

Nr 58*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillägg till vissa trafiklivräntor, m. m.*

Genom en den 14 september 1967 dagtecknad proposition, nr 137, vilken hänvisats till bevillningsutskottet såvitt avser ändring i anvisningarna till kommunalskattelagen samt i övrigt till lagutskott, i vilken sistnämnda del propositionen behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, såvitt nu är i fråga, under återopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden och protokoll hållet i lagrådet, föreslagit riksdagen att antaga förslag till

- 1) lag om tillägg till vissa trafiklivräntor,
- 2) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon,
- 3) förordning om tillägg till vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås bestämmelser om värdesäkring av trafiklivräntor. Värdesäkringen, som föreslås omfatta såväl äldre som nytillkommande livräntor, avses ske genom att livräntetagarna får tillägg till livräntorna. Till trafiklivränta, fastställd före utgången av år 1965, skall utgå *allmänt tillägg* med ett procenttal, som bestämts med hänsyn till stegringen av konsumentprisindex sedan livräntan fastställdes. Dessutom skall, om basbeloppet inom den allmänna försäkringen stiger, utgå *indextillägg* till alla av förslaget omfattande livräntor.

Vidare föreslås viss kompensation åt livräntetagare med höggradig invaliditet *dels* i de fall livräntan inte kunnat utgå till fullo på grund av tidigare gällande ersättningsmaxima, *dels* i de fall livräntetagaren skadats innan han fyllt sexton år.

Kostnaderna för värdesäkrings- och kompensationsförmånerna avses skola bäras av trafikförsäkringstagarna. Dock skall staten svara för kostnaderna i fråga om de trafiklivräntor för vilka staten är ansvarig. Kostnaderna för år 1968 beräknas medföra ökade utgifter för trafikförsäkringen med i runt tal 46 milj. kr. För staten beräknas kostnaderna för samma år komma att uppgå till 50—60 000 kr.

Slutligen föreslås att trafikförsäkringsplikten skall utvidgas till även kommunala motorfordon.

Förslagen avses skola träda i kraft den 1 januari 1968.

Förslagen

Förslagen har följande lydelse.

1) Förslag
till
Lag
om tillägg till vissa trafiklivräntor

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Tillägg enligt denna lag utgår till livränta som utges enligt lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon eller på grund av annan försäkring mot ansvar för skada i följd av trafik med motorfordon som avses i 2 § nämnda lag (trafiklivränta).

Lagen gäller ej trafiklivränta till följd av skada som uppkommit utomlands och ej heller livränta på grund av försäkring på staten tillhörigt motorfordon eller motorfordon som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område.

2 §.

Tillägg utgår i form av allmänt tillägg, särskilt tillägg, extra tillägg och indextillägg.

3 §.

Tillägg enligt denna lag tillkommer livräntetagaren som en särskild förmån utöver det skadestånd som försäkringen har att täcka och utgår även om därigenom det belopp överskrides till vilket försäkringsgivarens ansvar är begränsat enligt 11 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon eller på grund av försäkringsavtalet.

4 §.

Allmänt tillägg till trafiklivränta, som fastställts före utgången av år 1965, utgår enligt en procentsats som utgör, om livräntan fastställts

- år 1939 eller tidigare, tvåhundraåtjugofem procent,
- år 1940, etthundra-sjuttiofem procent,
- år 1941, etthundra-fyrtio procent,
- åren 1942—1947, etthundra-tjugofem procent,
- åren 1948—1950, etthundra procent,
- år 1951, sjuttio procent,
- åren 1952—1955, femtiofem procent,
- år 1956 eller 1957, fyrtio procent,
- år 1958 eller 1959, trettio procent,
- år 1960 eller 1961, tjugofem procent,
- år 1962 eller 1963, femton procent,
- år 1964, tio procent,
- år 1965, fem procent.

5 §.

Allmänt tillägg beräknas på trafiklivräntans belopp ökat med särskilt tillägg.

Göres vid utbetalning av livräntan avdrag för annan periodisk förmån som innefattar gottgörelse för penningvärdets förändring, skall vid beräkning av allmänt tillägg livräntan minskas med den andra förmånen, dock icke till den del den motsvarar sådan gottgörelse.

6 §.

Särskilt tillägg utgår till sådan trafiklivränta till skadad som på grund av föreskrift i lag eller försäkringsavtal utgår med lägre belopp än vad livräntetagaren varit berättigad att få i skadestånd, dock endast om försäkringsfallet inträffat före utgången av år 1961 och livräntetagarens arbetsförmåga var nedsatt genom skadan med minst hälften vid livräntans fastställande.

Särskilt tillägg utgår ej i den mån livräntetagaren av någon som är ansvarig för skadan fått eller får gottgörelse utöver livräntan.

7 §.

Särskilt tillägg utgår med det belopp som motsvarar skillnaden mellan vad livräntetagaren kan antagas ha varit berättigad att få i skadestånd och det belopp till vilket livräntan fastställts.

Särskilt tillägg utgår ej, om det skulle understiga etthundra kronor för år, och får ej överstiga tvåtusen kronor för år.

8 §.

Extra tillägg utgår till trafiklivränta till skadad, som icke fyllt sexton år vid skadans uppkomst och vars arbetsförmåga var nedsatt genom skadan med minst hälften vid livräntans fastställande, dock endast om livräntan fastställts före utgången av år 1959.

Extra tillägg utgår med ettusenfemhundra kronor för år, om arbetsförmågan var nedsatt med minst två tredjedelar, och ettusen kronor för år i övriga fall.

9 §.

Indextillägg till trafiklivränta utgår från och med den 1 januari det år, då basbeloppet enligt lagen den 25 maj 1962 (nr 381) om allmän försäkring för januari månad med minst fem procent överskrider basbeloppet för januari 1967. Ytterligare indextillägg utgår från och med den 1 januari varje år basbeloppet för januari månad med minst fem procent överskrider det basbelopp som ligger till grund för senaste indextillägg.

I fråga om trafiklivränta, som fastställs efter det att indextillägg till tidigare fastställda livräntor börjat utgå enligt första stycket, utgår indextillägg från och med den dag närmast efter livräntans fastställande då ytterligare indextillägg till de tidigare fastställda livräntorna börjar utgå.

Indextillägg utgår med det procenttal med vilket basbeloppet ökat. Bruttet procenttal avrundas till närmast lägre hela procenttal. Det procenttal med vilket indextillägg skall utgå fastställs av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

10 §.

Indextillägg beräknas på trafiklivräntans belopp ökat med tillägg enligt denna lag. Bestämmelsen i 5 § andra stycket äger därvid motsvarande tillämpning.

11 §.

Om särskilda skäl föreligger, kan Konungen för viss tid, högst ett år i laget, förordna att nytt indextillägg ej skall utgå eller utgå endast i mindre omfattning än som följer av 9 §.

Efter det att förordnande enligt första stycket upphört att gälla, utgår indextillägg första gången med procenttal som Konungen bestämmer enligt grunderna för denna lag.

12 §.

Ändras trafiklivräntas belopp i enlighet med vad som bestämts vid dess fastställande, ökas eller minskas allmänt tillägg, särskilt tillägg och indextillägg i motsvarande mån.

13 §.

Denna lag äger ej tillämpning på sådan del av trafiklivränta som bytts ut mot engångsbelopp.

Bestämmelserna i 13 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon om livränta äger motsvarande tillämpning på tillägg enligt denna lag.

