka skäl att företa en körning som i och för sig faller under undantagsbestämmelserna, t. ex. en

brådskande transport av en skadad till sjukhus och annan transportmöjlighet inte står till buds. I ett sådant och liknande fall av intressekollision bör hinder inte föreligga mot att betala ut ersättning. Utredningen föreslår därför att utan hinder av angivna undantag ersättning får utgå om särskilda skäl föranleder det.

Staten tillhöriga motorfordon kan permanent eller tillfälligt brukas i trafik utomlands. Förarskador i sådan trafik bör enligt utredningen täckas av det statliga förarskyddet om föraren är svensk medborgare eller bosatt i Sverige. För övriga förare anser utredningen att ev. förarskydd bör ordnas genom försäkring. I de sällsynta fall av förarskador utomlands när kungörelsen den 29 juni 1964 (nr 519) om ersättning i vissa fall i anledning av sjukdom eller skada, som ådragits utom riket, är tillämplig, måste ersättning, som utgår enligt denna kungörelse med vissa kapitalbelopp, samordnas med det statliga förarskyddet så att någon dubbelersättning inte tillfaller den skadelidande.

När det gäller det statliga förarskyddets materiella innehåll skiljer utredningen mellan två huvudprinciper. Den ena är att i överensstämmelse med de ursprungliga intentionerna vid skapandet av förarplatsförsäkringen åstadkomma så stor likhet som möjligt med det skydd som trafikförsäkringen ger passageraren. Den andra principen är att uppnå största möjliga jämställdhet med det skydd som en privat — eller kommunalanställd bilförare kan få genom förarplatsförsäkringen. Den förstnämnda principen som liksom trafikförsäkringen bygger på skadeståndsrättsliga grunder benämner utredningen skadeståndsalternativet. Det andra alternativet kallas för schablonalternativet.

Utredningen har ingående behandlat de olika alternativen och deras för- och nackdelar samt för båda alternativen lagt fram förslag till fullständig lösning av det statliga förarskyddet. Sammanfattningsvis kan alternativen sägas innebära följande.

Enligt *skadeståndsalternativet* får föraren, under förutsättning att uppkommen skada är ersättningsgill enligt allmänna skadeståndsregler, full ersättning för sin skada varken mer eller mindre. Föraren försätts ekonomiskt i samma situation som om olycksfallet inte inträffat. Ersättning kan alltså utgå inte bara vid dödsfall och invaliditet utan också under sjukdomstiden och för ideell skada. Avsteg från skadeståndsrättsliga principer görs dock i vissa avseenden. Bl. a. skall föraren vara skyddad oberoende av motorfordonsägarens exculpation och oberoende av medvållande från förarens sida. I fråga om dödsfall medför allmänna skadeståndsrättsliga regler rätt till ersättning för vårdkostnader och begravningskostnader samt till ersättning (ofta i form av livränta) till sådana efterlevande som enligt lag har rätt till underhåll av den avlidne och som genom dennes frånfälle kommer att sakna erforderligt underhåll. Beträffande invaliditet och andra personskador ersätts inkomstbortfall oavsett om det hänför sig till sjuk-

domstiden eller till invaliditetstillståndet. Vid invaliditet kommer ersättning för inkomstbortfall vanligen att ges ut i form av livränta. I motsats till vad som gäller för förarplatsförsäkringen kan den skadade dessutom få ersättning för sveda och värk samt lyte och men. De livräntor som utgår värdesäkras på samma sätt som skett i fråga om trafikförsäkringens livräntor. Sakskada skall kunna ersättas i samma omfattning som passage-rare enligt trafikförsäkringsbolagens praxis får gottgörelse för sådan skada. Detta innebär ersättning intill vissa maximibelopp för skada på kläder och andra föremål som man normalt bär på sig. För den ersättning som staten utgett till föraren skall staten enligt förslaget i kollisionfallen ha regressrätt mot vållande motpart. — Förarens skador regleras av den motorfordonsägande myndigheten på samma sätt som den reglerar andra trafikskador. Är den skadelidande inte nöjd med vad myndigheten vill ge honom i skadeersättning, står möjligheten till domstolsprövning öppen för honom.

Schablonalternativet täcker i likhet med förarplatsförsäkringen endast dödsfall och invaliditet. Ersättning utgår i form av engångsbelopp som värdesäkras genom anknytning till basbeloppet enligt lagen den 25 maj 1962 (nr 381) om allmän försäkring. Beloppens storlek har inte som i förarplatsförsäkringen gjorts beroende av förarens ålder eller av det förda fordonets art, eftersom sådan differentiering saknar större aktualitet för det statliga försäkyddet. I syfte att undvika förarplatsförsäkringens alltför starkt schematiserade dödsfallsbelopp har engångsbeloppet vid dödsfall gjorts beroende av vilka och hur många de efterlevande är. Dödsfallsersättningen består dels av en grundersättning, som alltid skall utgå, och dels av tilläggsbelopp för efterlevande make, barn eller förälder. Grundersättningen skall vara lika med basbeloppet, f. n. 5 800 kr., och tillfaller dödsboet. Tilläggsbeloppen uppgår till belopp motsvarande för efterlevande make tre basbelopp (f. n. 17 400 kr.) och för varje barn under 19 år två basbelopp (f. n. 11 600 kr.) eller, om efterlevande make saknas, tre basbelopp. Saknas make och barn kan till varje förälder utgå ett belopp motsvarande två basbelopp. Tilläggsbeloppen tillfaller den berättigade. Från dödsfallsersättningen skall dras den invaliditetsersättning som ev. getts ut med anledning av olycksfallet. För invaliditetsfallen hänvisas beträffande invaliditetsbegrepp och bedömning av invaliditetsgrad i huvudsak till vad som gäller enligt lagen den 14 maj 1954 (nr 243) om yrkesskadeförsäkring. Någon lägsta gräns i fråga om invaliditetsgrad sätts dock inte för rätt till ersättning. Ersättningen för fullständig invaliditet utgör ett belopp motsvarande 25 gånger basbeloppet eller f. n. 145 000 kr. Vid partiell invaliditet utgår ett i motsvarande mån lägre belopp. Möjlighet till omprövning öppnas för det fall att invaliditetsgraden efter ersättningens bestämmande visar sig vara högre än beräknat. Någon motsvarighet till förarplatsförsäkringens hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning ingår inte i schablonalter-

nativet. Syftet med sådan ersättning tillgodoses nämligen i viss mån genom bl. a. invaliditetstillägg och invaliditetsersättning enligt lagen om allmän försäkring och genom vårdbidrag enligt yrkesskadeförsäkringslagen. — Ersättning enligt schablonalternativet skall bestämmas och betalas ut av riks försäkringsverket. Mot verkets beslut i sådana ärenden får talan föras hos försäkringsdomstolen.

