

Ersättning vid färdolycksfall enligt LAF

av Emma Harrius



Emma Harrius
emma.harrius@hotmail.com

Av 2 kap 1 § tredje stycket Lagen om försäkring vid olycksfall i arbete (LAF) framgår att olycksfall vid färd till eller från arbetsstället räknas som olycksfall i arbetet, om färden föranleddes av och stod i nära samband med arbetet. Regeln har stor praktisk betydelse då de så kallade färdolycksfallen utgör en betydande del av de skador som regleras inom LAF.¹ I vilken utsträckning kan en skadelidande erhålla arbetsskadeersättning vid skada, som på ett eller annat är kopplad till hans arbete? Var går gränsen mellan ersättningsgilla och icke ersättningsgilla färdolycksfall? Finns det utformade principer för när arbetsskadeersättning utgår?

I. Bakgrund

År 1919, ett år efter Lagen (1916:235) om försäkring vid olycksfall i arbete, OL:s ikraftträdande, föreslogs vissa ändringar i lagen. Bland annat föreslogs ett stadgande om ersättning för olycksfall på väg till och från arbetet. I motiveringen framhölls att vissa olycksfall i praxis redan betraktades som olycksfall i arbetet, såsom skogs- och lantarbetare med bostad inom arbetsområdet, och att det för andra arbetare föreföll som orättvist då de inte omfattades av samma skydd. Då det ofta uppstod gränsdragningssvårigheter och principerna uppfattades som svårförståeliga och stundom godtyckliga framhölls i motiveringen att man skulle ge "arbetsområdet" en ganska vidsträckt mening och man införde ett fjärde stycke i 1 § OL, som gällde så kallade färdolycksfall. Vidare anfördes att färderna mellan arbetsplat-

sen och bostaden kunde betecknas som en utstrålning av olycksfallsrisken i arbetet och att detta var en anledning att utvidga OL.²

Även efter införandet av det nya fjärde stycket i 1 § OL uppkom dock gränsfall av olika slag. Bland annat vid bedömningen av om färden kunde anses vara föranledd av arbetsanställningen och stå i omedelbart samband med denna, samt om färden var påbörjad eller avslutad när olyckan inträffade. Vidare uppkom också frågan om den skadades betende kunde leda till att olycksfallet inte skulle omfattas av försäkringen.³ Detta var ett resultat av att man vid införandet av lagregeln

Artikeln är en förkortad version av Emma Harrius' (tidigare Berggren) uppsats "Ersättning vid färdolycksfall enligt LAF" (30 hp) vid juridiska institutionen, Stockholms universitet, våren 2008.Handledare: professor emeritus Bill W. Dufwa.

lämnat det åt rättstillämpningen att med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall avgöra gränsen för vilka olyckor som skulle omfattas av Lag (1976:380) om arbetsskadeförsäkring, LAF.⁴

Vid övergången till Lagen (1957:243) om yrkesskadeförsäkring, YFL, vidtogs den ändringen att villkoret ”omedelbart samband” med arbetsanställningen byttes ut mot ”nära samband” med arbetsanställningen. I förarbetena till YFL konstaterades att erfarenheterna hade visat att de gränsdragnings svårigheter man hade velat undvika vid införandet av bestämmelsen om färdolycksfall, hade ersatts av nya sådana svårigheter.⁵

YFL:s regel om färdolycksfall har med vissa redaktionella ändringar förts över till LAF.⁶ För att ersättning skulle utgå enligt YFL:s regler krävdes ett samband mellan färden och arbetet. Detta samband kunde ha karaktär av orsakssammanhang eller tidssamband. Kravet på orsakssammanhanget uttrycktes i 6 § fjärde stycket YFL genom att färden skulle vara föranledd av anställningen. Tidssambandet avsåg faktorer såsom hur lång tid före eller efter arbetets början eller slut färden påbörjats.⁷

Regeln för färdolycksfall i LAF gäller uteslutande för olycksfall och inte skador som drabbar försäkrade genom annan skadlig inverkan. Till färder i arbetet hänförs i första hand direkta färder mellan arbetsplatsen och hemmet. Färden anses i princip vara påbörjad respektive avslutad vid tröskeln till den egna bostaden. Den vanliga färdvägen måste inte nödvändigtvis vara den närmaste om det finns ett godtagbart skäl till en längre väg.⁸