14 §.

Tillägg utges av den försäkringsinrättning som har att utge trafiklivränta. Ansvar för tillägget säkerställs i den ordning som gäller för livräntan enligt lagen den 17 juni 1948 (nr 433) om försäkringsrörelse eller, om tillägget utges av riksförsäkringsverket, enligt motsvarande bestämmelser för verket.

15 §.

De försäkringsanstalter, som meddelar trafikförsäkring, svarar solidariskt för kostnader som uppstår till följd av att tillägg till trafiklivräntor utgår enligt denna lag.

De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett år fördelas mellan anstalterna i förhållande till de belopp som dessa under närmast föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.

16 §.

Fordran hos försäkringsinrättning på tillägg enligt denna lag får ej utmätas.

17 §.

Närmare bestämmelser för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen förordnar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1968.

Till trafiklivränta, som fastställts under år 1967, utgår indextillägg tidigast från och med den 1 januari 1969.

Beräkning av allmänt tillägg och indextillägg får ej grundas på belopp med vilket försäkringsinrättning med hänsyn till penningvärdets förändring eller av annan liknande anledning före lagens ikraftträdande åtagit sig att höja trafiklivränta. I den mån beloppet utgör ersättning för penningvärdets förändring, får det avdragas från allmänt tillägg.

2) Förslag

till

Lag**angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77)****om trafikförsäkring å motorfordon**

Härigenom förordnas, att 4 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

4 §.

Försäkringsplikt åligger icke medlem av konungahuset, ej heller staten, *kommun*, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning, som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat.

Försäkringsplikt åligger icke medlem av konungahuset, ej heller staten, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning, som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat.

Har sådan — — — — — trafikförsäkring funnits.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1968.

3) Förslag

till

Förordning**om tillägg till vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Tillägg enligt denna förordning utgår till livränta som i anledning av skada, vilken uppkommit här i landet till följd av trafik med motorfordon, utges av statsmedel eller på grund av en av staten tagen ansvarighetsförsäkring (trafiklivränta). Med motorfordon förstås därvid sådant fordon som avses i 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

2 §.

Tillägg utgår i form av allmänt tillägg, särskilt tillägg, extra tillägg och indextillägg enligt lagen den (nr) om tillägg till vissa trafiklivräntor.

3 §.

Tillägg enligt denna förordning tillkommer livräntetagaren som en särskild förmån utöver det skadestånd, för vilket staten är ansvarig, och utgår även om därigenom det belopp överskrides till vilket statens ansvar är begränsat.

4 §.

Tillägg utges genom försorg av den myndighet som utbetalar trafiklivräntan eller är ansvarig för dess erläggande.

5 §.

Kostnad, som uppstår till följd av att tillägg till trafiklivränta utgår enligt denna förordning, betalas av statsmedel.

6 §.

Fordran hos staten eller försäkringsinrättning på tillägg enligt denna förordning får ej utmätas.

7 §.

Närmare bestämmelser för tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen förordnar.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

Till trafiklivränta, som fastställts under år 1967, utgår indextillägg tidigast från och med den 1 januari 1969.

Beräkning av allmänt tillägg och indextillägg får ej grundas på belopp med vilket trafiklivränta höjts enligt brevet den 30 december 1955 angående tillägg till vissa ersättningar av statsmedel i anledning av olycksfall eller yrkessjukdom m. m., brevet den 26 maj 1961 angående omräkning av vissa av statsmedel utgående skadeståndslivräntor, m. m. eller brevet den 14 december 1962 angående förhöjning av vissa skadeståndslivräntor m. m. av statsmedel. Bestämmelserna i nämnda brev äger ej tillämpning på trafiklivränta som avses i denna förordning. Detta får dock ej leda till minskning av livräntan.

Trafiklivräntekommittén m. m.

Rörande gällande ordning, innehållet i trafiklivräntekommitténs betänkande i ämnet samt remissbehandlingen därav får utskottet hänvisa till propositionen s. 9—42, 61—64, 66—70, 73—75, 80—82, 86—87 och 100—104.

Departementschefen

Vid lagrådsremissen, rörande förslagen till lag om höjning av vissa trafiklivräntor och lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon, uttalade *föredragande departementschefen, statsrådet Sträng*, följande.

Allmänna synpunkter

För skada som uppkommer vid trafik med motorfordon finns bestämmelser om skadeståndsansvar som är mer omfattande än som följer av allmänna grundsatser för skadeståndsskyldighet och som bl. a. innebär att fordonets ägare befrias från skadeståndsskyldighet endast om han kan visa att skadan varken förorsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren.

Enligt trafikförsäkringslagen är ägare av motorfordon skyldig att hålla fordonet trafikförsäkrat. Trafikförsäkringen utgör en garanti för att den skadelidande får ut det skadestånd som tillkommer honom. Trafikförsäkringen är dessutom, i den mån försäkringsgivaren inte gjort annat förbehåll, en ansvarighetsförsäkring mot risken att behöva utge skadestånd. Skadeståndsskyldigheten är alltså det primära. Försäkringens ansvar kan f. n. aldrig sträcka sig längre än denna skadeståndsskyldighet.

Vissa motorfordonsägare — däribland staten och kommuner — är befriade från trafikförsäkringsskyldigheten. Kommuner och vissa statliga myndigheter tecknar dock en mot trafikförsäkringen svarande frivillig bilansvarighetsförsäkring. Sådan försäkring kan tas även av enskild motorfordonsägare för ansvarsrisker som inte omfattas av trafikförsäkringen.

De ersättningsbelopp som utgår vid trafikskada bestäms enligt allmänna skadeståndsregler. Således utgår full ersättning för framtida förlust av arbetsinkomst och i begränsad utsträckning underhållsersättning till efterlevande. Ersättningen utgår i regel i form av livränta, beräknad på grundval av den skadades resp. avlidnes arbets- och inkomstförhållanden vid tiden för olycksfallet. Skadelivränta fastställs i det penningvärde som råder vid tiden för livräntans fastställande. Eftersom i allmänhet viss tid förflyter efter olyckstillfället innan livränteersättningen slutligen fastställs, blir sålunda ofta de allmänna löneökningar som under mellantiden kan ha förekommit inom den skadades yrke beaktade. Storleken av en gång fastställda livräntebelopp påverkas emellertid inte av framtida förbättringar i den aktiva befolkningens inkomstförhållanden.

Penningvärdets utveckling har medfört att framför allt äldre livräntors köpkraft inte kommit att motsvara den som var avsedd vid deras fastställande. Frågan om värdebeständigt skydd mot inkomstbortfall är av stor vikt och har under senare år utgjort ett väsentligt inslag i reformarbetet. Värdesäkert skydd har sålunda åstadkommit på den allmänna försäkringens område. Vidare har tid efter annan yrkesskadelivräntor samt skadelivräntor, som betalas av staten, räknats upp. I fråga om yrkesskadelivräntor innebär ett nyligen framlagt förslag (SOU 1966: 54) att de i framtiden skall kontinuerligt anpassas till penningvärdets utveckling. Familjerättsliga underhållsbidrag har vid olika tillfällen generellt räknats upp i syfte att kompensera de underhållsberättigade för den värdeförsämring bidragen under-

gått sedan de fastställts. Genom lagen den 16 december 1966 (nr 680) om ändring av vissa underhållsbidrag har bidragen för framtiden kontinuerligt anpassats till ändringar i penningvärdet (prop. 1966: 155, L¹U 45, rskr 380).