En beräkning av kostnaden för ett statligt förarskydd — vilket alternativ som än väljs — kan till följd av att relevant och tillförlitlig statistik saknas, bli endast approximativ. Utredningen uppskattar antalet tänkta förarolycksfall till mellan 150 och 200 per år, av vilka ca 10 % torde fördelas lika mellan dödsfall och invaliditetsfall. Från dessa utgångspunkter beräknar utredningen att statens kostnad för förarskyddet vid en ren tillämpning av förarplatsförsäkringens villkor skulle årligen belöpa sig till omkring 750 000 kr. Schablonalternativet blir till följd av differentieringen av dödsfallsbeloppen ungefär 100 000 kr. billigare eller ca 650 000 kr. årligen. Variationerna i skadeersättningskostnaderna enligt skadeståndsalternativet måste med nödvändighet bli betydligt större och beloppen mer svårberäknade än enligt schablonalternativet. Med dessa reservationer uppskattar utredningen att skadeståndsalternativet kommer att betinga en genomsnittlig nettoårskostnad av 500 000 kr. Hänsyn har därvid tagits till att omkring 40 % av bruttokostnaden skall kunna återvinnas genom regress.

Utredningen finner såväl förtjänster som svagheter hos båda de framlagda lösningarna av statligt förarskydd. Mot en schabloniserad ersättning kan riktas främst den kritiken att den i det individuella fallet kan ge betydande över- eller underkompensation i förhållande till den verkliga skadan. Vid valet mellan alternativen tillmåter utredningen avgörande vikt vid önskemålet att likställa föraren med passageraren och därmed också i princip undvika såväl över- som underkompensation. Anledning saknas för staten att ge föraren ett annorlunda skydd än passageraren, eftersom det vid bilkörning i tjänsten ofta kan vara en tillfällighet vem som för fordonet när olyckshändelsen inträffar. Detta talar närmast för skadeståndsalternativet. En sådan lösning innebär även en författningsteknisk enkel anknytning till ett normsystem som redan nu används av myndigheterna vid reglering av trafikskador. Alternativets ev. administrativa olägenheter — tillämpning av ett tämligen komplicerat och inte i alla delar klart regelsystem — får inte tilläggas avgörande betydelse. Vidare torde skadeståndsalternativet ekonomiskt sett ställa sig mest fördelaktigt för staten.

Utredningen förordar skadeståndsalternativet som lämplig lösning av det statliga förarskyddet. I detta sammanhang nämner utredningen att statliga bilförare i Finland sedan år 1960 åtnjuter skydd från trafikförsäkringen för personskada enligt skadeståndsrättsliga regler.

Utredningen har även granskat *statens trafikskaderegleringsverksamhet* och finner — oavsett om förarskyddet löses enligt skadeståndsrättsliga principer eller inte — behov föreligga av en översyn av denna verksamhet. En koncentration av skaderegleringen bör ske till en eller ett fåtal myndigheter där trafikskadeexpertis finns. Försvarets civilförvaltning, som torde ha den största kapaciteten i detta avseende, står enligt vad utredningen erfarit inte främmande för en sådan lösning. Möjligen bör de affärsdrivande verken handlägga sina egna skadeståndsärenden, ev. efter samråd med den centrala skadereglerande myndigheten.

Remissyttrandena

Behovet och angelägenheten av att förare av statens motorfordon snarast möjligt får samma ekonomiska skydd mot trafikolycksfall som privat- eller kommunalanställd bilförare vitsordas allmänt vid remissbehandlingen. Man noterar med tillfredsställelse såväl att i detta avseende likartade förhållanden kommer att råda inom olika sektorer av samhället som att skillnaden mellan förare och passagerare i ersättningshänseende kommer att utjämnas. *Överbefälhavaren* och *försvarets fabriksverk* påtalar att nuvarande förhållanden stundom leder till obenägenhet hos bl. a. värnpliktiga att i tjänsten föra statliga motorfordon.

Endast *RLF* motsätter sig införandet av statligt förarskydd med motive- ring att fordonsförare i statlig tjänst inte har sämre försäkringsskydd än annan anställd. *RLF* syftar på de förmåner som vid personskada, åsamkad i tjänsten, kan utgå till statlig arbetstagare från yrkesskadeförsäkringen och från statens grupplivförsäkring. Även *försvarets civilförvaltning* och *SJ* diskuterar — utan att sätta i fråga en lösning för statens bilförare — lämpligheten av att i ekonomiskt hänseende ge en viss grupp statsanställda en särställning vid utförande av sin tjänst i jämförelse med andra grupper inom statsförvaltningen med riskfyllt arbete. Civilförvaltningen hänvisar dock till att schabloniserad ersättning i vissa fall kan utgå till statsanställda, t. ex. vid invaliditet och dödsfall i samband med färd med flyg vid utrikes tjänsteresa eller under tjänstgöring utomlands, samt finner hinder från principiell synpunkt inte möta mot att anordna motsvarande skydd inom annan statlig verksamhet — exempelvis bilförarverksamhet — där särskilda risker kan anses föreligga. *SJ* hemställer att motsvarande ekonomiska skydd ordnas jämväl för förare av spårbundna fordon.