Diskussionerna kring frågan om färdolycksfallen ska bibehållas inom ramen för arbetsskadeförsäkringen har varit många och har pågått sedan OL:s tid. Vissa har hävdat att färdolycksfallen i allmänhet har ett svagt samband med den försäkrades arbete. Vidare har framhållits att arbetsgivaren dessutom i regel saknar möjligheter att förhindra uppkomsten

av denna typ av skador. Ännu ett argument för att färdolycksfallen bör kunna undantas från det särskilda skyddet i LAF har varit att de som drabbas av färdolycksfall normalt har ett godtagbart skydd inom den allmänna försäkringen.⁹ Skäl som anförts till stöd för denna mening har också varit av ekonomisk art, då den ekonomiska belastningen på försäkringen blivit större än väntat vid införande av färdolycksfallen.¹⁰ Det har från andra håll framhållits att de risker som är förenade med nödvändiga färder till och från arbetsstället har ett klart orsakssammanhang med arbetet. Vidare menar man att då vissa färdolycksfall i praxis hade godkänts som olycksfall i arbetet redan före införandet av bestämmelsen om färdolycksfall, skulle stora gränsdragningsproblem ha uppstått om inte utvidgningen hade införts.¹¹ Härtill kommer att olycksfall under färder till och från arbetet, enligt en av Internationella arbetskonferensen år 1944 antagen rekommendation, bör följa samma regler som olycksfall i arbetet och att denna rekommendation följts av flera länder.¹² Vidare har Sverige år 1964 ratificerat ILO-konventionen nummer 121 angående förmåner vid yrkesskada. Enligt denna åläggs Sverige att i lagstiftningen göra yrkesskadebegreppet så vitt att färdolycksfallen ryms däri.¹³ Skälen för att bibehålla färdolycksfallen inom den obligatoriska olycksfallsförsäkringen har än så länge vägt betydligt tyngre än skälen för att utmönstra dem, och därmed har de fått stå kvar i LAF.

2. Begreppet färdolycksfall

Begreppet färdolycksfall är vidare än begreppet vägtrafikolycka. Skillnaden ligger i att för att en vägtrafikolycka ska anses ha skett krävs det att minst ett fordon i rörelse har deltagit i olyckförloppet. Färdolycksbegreppet omfattar också olyckor till fots och spårfordonsolyckor utan inblandning av annan trafikant.¹⁴

3. Jämförelse med EU/EES

Någon form av arbetsskadeförsäkring finns i de flesta länder. Dessa är utformade på lite olika sätt och ersättningsnivån varierar.¹⁵ Resor till och från arbetet omfattas av de flesta länderna inom EU/EES. De länder som har valt att helt hålla färdolycksfall utanför arbetsskadeförsäkringen är Danmark, Storbritannien, Österrike och Italien (dock med vissa undantag). Enligt norsk arbetsskadeförsäkring ersätts färdolycksfall endast om resor till och från arbetet arrangerats av arbetsgivaren, eller om färden är förenad med en betydande risk för skada. Enligt den italienska arbetsskadeförsäkringen ersätts endast färdolycksfall om vissa kriterier är uppfyllda, till exempel långa resor på dåliga och farliga vägar.¹⁶

3.1 Samordning inom EU

För att möjliggöra fri rörlighet för arbetstagare inom EU har ett detaljerat regelsystem avseende samordning av regler för social trygghet utarbetats. Dessa regler återfinns främst i förordningen (EEG) 1408/71, som gäller för anställda, egenföretagare och studenter som är medborgare i en medlemsstat och som omfattas, eller har omfattats, av lagstiftningen i en eller fler medlemsstater. Förordningen är inte till för att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning, utan för att skapa ett system som samordnar de olika medlemsländernas lagar inom området för social trygghet. I förordningens artikel 56 föreskrivs att ett olycksfall som inträffar under en resa inom en annan medlemsstats territorium än den behöriga statens ska anses ha inträffat inom den behöriga statens territorium.¹⁷

4. Ersättningsbedömningen i rättspraxis

Då LAF är en ramlag har tillämparen av lagen en relativt stor frihet när denne ska omsätta lagen i praktiken. Av vikt för rättssäkerheten

i form av förutsägbara utfall, är därför utvecklandet av en konsekvent rättslig praxis.¹⁸ I praxis har ett stort antal fall som rör resor till och från arbetet behandlats. Följande redogörs för rättsfall som varit av betydelse för gränsdragningen av färdolycksfall i 2 kap 1 § tredje stycket LAF.