De skadelivräntor som nu inte är värdebeständiga är sådana som utges direkt av den skadeståndsskyldige eller från en av denne tagen trafikförsäkring eller annan ansvarighetsförsäkring. Den övervägande delen av dessa livräntor utgår på grund av trafikskador. För sådana livräntor, s. k. trafiklivräntor, har lämnats förslag till lösning av värdesäkringsproblemet genom trafiklivräntekommitténs nu framlagda betänkande. Beträffande återstående skadelivräntor som f. n. är utan värdesäkring avses värdesäkringsproblemet skola tas upp av en av Kungl. Maj:t den 4 november 1966 tillsatt utredning angående skadestånd för framtida förlust av arbetsinkomst m. m. (1966 års skadeståndskommitté).

I princip innebär trafiklivräntekommitténs förslag att äldre trafiklivräntor räknas upp till nuvarande penningvärde. Vidare innebär förslaget att trafiklivräntor i fortsättningen realvärdesäkras. Kostnaderna för värdesäkringen avses, utom när staten är skadeståndsskyldig, skola bäras av trafikförsäkringen. Värdesäkringsförmånerna grundas inte på utvidgat skadeståndsansvar utan är konstruerade som särskilda försäkringsförmåner.

Remissinstanserna har utan undantag gett sitt stöd åt tanken att värdesäkra trafiklivräntorna och i allmänhet godtagit den lösning kommittén valt. Några remissinstanser har dock — utan att direkt motsätta sig en separat lösning för trafiklivräntornas del — av principiella skäl hävdade att värdesäkringen bör angripas inom skadeståndsrätten och få en för alla skadelivräntor generell lösning. Andra remissinstanser har ansett att staten bör svara för alla kostnader.

Redan i samband med tillsättandet av kommittén tog jag ställning till lämpligheten och möjligheten av att lösa den angelägna frågan om värdesäkring åtminstone för den betydande grupp skadelivräntor som trafiklivräntorna representerar. Jag framhöll i utredningsdirektiven bl. a. att trafikförsäkringen i vissa avseenden får anses stå nära socialförsäkringen, där värdesäkringsfrågan fått sin lösning, och att det finns försäkringsmässiga betingelser för trafiklivräntorna som saknas i fråga om annan privat försäkring och enskilt skadestånd. Jag avsåg därmed trafikförsäkringens obligatoriska natur. Detta är av betydelse när det gäller möjligheterna att finansiera värdesäkringen. Jag förutskickade nämligen att finansieringen i likhet med vad som gäller inom yrkesskadeförsäkringen skall ske utan anlitan av allmänna medel.

Visserligen har den nyss nämnda skadeståndskommittén bl. a. till uppgift att söka åstadkomma värdebeständigt skydd för skadelivräntor. Det torde emellertid dröja innan denna fråga lösts. Frågan om trafiklivräntors värdesäkring är — särskilt såvitt avser äldre fall — angelägen och bör lösas utan avvaktan på utredningsresultatet beträffande de övriga skadelivräntor-

na. Jag förordar således en lösning för trafiklivräntornas del i huvudsak på grundval av föreliggande kommittéförslag.

Tillämpningsområdet för värdesäkringsförmånerna

Trafikförsäkringen täcker inte alla de fall, där livränta utgår på grund av trafikskada. Fortfarande finns sålunda livräntor som härrör från trafikolycksfall innan trafikförsäkringen blev obligatorisk. Undantagna från trafikförsäkringsplikt har tidigare varit eller är fortfarande vissa slag av motorfordon, exempelvis mopeder och motorfordon som används uteslutande inom vissa inhägnade områden. Staten, kommun, konungahuset och vissa diplomater är inte skyldiga att ha trafikförsäkring. Dessutom har funnits och finns alltjämt lagbestämmelser om begränsning av trafikförsäkringens ansvar bl. a. när det gäller det belopp som högst kan utgå i varje särskilt skadefall. När en skadelidande sålunda inte kan få ersättning från trafikförsäkringen har han emellertid alltid möjlighet att vända sig direkt mot den skadeståndsskyldige. Det blir då beroende på dennes ekonomiska förmåga om den skadelidande kan få ut skadeståndet. Emellertid torde den skadeståndsskyldiges ansvar många gånger vara täckt av frivillig bilansvarighetsförsäkring. Detta är som regel fallet med kommunerna, medlemmar av konungahuset och diplomater.

Det överväldigande antalet trafiklivräntor härrör från trafikförsäkringen. Bilansvarighetsförsäkringen svarar för en mindre grupp livräntor. I ett förhållandevis ringa antal fall utges livränta direkt av den skadeståndsskyldige.

Enligt kommittéförslaget värdesäkras dels alla livräntor som utgår på grund av trafikförsäkring, dels flertalet livräntor som utgår på grund av annan försäkring mot ansvar för skada i följd av trafik med sådant motorfordon vilket enligt nu gällande bestämmelser är trafikförsäkringspliktigt. Förslaget omfattar emellertid även livränta för trafikskadad där staten är skadeståndsskyldig, även om denna livränta betalas direkt av staten.

Anledning saknas naturligtvis i och för sig att göra skillnad mellan olika slags trafiklivräntor när det gäller värdesäkring. Frågan om värdesäkringens tillämpningsområde hör emellertid intimt ihop med finansieringsfrågan, som jag kommer att behandla i det följande. De gränsdragningar kommittén gjort bör ses mot bakgrunden härav och är bl. a. bestämda av möjligheten att i praktiken genomföra en värdesäkring utan att utvidga själva skadeståndsskyldigheten. Trafiklivräntefall med internationell anknytning förtjänar också uppmärksamhet i avgränsningsdiskussionen.

Som nyss sagts har ingen begränsning föreslagits i tillämpningsområdet för värdesäkringen när det gäller *livräntor som utgår på grund av trafikförsäkring*. Inte heller har någon remissinstans påkallat någon begränsning härvidlag. En sådan torde ej behövas.

Bilansvarslivräntor finns redovisade hos försäkringsbolagen och kommittén har föreslagit att dessa livräntor i värdesäkringshänseende principiellt sett skall jämföras med trafikförsäkringens livräntor. Som motiv har anförts att bilansvarslivränta i de allra flesta fall har fått anknytning till trafikförsäkringen genom att försäkringsplikten numera inbegriper den typ av motorfordon — t. ex. moped — som orsakat livräntan. Kommittén har även föreslagit att kommunerna, vilka alltsedan andra världskrigets slut haft sina motorfordon frivilligt försäkrade, skall bli skyldiga att ha trafikförsäkring. De skulle således i fortsättningen komma att tillhöra trafikförsäkringens försäkringstagarkollektiv. Kommittén har emellertid från värdesäkringen undantagit sådana bilansvarslivräntor som utgår på grund av försäkring avseende motorfordon, som används uteslutande inom vissa inhägnade områden, t. ex. järnvägs-, fabriks- eller tävlingsområde. Motorfordon i sådan användning är enligt 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen undantaget från försäkringsplikt. Nu gällande gränsdragning i trafikförsäkringslagen mellan försäkringspliktiga och icke försäkringspliktiga motorfordon har således fått bli bestämmande för frågan om trafiklivränta skall värdesäkras eller ej. Detta ställningstagande har lämnats utan erinran av remissinstanserna med undantag av riksförsäkringsverket, som har ansett att bilansvarslivränta på grund av skada i följd av trafik även med sådant motorfordon som avses i 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen bör värdesäkras. För min del finner jag kommitténs gränsdragning i fråga om bilansvarslivräntorna godtagbar.