LO upplyser att *LO* i remissvar över två motioner till 1968 års riksdag (I: 401 och II: 502) om obligatorisk förarplatsförsäkring hävdade att denna fråga borde utredas i samband med att så sker även beträffande en obligatorisk straffsanktionerad försäkringsplikt för arbetsgivaren. Detta är fortfarande *LO*:s uppfattning, särskilt som en ändring i framtiden av förarens

rättsställning enligt bilansvarighetslagen inte kan anses ha något samband med frågan om skyldigheten att hålla förarplatsförsäkring eller inte. Om en ändring sker kommer detta endast att påverka innehållet i den nuvarande förarplatsförsäkringen såtillvida att försäkringsbolagen för att undvika överkompensation kommer att anpassa sina villkor till det efter en lagändring rådande rättsläget.

Enighet råder praktiskt taget bland remissinstanserna att det statliga förarskyddet bör regleras i offentligrättslig ordning. Direkta uttalanden härom görs bl. a. av *statskontoret* som avvisar tanken på ett specialavtal med försäkringsbolagen om förarplatsförsäkring utan trafikförsäkring. *Skadeståndskommittén*, som har i uppdrag att utreda frågor om skadestånd för framtida förlust av arbetsinkomst och om efterlevandes rätt till skadestånd, vill inte helt bortse från möjligheten av att staten tecknar förarplatsförsäkring för sina fordon med eller utan anslutning till trafikförsäkring och ifrågasätter en undersökning av denna möjlighet.

Huvudintresset bland flertalet remissinstanser har varit förarskyddets materiella innehåll, dvs. frågan om detta skall bestämmas med ledning av allmänna skadeståndsregler eller utgå med schablonbelopp. Några remissinstanser anser sig sakna anledning att ta ställning i frågan eller avstår direkt från att ge förord åt något av de framlagda alternativen. Till dessa hör *försvarets forskningsanstalt*, *försvarets materielverk*, *statens avtalsverk*, *statens personalpensionsverk*, *statens grupplivnämnd*, *motorredskapsutredningen*, *fullmäktige i riksbanken*, *KAK*, *MHF* och *M*. Bland övriga remissinstanser bryter sig meningarna starkt om vilket alternativ som från olika synpunkter är det mest lämpliga. En lösning efter skadeståndsrättsliga linjer tilltalar de flesta av de remissinstanser som tagit ställning i frågan men en sådan lösning röner också stark kritik.

De remissinstanser som har en positiv inställning till skadeståndsalternativet är *försäkringsinspektionen*, *riksrevisionsverket*, *rikspolisstyrelsen*, *kriminalvårdsstyrelsen*, *försvarets civilförvaltning*, *försvarets fabriksverk*, *riksförsäkringsverket*, *telestyrelsen*, *domänverket*, *arbetsmarknadsstyrelsen*, *vattenfallsstyrelsen*, *lantbrukshögskolan*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *TCO*, *SACO* och *SR* samt med viss tvekan *SJ* och *statens vägverk*. Skälen för den positiva inställningen har varit främst följande. Den verkliga skadan ersätts. Det kommer inte att finnas utrymme för över- eller underkompensation. Ersättning utgår efter samma grunder till såväl föraren som passageraren. Delta medför ett materiellt sett riktigt och rättvist resultat, eftersom det vid gemensam tjänsteresa för statens räkning kan vara en tillfällighet vem som är förare och passagerare. Ersättning kan vidare utgå för sveda och värk samt för lyte och framtida men.

Till de kritiskt inställda remissinstanserna hör *statskontoret*, *poststyrelsen*, *skadeståndskommittén* och *Trafikförsäkringsföreningen*. Enligt stats-

kontoret kan ett bifall till skadeståndsalternativet föregripa en mera allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. Skadeståndskommittén betonar, att alternativet med ersättning enligt allmänna skadeståndsregler kan bemötas med åtskilliga invändningar som var för sig väger tungt. Av dessa framhålls i korthet några. Det måste enligt kommittén sålunda anses principiellt oriktigt att det statliga förarskyddet ges en utformning som mera påtagligt avviker från det skydd som i allmänhet gäller för bilförare på grund av förarplatsförsäkring. En särskild reglering av de statliga förarnas skydd kan på detta begränsade område inte gärna motiveras med att förare och passagerare bör ha lika skydd förrän generell giltighet givits åt en sådan princip, för vilken man i och för sig kan ha sympatier. De finska förhållanden, som utredningen åberopar till stöd för sin ståndpunkt, hänger samman med att principen om lika skydd genomförts i den finska trafikförsäkringslagen. De talar därför snarast för enhetliga regler för samtliga förarkategorier och mot den särbehandling av statliga förare som utredningen förordar. Det förefaller kommittén vidare olämpligt att, såsom utredningen gjort, i fråga om förarskyddets omfattning referera till de allmänna skadeståndsreglerna men samtidigt förutsätta väsentliga inskränkningar i dessa reglers tillämpning, t. ex. beträffande verkan av förarens medvällande. Beträffande den föreslagna regressrätten för staten påpekar kommittén, att utvecklingen går påtagligt mot ett avskaffande av regressrätt i olika sammanhang, särskilt såvitt gäller ersättning med anledning av personskada. Mot denna bakgrund framstår förslaget om regressrätt på ett nytt område som mindre lämpligt. Kommittén framhåller i detta sammanhang den betydelse regressinkomsterna har vid utredningens kostnadsjämförelser. Även statskontoret, poststyrelsen och trafikförsäkringsföreningen menar att regressrätten inte står i samklang med den nuvarande utvecklingen. Föreningen visar vidare på de säregna konsekvenser som skadeståndsalternativet kan medföra genom att ersättning skall utgå utan jämkning även om föraren själv varit vållande. Om vid en kollision mellan ett statligt motorfordon och en cyklist bilföraren och cyklisten, båda statsanställda, skadas och vid den rättsliga prövningen bilföraren anses bära den huvudsakliga skulden till olyckan, kan följden bli att cyklisten får en till 2/3 jämkad ersättning medan bilföraren får ojämkad ersättning från förarskyddet. Från några håll med positiv inställning till skadeståndsalternativet — *försvarets civilförvaltning* och *SJ* — har också ifrågasatts modifieringar beträffande förarens rätt till ersättning vid medvällande.