Då regeln i stort har överförts från YFL är den praxis som finns från tillämpningen av äldre lag av betydelse även vid tillämpningen av LAF.¹⁹

4.1 Sambandsbedömningen

Av 2 kap 1 § tredje stycket framgår att, för att ersättning från försäkringen ska kunna komma i fråga, måste färden dels ha varit föranledd av arbetet, dels ha stått i nära samband med arbetet. Således är sambandet mellan färden och arbetet en förutsättning för att olycksfallet ska komma att omfattas av arbetsskadeförsäkringen och ersättning utgå.

4.1.1 FÖD 1983:10

Om ett samband ska anses föreligga mellan färd och arbetet kan vara beroende av om resan skett med arbetsgivarens tillåtelse eller på arbetsgivarens uppmaning samt om olyckan skett under arbetstid.

Detta fall rörde en arbetstagare, nedan kallad M, som fått permission i slutet av arbetsdagen och färdades med bil från arbetet till en sjukgymnast. M skadades genom ett olycksfall innan han hunnit avvika från sin normala hemväg. FÖD anförde i sina domskäl att olycksfallet hade inträffat när M, efter att ha fått tillåtelse av sin arbetsgivare att sluta sitt arbete för dagen en timme tidigare än normalt för att få behandling av sjukgymnast, färdades på sin ordinarie väg från arbetsstället mot bostaden. På grund av detta har olycksfallet, trots att M avsett att avvika från den sedvanliga hemvägen för att komma till sjukgymnasten, färden ansetts ha varit föranledd av och stått i nära samband med M:s arbete. Olycksfallet var således att anse som ett olycksfall i arbete.

Av rättsfallet kan man dra den slutsatsen att när en arbetstagare har fått tillåtelse av arbetsgivaren att komma senare eller att gå tidigare omfattas han av LAF om han skadar sig på den vanliga vägen mellan bostaden och arbetsplatsen. Medgivandet verkar således vara en positiv faktor vid bedömningen om olyckan ska anses vara en färdolycka.

4.1.2 FÖD 1986:45

Avgörande för om samband anses föreligga kan också vara om färden anses som föranledd av arbetet eller ej.

Detta fall rörde en man som arbetade som fänrik, nedan benämnd L, som skadades i en trafikolycka i maj 1991 med långvarig sjukskrivning som följd. L hade efter arbetstidens slut varit hemma och därefter, på eget initiativ för att förbereda nästa dags lektioner för värnpliktiga, cyklat till förläggningens kommunala bibliotek. Dessa förberedelser var inte beordrade men L ansåg dem nödvändiga. Vid cykelfärden från biblioteket till bostaden kolliderade L med en personbil. L åberopade ett intyg av chefen för Norrlands Kustartilleriförsvaret som anförde att övningar och lektioner krävde regelmässiga förberedelser. Samt att de förberedelser som L uppgivit att han vidtagit var rimliga och vanligt förekommande. Någon order att göra förberedelser på biblioteket hade inte givits, dock menade han att det inte var brukligt att plutonchefer detaljerat angav var och hur övningsförberedelser skulle ske. FÖD anförde i sina domskäl att L:s förberedelsearbete på biblioteket inte hade skett på order av arbetsgivaren, men att det med hänsyn till vad som blivit upplyst i målet skulle anses ha utförts i arbetsgivarens intresse. Färden var därför sådan att den skulle anses vara föranledd av och stått i nära samband med arbetet. Olycksfallet ansågs därför som färdolycksfall i arbetet.

Av avgörande betydelse för om färden ska räknas som föranledd av arbetet tycks vara om huvudsyftet med färden varit av privat natur

eller ej. Ett sätt att avgöra vilket syftet med färden varit verkar i det refererade målet ha varit om färden skett i arbetsgivarens intresse.

4.1.3 RÅ 2007 ref 35

Det förekommer att personer tar en annan väg än den de normalt tar till eller från arbetsplatsen. Frågan kan därför komma upp om samband i så fall föreligger mellan färden och arbetet.