Livräntor, som i anledning av trafikskada betalas *direkt av den skadeståndsskyldige*, har kunnat kartläggas endast i de fall där staten är skadeståndsskyldig. Kommittén har ansett att trafiklivränta, som staten direkt betalar, skall värdesäkras. Detta är även min mening.

Kommunala motorfordon är frivilligt försäkrade sedan omkring år 1945. Det är osäkert om det fortfarande existerar någon trafiklivränta som utbetalas direkt av kommun. Med anledning av denna ovisshet har kommittén avstått från förslag att lagstiftningsvägen reglera värdesäkringsfrågan och räknat med att om sådan livränta existerar vederbörande kommun självmant utger värdesäkringstillägg enligt samma principer som avses gälla för övriga trafiklivräntor.

För de säkerligen fåtaliga trafiklivräntor, som enskild skadeståndsskyldig har att utge och som inte täcks av försäkring, har kommittén funnit det praktiskt omöjligt att föreslå någon lösning av värdesäkringsfrågan.

Att trafiklivräntor som betalas direkt av kommun eller enskild skadeståndsskyldig lämnas utanför värdesäkringen har föranlett erinran endast från försäkringsinspektionen och riksförsäkringsverket. Jag delar emellertid kommitténs av övriga remissinstanser biträdda uppfattning. I fråga om trafiklivräntor som skall utges av enskild skadeståndsskyldig finns vidare risken att, av ekonomiska orsaker, inte ens själva livräntan kan tas ut i full

utsträckning. Om det inte föreskrivs att staten eller trafikförsäkringen skall svara för värdesäkringskostnaden, blir i ett sådant fall effekten av värdesäkringsbestämmelser illusorisk. Minst lika angeläget kan det då tyckas att själva livräntan garanteras på motsvarande sätt. En så genomgripande ändring av ansvaret för trafikskador kan av naturliga skäl inte prövas i detta sammanhang. Det är lämpligare att sådana fall behandlas av den förut omnämnda skadeståndskommittén.

I detta sammanhang vill jag ta upp även en fråga som väckts av försvarets civilförvaltning. Det gäller frågan om det inte för statens del saknas skäl att begränsa värdesäkringen till trafiklivräntor. Förhållandet är f. n. det att alla av statsmedel utgående skadelivräntor tid efter annan räknats upp bl. a. i anledning av penningvärdets fall, varvid tillämpats samma grunder som gäller för yrkesskadelivräntor. Kompensationen har på så sätt hittills inte varit fullständig. I framtiden kommer, om det nyligen framlagda förslaget i SOU 1966: 54 genomförs, yrkesskadelivränta att helt anpassas till penningvärdets utveckling. Jag räknar därvid med att liksom hittills statliga skadelivräntor — med undantag för trafiklivränta som värdesäkras i nu förevarande ordning — skall behandlas på samma sätt som yrkesskadelivräntorna. Frågan om värdesäkring av dessa stalliga skadelivräntor bör därför enligt min mening tas upp i samband med prövningen av värdesäkringsfrågan för yrkesskadelivräntor.

När det gäller frågan om värdesäkring av *trafiklivräntor med internationell anknytning* vill jag framhålla följande.

Rättsfrågor med internationell anknytning som avser skadestånd utanför avtalsförhållanden bedöms i allmänhet enligt lagen i det land där skadan uppkommit. Detta gäller i princip även skadeståndets omfattning och sättet för dess erläggande. Därvid är att märka att ersättning för nedsatt förvärvsförmåga utomlands oftast inte utgår i form av livränta utan i form av ett kapitalbelopp. Även när skadestandsprocessen äger rum inför svensk domstol, tillämpas de skadestandsregler som gäller i det land där olyckan inträffade.

När det gäller försäkringsskyddet bör nämnas att trafikförsäkringen, i överensstämmelse med nyssnämnda princip, svarar för skada som uppkommit vid trafik här i landet, oavsett fordonets eller fordonsägarens nationalitet eller hemvist. Utländskt motorfordon, som tillfälligt befinner sig i Sverige, jämföras således med ett svenskt motorfordon. På grundval av internationella överenskommelser har det ordnats så att trafikförsäkringsansvaret i sådant fall bärs av trafikförsäkringsföreningen, varvid föreningen återfår eventuella utlägg från vederbörande försäkringsbolag i fordonets hemland. På samma sätt gäller att skada som orsakats av svenskt motorfordon utomlands regleras i det land skadan uppkom, varvid den svenska trafikförsäkringsgivaren i efterhand utger ersättning till det organ som reglerat skadan. För länder som inte deltar i nyssnämnda internationella

överenskommelser gäller särskilda bestämmelser. I sådana fall tecknas särskilda gränsförsäkringar.

I syfte att skapa en klar och enkel regel för tillämpningen har kommittén föreslagit trafikförsäkringens giltighetsområde vara utslagsgivande även för de värdesäkringsfall som har internationell anknytning. Värdesäkringens har alltså föreslagits omfatta livräntor som härrör från trafikskada här i landet. Lösningen innebär, å ena sidan, att utlänning eller svensk, som har hemvist i utlandet men som skadats i Sverige, kan komma i åtnjutande av värdesäkringsförmåner samt, å andra sidan, att person, som har hemvist i Sverige men som skadats utomlands, inte kan få del av dessa förmåner.

Av remissinstanserna har endast Folksam yttrat sig särskilt i denna del. Folksam har menat att med hänsyn till värdesäkringsförmånernas karaktär av sociala förmåner, knutna till prisutvecklingen i Sverige, förhållandet borde vara det omvända.

Kommittéförslaget kan på denna punkt onekligen tyckas medföra vissa säregna konsekvenser. Det finns i och för sig fog för Folksams anmärkning att förmånerna är anpassade till prisutvecklingen i Sverige. Man kan således anse att värdesäkringsförmåner bör tillkomma endast den som vid uppbärande av livräntan har stadigvarande hemvist här i landet. En regel av denna innebörd skulle emellertid medföra utredningsarbete för varje särskilt livräntefall utan motsvarande garantier för ett tillfredsställande resultat. Man skulle få gränsdragningsproblem. Med hänsyn till att penningutvecklingen inom Europa i stort sett är likartad den i Sverige kan en svensk värdesäkring av livräntor som går till utlandet i praktiken inte anses omotiverad. Vad beträffar personer med hemvist i Sverige som skadas i utlandet bör man komma ihåg att livränta där ofta är en ovanlig ersättningsform. Redan på grund av de internationella skadestandsreglerna kan dessa skadefall sålunda vara sämre skyddade än om skadan skett i Sverige. Att i detta sammanhang förbättra ställningen i nu nämnt avseende för dessa skadefall är inte möjligt. Det förutsätter internationella överenskommelser. Ingenting hindrar emellertid att försäkringsbolagen har sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande och står till tjänst med lämpliga former av frivillig försäkring som täcker bristerna i skyddet för utlandsresenärerna.

Av de skäl jag nu anfört anser jag mig böra godta kommitténs lösning även avseende de trafiklivräntor som har internationell anknytning.

Värdesäkringens utformning

Värdesäkringens utformning förutsätter diskussion av vissa grundläggande frågor, nämligen valet av kompensationsnivå och spørsmålet om en eventuell differentiering av kompensationsförmåner för skilda grader av invaliditet. Dessa frågor betingas av nödvändigheten att göra en avvägning mellan kompensationsintresset och kostnaderna.