En annan aspekt på lämpligheten av skadeståndsalternativet är de komplicerade ersättningsgrunderna. Det normsystem som alternativet hänföra sig till är så svårt att överblicka och tillämpa att man i många fall måste räkna med omfattande och tidsödande utredning innan ersättningsfrågan kan avgöras. Mot detta ställs den okomplicerade skadereglering som ett

schablonsystem avser att möjliggöra. Uttalanden i denna riktning görs av *statskontoret, poststyrelsen, statens vägverk, skadeståndskommittén, LO* och *Statstjänarkartellen*.

Från flera håll påtalas den osäkerhet som måste vidlåda kostnadsberäkningarna. Det kan inte med bestämdhet nu sägas vilket alternativ som i längden kommer att ställa sig billigast för statsverket. *Skadeståndskommittén* finner även mycket summariska beräkningar leda till att skadeståndsalternativet genomsnittligt sett måste innebära högre ersättningar i det enskilda fallet än schablonalternativet. *Försvarets civilförvaltning* anser att de angivna kostnaderna med hänsyn till beräkningarnas otillförlitlighet inte får tillmätas avgörande betydelse vid valet mellan de båda alternativen.

De remissinstanser som föredrar ett statligt förarskydd med schabloniserade ersättningar utgörs av *statskontoret, överbefälhavaren, civilförsvarestyrelsen, poststyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, skadeståndskommittén, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Trafikförsäkringsföreningen, LO* och *Statstjänarkartellen*. Statskontoret finner schablonalternativet stämma mest överens med förarplatsförsäkringen och med direktivens målsättning att för den statliga sektorn skapa ett ekonomiskt skydd motsvarande det som gäller för den privata sektorn av näringslivet och den kommunala verksamheten. Allmänt framhålls från flera håll lämpligheten av att de föreslagna reglerna för den schabloniserade ersättningen överarbetas och bringas i större överensstämmelse med förarplatsförsäkringen. För statens trafiksäkerhetsverk framstår det — med hänsyn till att de flesta förare av statens motorfordon numera torde ha egna förarplatsförsäkrade fordon — som mer angeläget att få ett statligt förarskydd som så nära som möjligt ansluter sig till det som förarplatsförsäkringen ger än att skapa ett skydd som materiellt och försäkringsmässigt sett är väl avpassat.

Poststyrelsen berör problemet med befarad över- eller underkompensation. Ett sådant resonemang förutsätter en jämförelse med en ofta fiktiv passagerare som tänkes ha skadats i samma omfattning som föraren. Görs i stället jämförelsen med övriga statsanställda som drabbas av yrkesskada med åtföljande invaliditet eller dödsfall, kan resultatet aldrig uppfattas som en underkompensation. Risken för överkompensation blir störst i de fall där föraren är helt fri från vållande till skadan. Eftersom det vid schablonalternativet kan bli tal om ersättning endast vid invaliditet eller dödsfall kan enligt poststyrelsens uppfattning de skadelidande svårligen komma att bli överkompenenserade i reell mening.

Statens grupplivnämnd tar upp ett spørsmål om samordning som har sin giltighet för såväl skadeståndsalternativet som schablonalternativet. I båda fallen har utredningen på grund av den statliga grupplivförsäkringens karaktär av summaförsäkring ansett att ersättning från grupplivförsäkringen principiellt inte skall avräknas från förarskyddsersättning. Enligt grupp-

livnämndens mening skulle det emellertid inte möta sådana principiella hinder mot att vid bestämmande av dödsfallsförmånerna från förarskyddet hänsyn togs till att staten i viss utsträckning och för vissa personalkategorier redan sörjt för ett dödsfallsskydd genom grupplivförsäkringen. Avgörande för frågan om samordning torde i stället vara hur effektivt det sammanlagda skyddet bör vara. Grupplivnämnden framhåller dock att även för privatanställda bilförare skyddet i allmänhet är tvåfaldigt, nämligen genom tjänstegrupplivförsäkring och förarplatsförsäkring utan samordning.

Den statliga trafikskaderegleringsverksamheten berörs av några remissinstanser. Utredningens uppfattning att behov föreligger av en översyn av denna verksamhet delas av *statskontoret, försäkringsinspektionen, riksrevisionsverket, försvarets civilförvaltning, fullmäktige i riksbanken* och *SACO*. Enligt statskontoret och riksrevisionsverket accentueras behovet av en översyn om skadeståndsalternativet genomförs. Riksrevisionsverket, riksbanksfullmäktige och *SACO* anser verksamheten kunna koncentreras till en eller ett fåtal myndigheter där trafikskadeexpertis finns. Riksbanksfullmäktige understryker även lämpligheten av att en central organisation administrativt utformas så att även riksdagens verk kan anslutas till den. *Kriminalvårdsstyrelsen* däremot anser inte någon ändring i administrationen av skadeärenden inom kriminalvården vara påkallad.

Beträffande den närmare utformningen av det statliga förarskyddet innebär remissutfallet följande.

Förarskyddets anknytning till motorfordonet. Förslaget i denna del har tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Motorfordonsbegreppet. Den föreslagna avgränsningen av förarskyddet i vad avser motorfordon genom att knyta an till bilansvarighetslagen har i allmänhet godtagits. Bara några enstaka erinringar förekommer.