Detta fall gällde en man, nedan kallad L, som när han var på väg från sin dåvarande särbos bostad till arbetet i juni 2002 blev påkörd av en bil. L blev i trafikolyckan skadad med besvär i axel och arm som följd. L anförde att han i veckorna i princip bodde hos sin dåvarande särbo. Fyra till fem dagar i veckan cyklade han från hennes bostad till arbetet. Vidare uppgav han att han tog den närmaste vägen till arbetet och att han inte gjorde några avvikelser från vägen. RegR gjorde den bedömningen att L, innan olyckan inträffade, frekvent och under en längre tid hade färdats till sin arbetsplats från den aktuella bostaden. Med hänsyn till detta och då det inte har framkommit annat än att han tagit den sedvanliga vägen från denna bostad till sitt arbete fann RegR att omständigheterna var sådana att olyckshändelsen skulle ses som ett sådant färdolycksfall som omfattas av LAF.

Avgörande tycks vara hur regelbundet den aktuella vägen har använts samt anledningen till att en annan resväg än den vanliga har valts. I det behandlade målet verkar det som om FÖD sett det som att den försäkrade har haft två bostäder och att färdvägen till och från båda dessa är den vanliga.

4.1.4 FÖD 1985:54

Om två eller flera personer samåker från bostad till respektive arbetsplatser och en olycka inträffar på en sidoväg som hör till dennes arbetsplats eller bostad görs en bedömning ifall samband föreligger mellan samåkningen och arbetet.

Detta mål gällde en far, nedan kallad A, och dennes son, nedan kallad B, som bodde i gemensam bostad och åkte bil tillsammans till sina respektive arbeten. För att släppa av B utanför dennes arbetsplats gjorde A en kort avvikelse från den direkta färdvägen. Vid färd på sidovägen då A var på väg tillbaka till huvudvägen inträffade i november 1979 en trafikolycka i vilken A skadades. A uppgav att han varje dag åkte samma väg till sitt arbete som olycksfallsdagen. FÖD avgjorde målet i plenum och anförde i domskälen att då olycksfallet inträffade A och B hade färdats tillsammans från sin gemensamma bostad mot sina respektive arbetsplatser på en väg som var en för samåkning till arbetet naturlig väg för dem. Vidare anfördes att oavsett att olycksfallet inträffat under del av färden som närmast var avsedd att föra sonen till dennes arbetsplats, skulle det under dessa omständigheter anses som olycksfall i arbetet.

Det kan bli komplicerat att dra slutsatser vid samåkning då det ofta blir fråga om kombinationer av färdvägar från skilda bostäder och ibland skilda arbetsplatser. Dock kan man dra den slutsatsen att vid bedömningen tas hänsyn till om samåkningen har gjorts regelbundet. Begreppet ”naturlig färdväg” nämns i domslutet och i och med domen ändrades FÖD:s inställning till samåkning. Om olycksfallet således har skett på den naturliga vägen till arbetet godkänns sambandet.

4.2 Pågående färd

Vid bedömningen av om olyckan ska anses vara ett färdolycksfall måste man avgöra om den försäkrade börjat eller slutat sin färd då olycksfallet inträffar. I vanliga fall anses gränsen för påbörjande respektive avslutande dras vid passerande av ytterdörren till den egna bostaden. Detta torde även gälla när det utanför bostaden finns en trädgård eller en gårdsplan.²⁰

4.2.1 FÖD 1979:4

Detta rättsfall rörde en kvinna, nedan benämnd H, som i augusti 1977 färdades med bil hem från arbetet. Då hon steg ur bilen inne i ett i närheten av bostaden beläget privat garage ramlade hon och skadades. H uppgav att garaget var fristående och låg på andra sidan en landsväg cirka 40 meter från bostaden. FR yttrade att en färd i princip anses vara påbörjad eller avslutad när den försäkrade har passerat tröskeln till den egna bostaden. Vidare konstaterades att någon anledning att inte tillämpa det angivna synsättet även i H:s fall inte hade förekommit. Då H ramlat och skadat sig när hon klev ut ur bilen inne i garaget, således innan färden var avslutad, fann FR att olycksfallet inträffat under färd som omfattas av LAF. Den omständigheten att, såsom i detta fall där garaget är helt skilt från bostaden och beläget 40 meter därifrån och över en skiljande landsväg, skadan skett i privat utrymme bör därvid enligt FR:s mening inte föranleda att det inte rörde sig om ett färdolycksfall. FÖD fastställde FR:s dom.

Här tycks avgörande vara om man lämnat bostaden, oaktat om skadan skett i ett privat garage. Färden anses således inte avslutad när man befinner sig i ett från bostaden avskilt garage trots att det disponerades av den skadade ensam.