I korthet vill jag emellertid först nämna att man från värdesäkringen, som syftar till att livräntans köpkraft skall bevaras vid fallande penningvärde, bör skilja åtgärder som syftar till s. k. standardföljsamhet. Under remissbehandlingen har bl. a. försäkringsinspektionen framhållit önskvärdheten av att, åtminstone i svåra invaliditetsfall, anpassa livränta till den allmänna standardhöjningen inom samhället. Inspektionen har ansett det böra beaktas att svårt invaliderade personer har behov att ta i anspråk vissa tjänster, för vilka kostnaderna stiger mer än samhällets priser i genomsnitt. Jag är emellertid inte beredd att i samband med frågan om värdesäkring av trafiklivräntor ta upp det omfattande frågekomplexet om standardföljsamhet.

Vad beträffar värdesäkringen visar kommitténs beräkningar att det finns möjlighet att helt tillgodose livräntetagarnas intressen utan att kostnaderna blir avskräckande. Kostnadsfrågan avser jag att utförligt behandla i det följande. Jag vill här endast framhålla att kostnadsbelastningen är beroende av den metod som väljs för värdesäkringens finansiering. Det går att välja en metod som med hänsynstagande till dem som skall bära kostnaderna inte åsidosätter livräntetagarnas intressen.

Viss tvekan skulle kunna hysas beträffande angelägenheten av att kompensera livräntetagare med låg invaliditetsgrad. Kommittén har, som jag redovisat i det föregående, behandlat denna fråga och funnit övervägande skäl tala mot en begränsning med hänsyn till invaliditetsgrad. Under remissbehandlingen har ingen erinran riktats mot kommitténs uppfattning att alla trafiklivräntetagare bör ha i princip full kompensation. Jag anser mig kunna godta kommitténs bedömning.

Det tänkta värdesäkringssystemet för trafiklivräntor innehåller två steg. Det första avser kompensation åt redan fastställda livräntor. Det andra steget omfattar den värdesäkringsmekanism som skall fungera för framtiden.

Livränta som fastställts senast ett år innan värdesäkringen genomförs (äldre trafiklivränta) bör enligt kommitténs förslag räknas upp med hänsyn till den nedgång av penningvärdet som ägt rum under livräntans bestånd fram till uppräkningsdagen och därefter i princip utgå med det förhöjda beloppet. Uppräkningen avses skola ske med ledning av konsumentprisindex. Därvid behandlas alla livräntor som tillkommit under ett kalenderår lika och konsumentprisindex' medelvärde för varje år bildar utgångspunkt för höjningens beräkning. Höjningens storlek uttrycks i procent av livräntebeloppet och skall motsvara konsumentprisindex' procentuella stegring. I syfte att förenkla det administrativa förfarandet har dock kommittén förordat viss schematisering. Livräntorna indelas i olika årsgrupper med samma procentuella höjning inom samma grupp, varvid fastställelseår med tämligen likartat penningvärde sammanförs till samma grupp. Dessa grunder för uppräkning av äldre livräntor har godtagits av

remissinstanserna och även jag anser att de kan läggas till grund för ett återställande av äldre livräntors realvärde. Till frågan om indelningen i lämpliga årsgrupper och om procentsatsernas storlek återkommer jag i specialmotiveringen.

Den framtida värdesäkringen kan i och för sig ske i form av en automatisk anpassning till penningvärdets ändring sådan denna kommer till uttryck i någon vald index. Om livräntorna kontinuerligt följer penningvärdet motverkas eftersläpning för livräntetagarna. Kommittén har dock avisat en sådan ordning, bl. a. därför att den medför administrativa olägenheter. Vidare sägs det i vissa fall kunna ges situationer när en automatiskt verkande värdesäkringsregel behöver kunna sättas ur kraft. Kommittén har på grund härav för framtiden förordat ett system med årlig omprövning av livräntorna. Det föreslås sålunda att i den mån penningvärdets nedgång under senast förflutet år ger anledning till höjning, livräntorna skall förses med särskilda tillägg, indextillägg. Det skall ankomma på Kungl. Maj:t att med stöd av grunder som anges i lag bestämma tilläggets storlek varje år. Systemet inrymmer vidare befogenhet för Kungl. Maj:t att om så erfordras framflytta livräntas höjning genom indextillägg något eller några år eller att låta indextillägg för visst år helt bortfalla.

Denna lösning av den framtida värdesäkringen tillgodoser de synpunkter kommittén lagt på problemet. Under remissbehandlingen har dock påtalats vissa brister i det föreslagna systemet. Framför allt har kritiken tagit sikte på att kommittén inte beaktat möjligheten av att penningvärdet kan stiga i framtiden. Så t. ex. har trafikförsäkringsföreningen och KAK ansett att systemet bör medge möjlighet att i fall av stigande penningvärde minska tidigare fastställda indextillägg i motsvarande mån. Folksam, som också påtalat nämnda inkonsekvens i systemet, har däremot menat att den i det närmaste teoretiska möjligheten av en överkompensation vid penningvärdeförbättring kan balanseras av att livräntetagarna inte får kompensation för andra medborgargrupperns standardhöjning. Nu nämnda remissinstanser och riksförsäkringsverket har förordat att man för den framtida värdesäkringen tillämpar samma system som används inom den allmänna försäkringen och som enligt det i det föregående omnämnda betänkandet SOU 1966: 54 föreslås gälla även inom yrkesskadeförsäkringen, dvs. anknytning till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. Försäkringsinspektionen har emellertid funnit att kommittén anfört bärkraftiga skäl för val av konsumentprisindex som värdesäkringsregulator.

Uppenbarligen skulle det i och för sig vara mer tillfredsställande om värdesäkringsmekanismen för trafiklivräntornas del, liksom förhållandena är inom den allmänna försäkringen och har föreslagits bli även inom yrkesskadeförsäkringen, medger möjlighet att reglera förmånerna helt efter penningvärdets utveckling, vilket alltså skulle innebära även möjlighet att

sänka förmånerna vid stigande penningvärde. När det gäller trafiklivräntor är dock förhållandena särpräglade. Den av kommittén valda lösningen innebär bl. a., som jag tidigare har redovisat och som jag återkommer till i det följande, att värdesäkring inte grundas på någon ändring av de skadeståndsrättsliga regler som nu gäller för motorfordon i trafik utan behandlas som en särskild förmån vid sidan av skadeståndet. Dessa skadeståndsregler har bl. a. den innebörden att stigande penningvärde inte kan medföra att en trafiklivränteersättning sänks under det belopp som en gång fastställts i skadestånd. Vill man ha möjlighet att sänka redan utgående indestillägg blir en spärregel således nödvändig. Detta synes också ha föresvävat de remissinstanser som förordat en fullständig indexreglering, när man bl. a. hävdar att inte ens det engångsbelopp varmed äldre livränta räknats upp skulle få minska vid en penningvärdeförbättring. Endast utgående indestillägg borde få kunna påverkas i ett sådant läge.