Överbefälhavaren förordar att statligt förarskydd övergångsvis — intill dess beslut fattats på grundval av motorredskapsutredningens kommande betänkande — bör omfatta jämväl förare av motorredskap. Även *domänverket, arbetsmarknadsstyrelsen, LO* och *Statstjänarkartellen* berör frågan om motorredskapens ställning. Domänverket påpekar vikten av att förarskyddet — ev. genom förslag av motorredskapsutredningen — kommer att omfatta den inte alltför fåtaliga gruppen förare av s. k. lunnare, dvs. midjestyrda virkestransporttraktorer för släpande last. Arbetsmarknadsstyrelsen, *LO* och *Statstjänarkartellen* förutsätter att motorredskapsutredningen beaktar frågan om skydd för förare av bl. a. bandtraktorer och motorredskap. *LO* och *Statstjänarkartellen* vill att även truckfordon omfattas av det föreslagna förarskyddet. Däremot har *motorredskapsutredningen* inte någon invändning mot förslaget i denna del. Ett statligt förarskydd som knutits till bilansvarighetslagens fordonskategorier kommer att följa de föränd-

ringar som genomförs beträffande lagens tillämpningsområde och föregriper inte motorredskapsutredningens arbete.

Motorfordonstillhörigheten. Förslaget att låta förarskyddet omfatta — förutom staten tillhöriga motorfordon — i statens tjänst eller för dess räkning brukade privatägda fordon lämnas i huvudsak utan erinran. Med utgångspunkt i att det statliga förarskyddet till sitt materiella innehåll kommer att avvika från förarplatsförsäkringens anser *rikspolisstyrelsen* det vara omotiverat att i fråga om privatägda fordon begränsa förarskyddet till sådana fordon som saknar förarplatsförsäkring. Ersättningen i parallella skadefall kan med en sådan reglering utgå efter skilda grunder beroende av slumpartade omständigheter. *Poststyrelsen* och *statens avtalsverk* delar uttryckligen utredningens uppfattning att tjänsteresor med eget motorfordon bör vara undantagna från statligt förarskydd. Enligt *TCO* bör med inlånat fordon likställas egen bil som tjänsteman tillfälligt använder enligt överenskommelse med myndigheten utan att ha särskilt tillstånd att använda egen bil i tjänsten. *Försvarets civilförvaltning* ifrågasätter om fordon som tillhör staten och som används i FN-tjänst kan anses vara »statligt motorfordon».

Ersättningsgilla skador. Den föreslagna begränsningen av statligt förarskydd till skador i följd av trafik med motorfordon kritiseras särskilt av *överbefälhavaren*, *LO*, *Statstjänarkartellen* och *SR*, vilka bestämt förordar att skyddet i detta avseende bringas i överensstämmelse med förarplatsförsäkringens skadebegrepp. Man understryker angelägenheten av att föraren skyddas när han för att kunna utföra sina arbetsuppgifter gör uppehåll och därvid befinner sig intill fordonet, t. ex. i samband med lastning eller lossning av gods eller vid tankning och vid tömning av brevlådor. Även vid rån och överfall anses föraren bära skyddas. Däremot tillstyrker *TCO* förslaget i denna del.

Särskilda undantag. I några yttranden behandlas de fall där avsteg bör göras från en annars tillkommande ersättningsrätt. *Statskontoret* finner detta bära ske — förutom i de fall som föreslagits — även när skadan orsakats av en bristfällighet hos motorfordonet och föraren känt till bristfälligheten. Enligt *försvarets civilförvaltning* bör avsaknaden av körkort inte i och för sig diskvalificera föraren från rätt till ersättning. Det kan förekomma att militär personal som saknar körkort men som fått förarutbildning av misstag beordras köra kronans bil.

Trafikskador utomlands. *Försvarets civilförvaltning* anser att statligt förarskydd inte skall utgå under tjänstgöring vid FN-förband. Anställningshavare i svensk FN-styrka är nämligen tillförsäkrad dels från FN och svenska staten viss riskgaranti vid invaliditet och dödsfall dels av svenska staten särskilda ekonomiska förmåner vid sjukdom och skada.

Ersättningsbeloppen enligt schablonalternativet. Förslaget i denna del har berörts särskilt endast i ett fåtal yttranden. *Civil-*

försvarsstyrelsen och försvarets fabriksverk godtar att dödsfallsbeloppen anpassas till de efterlevandes antal och släktskap med den avlidne. Det förefaller dock försvarets fabriksverk som om ersättningarna till efterlevande ensamstående make eller till ensamt barn utan föräldrar är låga i jämförelse med förarplatsförsäkringens ersättningsbelopp. En höjning i dessa fall till ett belopp motsvarande fem gånger basbeloppet borde övervägas. Civilförsvarsstyrelsen gillar dessutom uttryckligen möjligheten till omprövning i invaliditetsfallen. Genom skyddets konstruktion i nu nämnda avseenden har enligt styrelsen de otympligheter som vidlåder förarplatsförsäkringens i väsentlig grad reducerats.

A d m i n i s t r a t i o n e n. Förslagen i denna del har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Försvarets civilförvaltning* har dock i fråga om schablonalternativet en avvikande mening och förordar att regleringen av ärenden avseende krigsmakten ombesörjs av civilförvaltningen. På så sätt kommer med anledning av en trafikolycka samma myndighet att reglera såväl ersättning till föraren som skadestånd till passageraren. Även *SJ* ser för sin del ingen anledning att något annat organ än *SJ* skall handlägga ersättningsärendena.

Departementschefen

Arbetstagare i allmän eller enskild tjänst är vid personskada i tjänsten tillförsäkrad ekonomiskt skydd vid sjukdom, invaliditet och dödsfall. Sådan skada kan medföra rätt till ersättning från socialförsäkringen (yrkesskadeförsäkringen och motsvarande skydd samt den allmänna försäkringen) och från tjänstegrupplivförsäkringen. Därutöver utgår i förekommande fall förmåner på grund av tjänstepensionering till stats- och kommunalanställda samt i viss utsträckning till privatanställda. Förmånerna täcker dock i regel inte hela den lidna skadan. Särskilt framträdande är detta vid invaliditet och dödsfall. Har arbetstagaren med anledning av skadan rätt till skadestånd av arbetsgivaren eller annan som vållat skadan kan bristen emellertid fyllas ut skadeståndsvägen.