4.3 Avvikelse

Frågan är här om ett avbrott eller en avvikelse kan bryta det samband som föreligger mellan resan från hemmet till arbetet. Olycksfall som inträffar när man avviker från den vanliga vägen betraktas i allmänhet inte som färdolycksfall. Om syftet med avvikelsen däremot har samband med arbetet omfattas olyckan i regel av LAF.²¹ Också den som efter en kortare avvikelse återigen kommer in på den vanliga färdvägen täcks då åter av försäkringen.²²

4.3.1 Stockholms kammarrätts dom den 28 februari 2006 nr 6407-05

Detta rättsfall rörde en man, nedan benämnd F, som i december 2001 var på väg hem efter arbetets slut och stannade för att hämta upp sin hustru. Just denna dag hade hustrun en del saker som hon skulle ha med sig hem från arbetet och därför steg F ut ur bilen för att hjälpa sin hustru. På väg tillbaka till bilen halkade han och skadades. F anförde att han alltsedan 1984, då det passat med arbetstiderna, hade hjälpt sin hustru med att bära ut glöggrytan till bilen dagen före juledigheten. Med detta menade F att det aktuella beteendet hade varit det vanligt förekommande mönstret just denna speciella dag under tjugo års tid. Vidare anförde F att olyckan inträffade före det att han kommit fram till bostaden och att olycksfallet därmed var att ses som ett färdolycksfall. KamR gjorde den bedömningen att den första avvikelserna, då han plockade upp sin hustru, skulle omfattas av LAF då det handlade om en regelbunden avvikelse. F har däremot uppgett att han sällan eller aldrig klev ut ur bilen när han hämtade hustrun. Det faktum att F den aktuella dagen klivit ut ur bilen har däremot medfört en avvikelse från den ordinarie färdvägen som inte kan anses omfattas av LAF. Vidare anförde KamR att avvikelserna varit av helt privat natur. Olycksfallet kunde således inte anses omfattas av LAF.

Av rättsfallet kan man dra den slutsatsen att man ska se till om avvikelserna är regelbunden. Något som också kan spela in i avgörandet för om färden ska omfattas av LAF är skälen till avvikelserna, om skälen till avvikelserna är av privat natur godtas färden inte som färdolycksfall. Man får då se till om det finns en naturlig koppling mellan avbrottet och resan, annars bryts sambandet.

4.4 Medvållande

Emellanåt uppkommer fråga huruvida den skadades beteende eller annan särskild om-

ständighet borde medföra att olycksfallet inte omfattas av försäkringen. Denna fråga gäller förutom vid färdolycksfall, även vid tillämpning av 2 kap 1 § första stycket LAF.²³

4.4.1 FÖD 1985:43

Detta fall rörde en man, nedan kallad B, som på väg till sitt arbete i juli 1979 blev överfallen och knivhuggen av en annan man, nedan kallad X, vid B:s bostad. X hade väntat i källargången vid entréplanet på att B skulle gå till sitt arbete den aktuella dagen, när B kom ut, högg X honom i halsen och på armen. FÖD har i sina domskäl anført att B under färd från sin bostad till sin arbetsplats blivit misshandlad och skadad. Färden föranleddes av och stod i nära samband med B:s förvärvsverksamhet. FÖD refererade till tidigare praxis²⁴ rörande färdolycksfall där domstolen slagit fast att rätten till ersättning enligt LAF är beroende av om den skadade vid olyckstillfället själv försatt sig i en sådan situation som kan anses täckt, respektive inte täckt av lagen. Har den skadade således själv varit aktiv, till exempel genom att samtidigt med en antagonist ge sig in i ett slagsmål, föreligger inte rätt till ersättning. Om den skadade å andra sidan, trots agg mellan parterna, inte uppträtt på ett sådant sätt att han eller hon gett anledning till angrepp på sätt som skett och därmed inte har varit att anse som medvållande, skall ersättning utgå. FÖD fann att oavsett vad som kunde ha förekommit mellan B och X dagen före överfallet, hade B i samband med överfallet inte uppträtt på ett sådant sätt att han kunde anses medvållande till händelseförloppet. Med hänsyn till att det hade blivit klarlagt i dom från tingsrätten att X utfört överfallet under inflytande av ett abnormtillstånd jämförbart med sinnessjukdom fann domstolen att B inte själv försatt sig i en situation som bryter försäkringsskyddet i LAF. Därmed fann FÖD att de skador som B hade åsamkats vid den ifrågavarande färden skulle räknas som skador till följd av olycksfall i arbetet.