Godtas uppfattningen att redan utgående värdesäkringsförmåner bör minskas under tider av stigande penningvärde får man sålunda till resultat en olikartad behandling av livräntor, som fastställts under olika år men som i övrigt är likvärdiga. Jag skall belysa detta med ett exempel. Antag att vi år 1973 har två livräntor, den ena fastställd år 1968 och den andra år 1973. Båda livräntorna avser 100-procentig förlust av arbetsinkomst av samma slag och utgår till personer under i princip likartade ekonomiska förhållanden. Emellertid är 1973 års livränta fastställd i ett penningvärde som till följd av prisutvecklingen är 10 % högre. 1968 års livränta har höjts till samma nivå genom indestillägg. Inträffar år 1974 en penningvärdeförbättring på exempelvis 5 %, skulle 1968 års livränta minskas i motsvarande mån medan 1973 års livränta skulle utgå med oförändrat belopp. Sådana konsekvenser av ett värdesäkringssystem kan jag inte godta.

För att få ett värdesäkringssystem som fullt ut kan anpassas efter penningvärdets utveckling måste man således konstruera om gällande skadeståndsregler. Detta skulle medföra tidsutdräkt. Man måste då nämligen beakta även reglerna för andra skadeståndslivräntor än dem som omfattas av föreliggande reformförslag. Den tidigare omnämnda skadeståndskommittén torde möta problemet. Det är lämpligare att problemet behandlas av denna kommitté eftersom det rör allmänna skadeståndsrättsliga grunder.

De skäl jag nu anfört mot en reglering, som innebär fullständig anpassning av trafiklivräntornas värdesäkringsförmåner till penningvärdeutvecklingen, anser jag vara av sådan styrka att jag godtar en lösning, som inte ger möjlighet till minskning av dessa förmåner. Frågan bör dock tas upp till förnyad prövning om det föranleds av det arbete som bedrivs av den nyssnämnda skadeståndskommittén.

På grund av det sagda anser jag således att framtida förbättringar av penningvärdet inte bör kunna ge annat resultat än att nya indestillägg inte skall utgå under tid motsvarande den som penningvärdets nivå ligger över

den nivå som föranlett senaste höjning. Även i ett annat fall bör emellertid anpassningen till penningvärdets utveckling inte vara fullständig. Jag avser det även av kommittén diskuterade fallet av kraftig inflation, särskilt i förening med en mera väsentlig nedgång i antalet trafikförsäkringstagare. Detta kan inträffa under tider av avspärrning i drivmedelstillförseln, som t. ex. under Suez-krisen. Orsaken till att värdesäkring inte kan upprätthållas i full utsträckning under sådana omständigheter är att kostnaderna skulle drabba trafikförsäkringstagarna oskäligt hårt. Det går inte att i förväg lämna bestämmelser i detta ämne. Att värdesäkringsförmånerna inte kan utrustas med samma garanti som livränteförmåner i övrigt har också accepterats av remissinstanserna. I likhet med kommittén anser jag således att Kungl. Maj:t bör ha möjlighet att bestämma om begränsning av värdesäkringsförmånernas omfattning när särskilda skäl föreligger. Till ett övergångsproblem, som kan uppstå om sådan begränsning blir nödvändig, ämnar jag återkomma i specialmotiveringen.

En del remissinstanser har ansett att den framtida värdesäkring bör knyta an till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring i stället för till konsumentprisindex som kommittén föreslagit. Jag ansluter mig till denna uppfattning. Därmed vinner man större enhetlighet såvitt avser konstruktionen av värdesäkringsmekanismen för likartade förmåner på olika områden.

Till grund för höjning med indextillägg bör läggas basbeloppet för januari månad. En undersökning av basbeloppets förändringar sedan tillkomsten av 1962 års lag om allmän försäkring visar att basbeloppet den 1 januari uppgått till 4 700 år 1963, 4 800 år 1964, 5 000 år 1965, 5 300 år 1966 och 5 500 år 1967. Det innebär en höjning från år 1963 till år 1964 med 2 %, från år 1964 till år 1965 med 4 %, från år 1965 till år 1966 med 6 % och från år 1966 till år 1967 med 4 %. En höjning av livräntebeloppen i takt med ändringarna i basbeloppet torde klart fylla alla rimliga anspråk på följsamheten till penningvärdeförändringen. För att inte omräkningar med åtföljande administrativa besvär och kostnader skall behöva ske utan motsvarande reella vinningar för livräntetagarna förordar jag emellertid en spärrregel. Basbeloppet bör ha ökat med minst 5 % sedan senaste höjningen för att nytt indextillägg skall utgå. En bestämmelse av motsvarande innehåll finns i lagen om ändring av vissa underhållsbidrag.

Höjningen bör ske med det procenttal med vilket basbeloppet ökat, förutsatt sålunda att ökningen uppgår till minst 5 %. Uppkommer brutet procenttal, bör avrundning ske till närmast lägre procenttal. Det procenttal med vilket höjning skall ske bör fastställas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

Genom att föreslå särskilda höjningar av vissa trafiklivräntor — *maximerade livräntor och livräntor till personer som skadats i unga år* — har

kommittén avsett att i begränsad utsträckning tillgodose sådana livräntetagare, vilkas livränteesättning är låg i förhållande till vad den skulle ha varit om man vid ersättningsfrågans avgörande tillämpat nuvarande bestämmelser om försäkringens ansvarighet och beräkningsnormer för skadelivräntor till unga personer.

Trafikförsäkringens ansvar för varje händelse som medför personskada var ursprungligen maximerat till 60 000 kr., med begränsning till 20 000 kr. för varje skadad eller dödad person. Dessa belopp har successivt höjts till de maximibelopp som gäller fr. o. m. den 1 januari 1962, 25 milj. kr. för varje händelse och 1 milj. kr. för varje skadad eller dödad person. De olika höjningarna av dessa maximigränser har emellertid inte fått påverka skador som uppkommit dessförinnan. Även inom bilansvarighetsförsäringen gäller och har gällt en sådan begränsning av försäkringsgivarens ansvarighet. För livräntetagaren innebär detta att han, i den mån han inte kompenseras av den skadeståndsskyldige, gått miste om en del av det skadestånd han varit berättigad till.

Vad beträffar den skadeståndsrättsliga bedömningen av skadelivränta till den som skadats i unga år — i huvudsak före 16 års ålder — har sedan början av 1960-talet i praxis tillämpats ersättningsgrunder som är mera fördelaktiga för den skadade och bättre överensstämmande med verkliga förhållanden än tidigare.

Rätten till särskild höjning av maximerade livräntor och livräntor till personer som skadats i unga år är enligt kommitténs förslag begränsad i olika avseenden av kostnadsskäl. Bl. a. avses endast sådan livräntetagare vars arbetsförmåga nedsatts genom skadan med minst hälften få del av höjningen.

De flesta remissinstanserna har tillstyrkt nu avsedda förslag om särskilda höjningar av vissa trafiklivräntor eller lämnat dem utan erinran. Några remissinstanser, bland dem trafikförsäkringsanstaltens nämnd och Folksam, har hälsat förslagen med stor tillfredsställelse. En del remissinstanser har emellertid uttalat betänkligheter mot att i förevarande ordning särskilt tillgodose ifrågavarande livräntetagarkategorier. Till dessa remissinstanser hör trafikförsäkringsföreningen och försäkringsbolagens riksförbund, vilka har ansett en förbättring i förevarande avseende böra ske inom området för allmänna sociala stödåtgärder, samt advokatsamfundet, som bl. a. funnit bestämmelserna vara diskutabla från principiella synpunkter. Samfundet har framhållit att motsvarande problem kan förekomma inom andra skadeståndsområden och därför förordat att dessa spörsmål övervägs vid utredningen om värdesäkring av sådana skadelivräntor som inte omfattas av kommitténs förslag. Enligt riksförbundets mening medför metoden med särskild höjning för en begränsad kategori en tendens till olika behandling inför lagen och till allmän rättsosäkerhet.