De bestämmelser som reglerar skadeståndsansvaret för trafikskador har redovisats i det föregående. Av redogörelsen framgår att föraren av en bil och en medföljande passagerare i skadeståndshänseende behandlas olika. Passageraren har som regel vid en trafikolycka rätt till skadestånd av bilens ägare eller förare och får sin skada ersatt från trafikförsäkringen. Föraren däremot kan endast i undantagsfall vända sig mot bilens ägare. Skillnaden i ersättningshänseenden mellan föraren och hans passagerare framträder tydligast vid singelolyckor. Men skillnaden märks även i kollisionfallen. Föraren har nämligen på grund av den ansvarsfördelning som gäller enligt bilansvarighetslagen sällan möjlighet att få full ersättning från motparten eller dennes försäkringsbolag.

För att ge anställda bilförare ett bättre ekonomiskt skydd vid trafikskada utnyttjar kommuner och enskilda arbetsgivare i stor utsträckning möjligheten att förarplatsförsäkra sina motorfordon. Förarplatsförsäkringen är till sin natur en olycksfallsförsäkring och kan tecknas endast i samband med trafikförsäkring. Om föraren avlider eller blir varaktigt invalidiserad utfaller förarplatsförsäkringen med vissa kapitalbelopp. Dessa förmåner utgår oberoende av om den ersättningsberättigade med anledning av trafikolyckan får ersättning från annat håll, såsom från socialförsäkring, tjänstegrupplivförsäkring eller trafikförsäkring.

För staten som arbetsgivare är det angeläget att dess bilförare har samma ekonomiska skydd mot trafikolycksfall som kan komma kommunal- eller privatanställd bilförare till del. F. n. finns inte denna jämställdhet i ersättningshänseende, bl. a. beroende på att staten inte trafikförsäkrar sina motorfordon i någon större utsträckning. Jag har emellertid tidigare, senast i samband med tillsättandet av förarskyddsutredningen, i princip tagit ställning till lämpligheten av att inom den statliga sektorn av samhällslivet skapa ett ekonomiskt skydd som svarar mot det som förarplatsförsäkringen kan ge. En likartad inställning till frågan har kommit till uttryck hos utredningen och flertalet remissinstanser. Jag föreslår därför nu att ett statligt förarskydd införs.

Jag delar utredningens uppfattning att det statliga förarskyddet bör regleras i offentligt rättslig ordning.

När det gäller det statliga förarskyddets materiella innehåll råder olika meningar. Utredningen har diskuterat två alternativ till lösning av denna fråga. Enligt det ena alternativet, skadeståndsalternativet, bestäms förarskyddets innehåll med ledning av allmänna skadeståndsregler. Alternativet innebär i princip att föraren eller hans efterlevande får — oberoende av nu gällande regler om ansvarsfördelning vid trafikskada — rätt till fullt skadestånd av staten. Det andra alternativet, schablonalternativet, bygger i likhet med förarplatsförsäkringen på schabloniserade ersättningsbelopp vid invaliditet och dödsfall. Inte heller schablonalternativet stämmer helt överens med förarplatsförsäkringen utan avviker från denna på väsentliga punkter.

Skadeståndsalternativet har förordats av utredningen och av åtskilliga remissinstanser. Som framgår av framställningen i det föregående har dock från flera håll under remissbehandlingen riktats stark kritik mot en skadeståndsrättslig lösning.

För egen del vill jag anföra följande. Frågan om bilförares ekonomiska skydd har samband med en mera allmän revision av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen men också med frågan om reformering av gällande regler om ersättning för personskada i allmänhet. Mot denna bakgrund kan förarskyddet nu inte få någon generell lösning. Ej heller finns anledning att i detta sammanhang ta ställning till om förarplatsförsäkringen har en från alla synpunkter lämplig utformning. Vad det nu gäller är att, i avvaktan på en generell lösning i en eller annan form, för en förhål-

landevis liten grupp bilförare (statliga) skapa ett skydd som inte mera påtagligt avviker från vad bilförare i allmänhet kan få genom förarplatsförsäkringen. Denna målsättning, som kommit till uttryck i direktiven för utredningen, uppfylls inte helt i något av de framlagda alternativen. Några remissinstanser har också påtalat detta förhållande och i olika avseenden efterlyst större överensstämmelse med förarplatsförsäkringens villkor. Av det nu sagda följer att ett statligt förarskydd inte bör bygga på skadeståndsrättsliga principer. Som förebild för skyddet bör i stället tas förarplatsförsäkringen. Avvikelse från denna bör göras endast för det fall att försäkringens egentliga karaktär av enskild olycksfallsförsäkring eller speciella förhållanden inom den statliga sektorn påkallar det.

Med denna principiella utgångspunkt föreslår jag att det statliga förarskyddet utformas enligt följande.

Förarskyddet knyts såsom utredningen förordat i princip till motorfordonet och närmare bestämt till sådant fordon på vilket bilansvarighetslagen är tillämplig. Genom denna anknytning uppnås en automatisk vidgning av förarskyddet om bilansvarighetslagen i framtiden — t. ex. som en följd av motorredskapsutredningens arbete — kommer att omfatta fler fordonsslag än f. n. Det skall vidare vara fråga om motorfordon som staten äger eller nyttjar. Under begreppet nyttjande skall falla dels motorfordon som innehas med sådan nyttjanderätt som avses i 1 § 1939 års lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. eller som brukas på sätt som anges i nämnda lagrum, dels motorfordon som innehas med nyttjanderätt med vilken följer befogenhet att anställa förare på fordonet. Genom en sådan avgränsning undantas tjänsteresor med eget motorfordon oavsett om detta förekommer permanent eller mera tillfälligt. Däremot bör förarskyddet i princip gälla när statsanställd, t. ex. en polisman eller tjänsteman hos trafiksäkerhetsverket, i tjänsten förflyttar eller provar ett motorfordon som inte hör till staten. Under vissa förutsättningar kan staten tillhöriga motorfordon efter särskilt tillstånd användas utom tjänsten eller lånas ut till organisationer eller enskilda. Även i dessa fall skall statligt förarskydd gälla. Om utlåningen är förbunden med krav på att den som lånar fordonet tecknar trafikförsäkring för fordonet, bör i fortsättningen detta krav omfatta även förarplatsförsäkring. Till frågan om förarskydd avseende statsägda motorfordon som används i FN-tjänst återkommer jag i det följande.