Av domen kan man dra den slutsatsen att avgörande för om försäkringsskyddet ska anses brutet är om den försäkrade aktivt har gett sig in i en situation som leder till att han skadas. Av avgörande betydelse tycks vara vem som började till exempel ett slagsmål. Om däremot den försäkrade agerat passivt bryts ej försäkringsskyddet, detta oavsett om slagsmålet grundar sig i privata omständigheter.

5. Sammanfattning

Vid införandet av färdolycksfallen i arbetskadslagstiftningen år 1919 förde man in ett krav på ett orsakssammanhang. Detta för att undvika att utvidgningen av lagen fick en alltför vidsträckt tillämpning.²⁵ Till en början gällde villkoret att färden stod i ”omedelbart samband” med arbetsanställningen. Men detta villkor mjukades dock upp i och med övergången från OL till YFL då villkoret utbyttes mot ”nära samband”. Som det står i förarbetena skulle denna formulering skapa utrymme för jämkning, som vid tillfälle kunde finnas skälighetsbedömning.²⁶ Detta skapar ett tydligt utrymme för domstolen att i det enskilda fallet göra en skälighetsbedömning. Därmed läggs stor vikt vid utvecklingen av praxis på området. Detta för att tillämpningen av lagen ska få en förutsägbarhet och likformighet, som är av största vikt för rättssäkerheten.

Det tycks ha skett en uppmjukning av sambandskravet, både genom praxis och genom att lagrummet avseende sambandsbedömningen formulerats om. En omformulering sades skapa en säkrare grund för en tolkning till arbetstagarens fördel²⁷ I takt med att nya fall, med nya omständigheter, har varit uppe för prövning i domstolen har man utvidgat praxis. Detta tycks ha skett hand i hand med att samhället utvecklats och nya familjeförhållanden uppstått.²⁸ Det verkar också som om man tagit större hänsyn till sociala omständigheter och att man lagt större vikt vid arbets-

tagarnas intressen. Ett exempel på detta är att man godkänt sociala skäl för avvikelser i den naturliga färdvägen, samt att mer vikt tycks läggas på anledningen till färden respektive avbrottet, hänsyn tas i större utsträckning till omständigheter i det enskilda fallet. Arbetskadeförsäkringen ger en högre ersättning än den allmänna försäkringen. Detta innebär att ersättning för vissa försäkrade blir högre än för andra som på grund av ett olycksfall vid färd åsamkats ett inkomstbortfall, detta motiverar en tydlig gränsdragning. Likformig och rättvis tillämpning innebär också tydlighet och förutsägbarhet när det gäller försäkringsutfallet för den försäkrade. Genom detta ges försäkringen också en högre trovärdighet.

Jag har funnit vissa principer som utvecklats i praxis och som utgör gränsen för tillämpningen av lagstadgandet om färdolycksfall i LAF. Dessa har jag valt att dela upp i huvudprinciper och underprinciper. För det första är sambandsbedömningen av avgörande betydelse, detta samband finns uttryckt i LAF. Således måste det finnas ett nära samband mellan färden och arbetet. Under denna huvudprincip har jag valt att placera ett antal underprinciper som kan vara avgörande för om samband ska anses föreligga. Vid en sambandsbedömning har domstolen sett till om arbetsgivarens medgivande har funnits till resan, om resan föranletts av arbetet samt till om resan skett i enlighet med den ordinarie färdvägen. Vidare har vissa riktlinjer dragits upp vid samåkning. Här verkar det som om domstolen lägger störst vikt vid regelbundenheten i samåkningen. Som en andra huvudprincip har jag funnit att vid gränsdragningen avgörande blir om färden anses vara pågående då olycksfallet inträffar. Ett konstaterande att färden ännu inte påbörjats eller har avslutats kan medföra att försäkringsskyddet inte gäller. Här tycks avgörande vara om man klivit över tröskeln och således lämnat bostaden. Vidare har jag som tredje huvudprincip funnit att en avvikelse i färden kan medföra att

det försäkringsskydd som man under sin resa står under bryts. Detta är fallet om man avviker från den vanliga vägen. Även här blir regelbundenheten av avgörande betydelse. Som sista huvudprincip har jag tagit upp den situation som inträffar när den försäkrades medvällande kan bidra till att försäkringsskyddet bryts. Även om man således kommit fram till att olycksfallet omfattas av LAF kan till exempel den omständigheten att den försäkrade gett sig in i ett slagsmål göra att detta skydd bryts.