Den tveksamhet som sålunda kommit till uttryck i vissa remissytt-

randen är naturlig när det som här är fråga om ersättning som kan anses ha karaktären av socialt bidrag. Jag vill dock erinra om att det gäller livräntetagare med höggradig invaliditet, för vilka livränteersättningen har stor betydelse för deras förmåga att bereda sig skälig försörjning. Dessa livräntetagare har ett stort behov av att få kompensation för att ersättningsrätten tidigare varit otillfredsställande utformad. Genom kommitténs beräkningar har framkommit att kostnaderna för en sådan kompensation inte blir särdeles stora.

När det gäller höjningen av trafiklivräntor till personer som skadats i unga år kan visserligen dessutom sägas att deras situation inte skiljer sig från situationen för sådana unga personer som fått annat slag av skadelivränta än trafiklivränta fastställd åt sig. Något omedelbart samband med trafikförsäkringen och dess regelsystem föreligger således inte. Jag är fullt medveten om att man kan rikta invändningar mot lämpligheten av att i förevarande fall inom ett särskilt skadeståndsområde genomföra en omprövning av den skadeståndsrättsliga bedömningen. Det rör sig dock om ett mycket ringa antal fall och om en förhållandevis liten höjning. De principiella betänkligheterna bör i denna mycket begränsade fråga således enligt min mening inte få lägga hinder i vägen.

Min ståndpunkt är sålunda att förslaget om värdesäkring av trafiklivräntor bör få innefatta regler om särskild höjning av maximerade livräntor och livräntor till personer som skadats i unga år. Till vissa ytterligare spörsmål i samband med denna fråga återkommer jag i specialmotiveringen.

Finansieringsfrågan

Redan i utredningsdirektiven anförde jag att den huvudsakliga bördan av kostnaderna för värdesäkringen — inklusive uppräknings av äldre trafiklivräntor — måste vila på nuvarande och kommande generationer av trafikförsäkringstagare, eftersom en given utgångspunkt måste vara att finansieringen sker utan anlitande av allmänna medel.

Vissa remissinstanser, såsom försäkringsbolagens riksförbund, trafikförsäkringsföreningen, advokatsamfundet och KAK, har av principiella skäl ifrågasatt det berättigade i att kostnaden drabbar dagens och morgondagens trafikförsäkringstagare, som inte orsakat vare sig de trafikskador som föranlett livräntorna eller den värdeförsämring dessa undergått. Advokatsamfundet har föreslagit att värdesäkringen bekostas av det allmänna. MHF och M har godtagit att den framtida värdesäkringen belastar trafikförsäkringen men ansett det ligga närmast till hands att engångsuppräknings bekostas av statsmedel. Även Sveriges trafikbilägares riksorganisation har ställt sig kritisk mot att kostnaden för engångsuppräknings tas ut av trafikförsäkringstagarna.

Principiella hinder kan inte anses möta mot att värdesäkring av de trafiklivräntor, för vilka staten ej är direkt ansvarig, bekostas av trafikförsäkringstagarna. Starka skäl talar för en sådan finansieringsmetod. Sålunda har man inom yrkesskadeförsäkringen vid de uppräknningar av livräntor som där skett redan godtagit ett betraktelsesätt enligt vilket senare generationer av försäkringstagare fått svara för kompensationsförmånerna åt äldre livräntefall. Det är vidare så att betydande skadekostnader genom lagen om allmän försäkring överförts från trafikförsäkringen till det allmänna. Dessutom får samhället ikläda sig ökade kostnader genom den utbyggnad av sjukvården som behövs bl. a. till följd av motorismens utveckling. Jag vill ytterligare nämna att denna utveckling leder till att de skadelidande i ett ökat antal fall påträffas bland trafikförsäkringstagarna själva. Jag anser således fortfarande att värdesäkring i princip bör betalas av trafikförsäkringstagarna.

Vad beträffar de trafiklivräntor för vilka staten är ansvarig har riksförsäkringsverket ansett att trafikförsäkringsrörelsen och inte statsverket bör bära kostnaden för värdesäkring av bilansvarslivräntor som utgår på grund av försäkring som tecknats av staten. Det saknas emellertid enligt min mening orsak till att staten som motorfordonsägare skall undandra sig sin del av kostnaderna i något avseende.

Den principiella inställningen att trafikförsäkringen skall svara för värdesäkringskostnaderna i den mån inte staten är skadeståndsskyldig har naturligtvis, som jag redan förutskickat, lett till att kostnadsfaktorn varit av stor betydelse såväl för frågan om värdesäkringens tillämpningsområde som för utformningen av systemet. Det måste anses rimligt att trafikförsäkringen inte belastas med kostnader som utgår för livräntor som härrör från annat slag av skadeförsäkring än trafikförsäkringen. De undantag som enligt det föregående ändock gjorts från denna huvudtanke är motiverade bl. a. med att kostnaderna inte påverkas därav i nämnvärd grad. Vid utformningen av livränteförmånerna har avvägningen bestämt valet av kompensationsnivå och frågan om en differentiering av kompensationserna med hänsyn till invaliditetsgraden. Som framgår av vad jag anfört i dessa frågor i det föregående anser jag att under normala förhållanden hänsynen till kostnaderna inte behöver föranleda någon reduktion av de värdesäkringsförmåner som skäligen bör tillkomma livräntetagarna till följd av prisutvecklingen. Som undantag bör nämnas möjligheten att lämna full kompensation i ett läge då trafikförsäkringens premieunderlag (försäkringstagarkollektivet) minskar väsentligt till följd av exempelvis en avspärrning i landets drivmedelstillförsel.

Kommittén har utrett frågan om kostnadernas storlek under normala förhållanden vid en prisutveckling som i stort sett är densamma som den vi har f. n. Det har därvid visat sig att kostnaderna fördelar sig olika beroende på valet av finansieringsmetod.

Finansieringen kan ske enligt antingen fördelningsprincipen eller kapitaltäckningsprincipen. Enligt fördelningsprincipen tas varje års kompensationer ut av det årets premiebetalare. Därigenom tillgodoses livräntetagarna för ett år i taget. Kapitaltäckningsprincipen tillämpas f. n. för själva livräntan. Den innebär såvitt avser värdesäkringsförmånerna att man gör en beräkning för framtiden av de kostnader som fordras för att hålla livräntorna på den nivå som valts med hänsyn till penningvärdets utveckling. Man kan efter omständigheterna bestämma om denna nivå för framtiden skall vara så att säga plan eller om den skall höjas trappstegsvis år från år. Varje gång denna nivå bestämts redovisas som skuld till livräntetagaren kostnaderna för att hålla nivån så länge livräntan fortfarande kvarstår. Medel motsvarande denna kostnad fonderas på samma sätt som sker för själva livräntan. Genom kapitaltäckningsprincipen tillförsäkras livräntetagaren de värdesäkringsförmåner som bestämts vid beräkningstillfället för all den tid som livräntan i fortsättningen utgår. Hela kostnaden uppkommer för trafikförsäkringen det år som beräkningen görs. Det är emellertid möjligt att genom amorteringar slå ut kostnaden på ett lämpligt antal år.