Vem som i ett konkret fall är att betrakta som förare av ett motorfordon och därmed skyddad genom det statliga förarskyddet får avgöras med ledning av den domstols- och försäkringspraxis som utbildats vid tillämpning av bilansvarighetslagen och av förarplatsförsäkringen.

Anledning saknas att i fråga om de skador som kan utlösa förarskyddet avvika från vad som gäller för förarplatsförsäkringen. Det skall alltså vara fråga om en skada till följd av olycksfall som drabbar föraren under färd med

motorfordonet eller när han under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Vid ett sådant uppehåll får den som senast förde fordonet anses som förare. På så sätt tillgodoses under remissbehandlingen framställda önskemål om skydd för förare i samband med lastning eller lossning av gods, vid tankning och vid tömning av brevlådor samt vid rån och överfall. Någon svårighet att avgöra vad som är att hänföra till olycksfallsskada torde inte behöva uppstå. Som regel uppkommer vid sådan trafikskada som avses här även fråga om ersättning från yrkesskadeförsäkringen. Begreppet yrkesskada omfattar bl. a. skada till följd av olycksfall i arbetet. Riksförsäkringsverket, som handhar yrkesskadeförsäkringen, kommer enligt vad som föreslås i det följande att få administrera även det statliga förarskyddet. Det faller sig därför naturligt att begreppet olycksfallsskada tilläggs samma innebörd i båda ersättningsformerna.

En förutsättning för statligt förarskydd skall vidare vara att körningen har samband med tjänsten eller med arbete eller uppdrag för statens räkning eller att körningen företas med stöd av särskilt tillstånd eller hyresavtal. I likhet med utredningen anser jag detta krav kunna formuleras så att ersättning inte utgår om fordonet brukats utan lov. Härigenom utesluts från förarskydd den som stulit fordonet eller annars för det utan tillstånd. Viktigt är att statlig myndighet meddelar klara bestämmelser om rätt att använda motorfordon som myndigheten disponerar och om rätt att ge tillstånd till körning. Har överordnad felaktigt lämnat tillstånd till körning hör detta inte utan vidare drabba föraren. Denne skyddas om han inte själv känt till eller bort känna till den överordnades bristande behörighet. Det nu sagda torde följa av att fordonet inte får ha brukats utan lov.

Utöver vad sålunda angetts bör även andra undantag göras från det föreslagna skyddet. Med vissa avvikelser från vad utredningen efter mönster av förarplatsförsäkringens bestämmelser föreslagit förordar jag följande särskilda undantag. Har föraren uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet orsakat skadan eller har han genom körningen gjort sig skyldig till olovlig körning, rattonykerhet eller rattfylleri, skall ersättning inte utgå. Detsamma gäller om föraren vid mopedkörning inte uppnått föreskriven ålder. En förare som trots att han saknar körkort beordras att föra motorfordon bör i eget intresse upplysa om sin bristande behörighet. Det åligger dessutom den som ger order om körning att förvissa sig om att den utsedde föraren har rätt att föra motorfordon. Anledning saknas därför såsom förordats från något håll att särskilt beakta ett sådant fall. Ej heller föreligger några skäl att för de sällsynta intressekollisionsfallen skapa den av utredningen föreslagna diskretionära prövningen med beaktande av billighetshänsyn. Ersättningsfrågan i ett sådant fall får lösas i särskild ordning under medverkan av riksdagen. — Slutligen skall förarskyddet inte omfatta skada som orsakats av krigsåtgärd under krig i vilket landet befinner sig.

Förrarplatsförsäkringen täcker geografiskt alla de länder där trafikförsäkring f. n. gäller, dvs. i stort sett i Västeuropa och några av de östeuropeiska länderna. Staten tillhöriga fordon kan permanent eller tillfälligt brukas i trafik utomlands. Det synes rimligt att förarskyddet i princip täcker även sådan trafik. Vissa undantag bör dock göras. Är det fråga om en bilförare, som är anställd t. ex. vid svensk beskickning i utlandet och som saknar annan anknytning till Sverige, bör ersättningsfrågan vid trafikskada regleras enligt förhållandena i vederbörande land. I likhet med utredningen uppställer jag därför för rätt till ersättning vid trafikskada utomlands det kravet att föraren är svensk medborgare eller bosatt här i landet. I detta sammanhang skall uppmärksammas de fall där riksförsäkringsverket har att utbetala ersättning (engångsbelopp vid invaliditet eller dödsfall) enligt 1954 års kungörelse om ersättning i vissa fall i anledning av sjukdom eller skada, som ådragits utom riket, eller ersättning med stöd av denna kungörelsens grunder till den som är anställd i svensk beredskapsstyrka i FN-tjänst. Det kan här bli fråga även om förarskador. Emellertid skall enligt 1 § tredje stycket nämnda kungörelse från ersättningen, med visst undantag som saknar intresse i detta sammanhang, avräknas annan engångsersättning vid invaliditet eller dödsfall till följd av sjukdomen eller skadan. Genom denna bestämmelse samordnas nu angiven ersättning med förarskyddet och någon dubbelersättning från staten uppkommer inte. Däremot blir det i dessa fall sörjt för att ersättningsnivån vid trafikskada i vart fall svarar mot nivå inom förarskyddet. Det krävs sålunda inte någon särskild reglering för sådana utlandsskador.

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

av det statliga förarskyddet även är förarplatsförsäkrat. Detta gäller bl. a. fordon som staten hyr. Skadas den som för ett sådant fordon skall naturligtvis ersättning inte utgå såväl på grund av det statliga förarskyddet som från förarplatsförsäkringen. Dessa förmåner bör, eftersom förarskyddet i vissa fall ger ett bättre skydd än förarplatsförsäkringen, samordnas på så sätt att ersättning på grund av förarskyddet minskas med belopp som faller ut från försäkringen.