Svenska Arbetsgivarföreningen har under åren verkat för att bestämmelsen om färdolycksfall bör upphävas. De har som motivering till upphävandet anfört att det inte är rimligt att arbetsgivarna ska belastas med kostnader för färdolycksfall, särskilt med hänsyn till att arbetsgivarna i regel inte kan påverka olycksrisken under dessa färder och att olycksfallen i många fall inte står i något som helst förhållande till yrkets farlighet.²⁹ Vid ersättningsfrågornas bedömning uppkommer, som vi sett i detta arbete, ofta tveksamma fall. Detta kan antas vara en naturlig konsekvens av att, när försäkringsskyddet även skyddar arbetstagaren utanför arbetsstället, olycksfalls-situationerna kommer att föra med sig omständigheter som inte ligger inom arbetsgivarrens kontroll. I detta får Svenska Arbetsgivarföreningen anses ha en poäng. Vidare har Arbetsgivarföreningen som ett skäl till att utmönstra färdolycksfallen ur arbetsskadeförsäkringen, påpekat att frågan när ett olycksfall är att anse som färdolycksfall enligt lagen ofta är svårbedömligt.³⁰ I motiven till YFL har dock anförts att en återgång till den lagstiftning som gällde innan försäkringen omfattade färdolycksfallen, ej skulle medföra att gränsdragningssvårigheterna skulle upphöra.³¹ En av anledningarna till att färdolycksfallen infördes år 1919 var dessutom just gränsdragningssvårigheter.³²

Noter

- ¹ Grönwall, L., Hessmark, L-G. & Jansson, H., Arbetskadeförsäkring och statligt personskadeskydd, 6 u., Stockholm 2003, Prisma, s. 162.
- ² Prop. 1919:175 s. 14 ff.
- ³ SOU 1951:25 s. 151 ff.
- ⁴ Prop. 1919:175 s. 20.
- ⁵ SOU 1966:54 s. 178.
- ⁶ Prop. 1975/76:197 s. 91.
- ⁷ Blomqvist, G. & Lundberg, A., Lagstiftningen om yrkesskador m.m., Stockholm 1956, Norstedt Juridik, s. 103 f.
- ⁸ Grönwall s. 162 f.
- ⁹ Prop. 1992/93:30 s. 18.
- ¹⁰ Prop. 1954:60 s. 110.
- ¹¹ Prop. 1954:60 s. 69 f.
- ¹² Prop 1954:60 s. 111.
- ¹³ SOU 1975:84 s. 89.
- ¹⁴ Aldman, B., Forsström, Å. & Samuelsson, U., Arbetsresor och färdolycksfall – sammanfattande slutrapport, Göteborg 1981, Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för Trafiksäkerhet, s. 6 f.
- ¹⁵ Roos, C. M., Arbetsskador och annat – Inlägg i försäkringsdebatten, Stockholm 1994, Nerenius & Santérus Förlag, s. 51.
- ¹⁶ Riksförsäkringsverket anser 2001:3, Arbetskadeförsäkringen – ändamål och funktion, s. 40.
- ¹⁷ Grönwall s. 165.
- ¹⁸ Eriksson, K. E., Arbetskadeförsäkringen i högsta instans, Lund 1992, Bokbox Förlag, s. 156 f.
- ¹⁹ Prop. 1975/76:197 s. 91.
- ²⁰ SOU 1951:25 s. 154.
- ²¹ Försäkringskassans vägledning 2003:4, version 2, Ersättning enligt lagen om arbetsskadeförsäkring, s. 46.
- ²² Grönwall s. 163.
- ²³ SOU 1951:25 s. 153.
- ²⁴ FÖD mål nr 1539/78 och 479/79.
- ²⁵ SOU 1951:25 s. 153.
- ²⁶ SOU 1951:25 s. 166.
- ²⁷ Prop. 1954:60 s. 69 ff.
- ²⁸ Se RÅ 2007 ref 35.
- ²⁹ SOU 1951:25 s. 159 f.
- ³⁰ SOU 1952:39 s. 243.
- ³¹ SOU 1966:54 s. 178.
- ³² Prop. 1919:175 s. 16 f.