När det gäller invaliditetsersättning innehåller förarplatsförsäkringen dels en definition av invaliditetsbegreppet, dels fastställda invaliditetsgrader för mera allmänt förekommande kroppsskador. För statens del behövs inte någon motsvarande särskild reglering. Invaliditetsersättning på grund av statligt förarskydd bör kunna bestämmas i huvudsak i enlighet med den invaliditetsbedömning som f. n. tillämpas för yrkesskador. Alla invaliditetsskador skall oavsett graden av invaliditet medföra rätt till ersättning och låga invaliditetsgrader avskiljs inte såsom inom yrkesskadeförsäkringen. Eftersom invaliditetsersättning från yrkesskadeförsäkringen vid väsentligt förändrade förhållanden kan prövas om, bör motsvarande möjlighet föreligga i fråga om höjning av redan fastställd ersättning från förarskyddet.

Förarplatsförsäkringen ger vissa speciella ersättningar vid invaliditet, nämligen hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning. Om genom samma olycksfall flera invaliditetsskador uppkommer, får ersättning utgå i förarplatsförsäkringen med sammanlagt högst 150 % av försäkringssumman. Den del av ersättningen som överstiger 100 % kallas hjälplöshetstillägg. Ersättningsformen torde ha visst samband med de schabloniserade invaliditetsgraderna för olika slag av kroppsskador och motiveras av de ökade vårdkostnader som kan vara förenade med en total invaliditet. Rehabiliteringsersättning från förarplatsförsäkringen utgår med ett högsta belopp motsvarande 5 % av försäkringssumman för invaliditet och skall utgöra ersättning för rehabiliteringsåtgärder samt för konstgjorda lemmar och särskilda hjälpmedel. Sådan ersättning lämnas endast i den mån ersättning enligt lag eller annan författning inte skall utges från annat håll. — Behovet av bidrag i vissa fall till ökade vårdkostnader, av ekonomisk hjälp under rehabilitering och av ersättning för proteser och andra hjälpmedel är redan tillgodosett för statens bilförare genom att yrkesskadeförsäkringen och annan socialförsäkring lämnar ersättning i sådana fall. På grund härav och då förarplatsförsäkringens rehabiliteringsersättning är subsidiär i förhållande till bl. a. motsvarande förmån från socialförsäkringen saknas anledning att låta det statliga förarskyddet inrymma någon motsvarighet till hjälplöshetstillägg och rehabiliteringsersättning.

Även i andra hänseenden kan naturligtvis diskuteras en samordning av det statliga förarskyddet med andra förmåner av social natur som utgår vid invaliditet eller dödsfall och som staten svarar för i sin egenskap av arbetsgivare. Motsvarande problem är emellertid för handen även inom den kom-

munala verksamheten och inom den privata sektorn av näringslivet. På dessa områden finns ingen samordning. Anledning saknas därför i detta sammanhang att lösa samordningsproblemet särskilt för den statliga sektorn. Hur effektivt det sammanlagda ekonomiska skyddet för en förare bör vara får tas upp i samband med frågan om en generell lösning av förarskyddet.

För fullständighetens skull vill jag framhålla att staten för utgiven ersättning inte skall ha regressrätt mot den som är ansvarig för trafikskadan.

Beträffande administrationen av det statliga förarskyddet förordar jag att ersättningen bestäms och betalas ut av riksförsäkringsverket. En sådan anordning förefaller naturlig eftersom riksförsäkringsverket i de allra flesta fall har att bestämma även den ersättning från yrkesskadeförsäkringen som skall utgå med anledning av trafikskadan. Av samma skäl synes lämpligt att beslut i ärende om statligt förarskydd får överklagas på samma sätt som gäller i fråga om beslut i ärende angående yrkesskadeförsäkring. Jag förordar därför för nu aktuella ärenden en instansordning med riksförsäkringsverket som första instans, försäkringsrådet som andra och försäkringsdomstolen som tredje och sista instans. — I den mån administrationen kräver vissa tillämpningsföreskrifter får det ankomma på riksförsäkringsverket att meddela sådana.

Den nu föreslagna reformen bör genomföras den 1 juli 1969 och avse trafikskador som uppstår efter genomförandet.

Kostnaden för det föreslagna statliga förarskyddet kan inte nu anges med någon större grad av exakthet. Den årliga kostnaden påverkas av en mångfald ovissa faktorer såsom antalet förarskador med invaliditet eller dödsfall som följd. Jag anser mig emellertid kunna gå ut från utredningens bedömning och beräknar den årliga kostnaden till omkring 750 000 kr. och föreslår därför att under sjunde huvudtiteln för budgetåret 1969/70 uppförs under rubriken Statligt förarskydd ett förslagsanslag av 750 000 kr.

Av min framställning i det föregående framgår att det föreslagna statliga förarskyddet i allt väsentligt följer förarplatsförsäkringens nuvarande villkor. Dessa kan emellertid i framtiden ändras, exempelvis i fråga om försäkringssummornas storlek. Mera väsentliga ändringar av försäkringsvillkoren bör påverka också det statliga förarskyddet. Kungl. Maj:t bör begära riksdagens bemyndigande att anpassa förarskyddet till utvecklingen inom förarplatsförsäkringen.

Utredningen har berört även den statliga trafikskaderegleringsverksamheten och funnit behov föreligga av en översyn av denna verksamhet. Samma uppfattning har flera remissinstanser haft. Även jag är av denna mening. Det kan sättas i fråga om inte den statliga skaderegleringen bör koncentreras till en eller ett fåtal myndigheter som har trafikskadexpertis till sitt förfogande. Frågan om en översyn övervägs f. n. inom finansdepartementet.

Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1) godkänna de i det föregående föreslagna grunderna för ett statligt förarskydd,

2) bemyndiga Kungl. Maj:t att framdeles anpassa förarskyddet till förändringar av förarplatsförsäkringens villkor,

3) till *Statligt förarskydd* för budgetåret 1969/70 under sjunde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 750 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Margit Edström