Eftersom en finansiering på grundval av fördelningsprincipen inte lämnar tillfredsställande garanti för att de värdesäkringsförmåner som redan fastställts kan utgå även i framtiden har kommittén avvisat denna finansieringsmetod. I stället har förordats en finansieringsmetod, som bygger på kapitaltäckningssystemet och som förutom att den tillgodoser nämnda garantikrav även ansetts möjliggöra en rimlig kostnadsfördelning mellan olika försäkringstagargenerationer. Finansieringsmetoden innebär följande. Vid varje tidpunkt beslutad indexhöjning — bestående i uppräknings av äldre trafiklivräntor till 1967 års penningvärde och senare beslutade indextillägg — kapitaliseras enligt samma grunder som gäller för själva livräntan. Motsvarande belopp skall fonderas och förvaltas enligt de regler som gäller för livräntor. Varje års kostnad skall betalas av de försäkringstagare vilkas trafikförsäkring förfaller till betalning under året. Kostnaden för år 1968 — inberäknat kostnaden för särskild höjning av maximerade livräntor och livräntor till personer som skadats i unga år — har kommittén beräknat uppgå till 46 milj. kr., motsvarande 8,5 % av då beräknad premieinkomst, 540 milj. kr. För år 1969 har kostnaden uppskattats bli omkring 9 milj. kr.

Den av kommittén sålunda föreslagna finansieringsmetoden ger inte någon automatisk höjning av livräntan efter en på förhand gjord beräkning av penningvärdets utveckling utan förutsätter beslut om höjning vid skilda tidpunkter, varefter kostnaderna tas ut. Kommittén har därvid, som jag tidigare redovisat, föreslagit att storleken av kommande indextillägg skall prövas varje år. Kommittén har emellertid även diskuterat ett alternativt finansieringssystem som bygger på kapitaltäckningsprincipen och som är avsett att bekosta en viss, på förhand antagen penningvärdeför-

sämring i framtiden. Detta alternativ har emellertid förkastats av skäl som jag närmare redogjort för vid presentationen av kommittéförslaget.

Remissinstanserna har över lag ställt sig positiva till den av kommittén föreslagna finansieringsmetoden eller lämnat den utan erinran. Den fyller enligt min mening på ett gott sätt funktionen av att på en gång bereda livräntetagarna tillfredsställande garanti för de förmåner som skall utgå och fördela kostnaderna på rimligt sätt mellan olika trafikförsäkringstagar-generationer. Det måste emellertid påpekas att jag i stället för den av kommittén föreslagna värdesäkringsmekanismen med beslut varje år på grundval av prisindex förordat en automatisk höjning på grundval av basbeloppet. Detta leder inte till högre kostnader än vad kommittén räknat med. Att det blir automatiska indexhöjningar innebär inte att finansieringsmetoden blir oanvändbar. I stället för beslutet om indexhöjning träder beslutet om ändring av basbeloppet.

Trafikförsäkringens kostnad för värdesäkringen får i likhet med övriga kostnader för trafikförsäkringen beaktas vid bestämmande av premie för försäkringen och tas ut av försäkringstagarna. Kostnaden bör fördelas mellan trafikförsäkringsanstalterna efter anstalternas trafikförsäkringspremieinkomster året innan kostnaden uppstått. Denna fördelningsgrund tillämpas nu enligt 21 § trafikförsäkringslagen i fråga om där angiven ansvarighet för anstalterna.

Garantier för att värdesäkringskostnaden inte i onödan föranleder höjning av premierna ligger i den kontroll försäkringsinspektionen enligt 7 och 8 §§ trafikförsäkringslagen har att utöva över premiesättningen. Jag vill här även erinra om att Kungl. Maj:t enligt 9 § nämnda lag har möjlighet att fastställa det högsta belopp till vilket premie för trafikförsäkring får sättas.

Värdesäkringens juridiska konstruktion

Kommittén har konstruerat värdesäkringstilläggen som en särskild förmån, helt vid sidan av skadeståndet. På denna punkt bryts således det hittillsvarande sambandet mellan skadestånd och försäkring. Genom att tilläggen inte får karaktär av skadestånd kan inte regress utövas för dem. Enligt nu gällande bestämmelser kan försäkringsgivare och staten i vissa fall inträda i den skadelidandes skadeståndsrätt och återkräva utbetalt skadestånd av exempelvis föraren. Sådan regressrätt föreligger t. ex. när skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, genom rattfylleri eller vid färd utan körkort. I kollisionsfall kan vidare föreligga regressrätt på grund av regler om ansvarets fördelning mellan flera skadevällare.

Enligt vad trafikförsäkringsföreningen och försäkringsbolagens riksförbund framhållit i sina remissyttranden får det på längre sikt betraktas som mindre tillfredsställande att regress inte kan utövas för värdesäkringstilläg-

gen. Här sägs ekonomiska skäl vara av viss betydelse, men man bör framför allt inte glömma bort regressens preventiva funktion. Trafikförsäkringsföreningen har vidare ansett det otillfredsställande att trafikförsäkringen inte har regressrätt mot staten när staten är medansvarig.

I förhållandet mellan olika trafikförsäkringsgivare saknar regressregler betydelse, eftersom kostnaden för värdesäkringen skall bäras av den samlade trafikförsäkringsrörelsen. Om däremot ansvaret för en trafikskada skall fördelas mellan trafikförsäkringsgivare, å ena, och annan som är ansvarig för skadan, å andra sidan, samt trafikförsäkringsgivaren svarar för livräntan i första hand och alltså även har att utge värdesäkringsbelopp, kan trafikförsäkringsgivaren på grund av regressrätten ha rätt att återkräva den del av livräntans grundbelopp, som belöper på annan, medan han får själv bära hela kostnaden för värdesäkringen. Ett sådant resultat kan vid första anblicken förefalla mindre tilltalande. Trafikförsäkringens ansvar är emellertid primärt i förhållande till den skadelidande och inte beroende av om annan medansvarig har förmåga att betala sin andel. Den ekonomiska betydelsen av regressrätten är i detta sammanhang uppenbarligen av mindre betydelse. Eftersom jag föreslår att staten skall svara för kostnaderna beträffande de trafiklivräntor för vilka staten bär skadeståndsansvaret kan det emellertid principiellt sett förefalla lämpligt att tillåta regress för trafikförsäkringen i ett fall där staten är medansvarig. Detsamma torde i så fall böra gälla om staten av någon anledning betalar ut hela livräntan i ett fall där trafikförsäkringen bort bära en del av ansvaret. Jag anser dock inte av behovet påkallat att föreslå särskilda regler för dessa fall. Frågan torde böra lösas genom förhandlingar mellan vederbörande statliga myndighet och trafikförsäkringsföreningen. Vad angår synpunkterna i övrigt på frågan om regressrätten torde betydelsen härav för värdesäkringstilläggens del inte kunna tillmätas sådan betydelse att nu gällande skadeståndsrättsliga grundprinciper bör ändras i detta sammanhang. Frågan kan dock komma i ett annat läge i den mån framdeles skadelivräntas värdesäkring skulle lösas genom en utvidgning av själva skadeståndsskyldigheten.

Rörande departementschefens uttalande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 58—93 och 107.

Lagrådet

I sitt yttrande (prop. s. 105—106) förordade lagrådet beträffande förslaget till lag om höjning av vissa trafiklivräntor ändringar av formell natur, vilka inarbetats i det vid propositionen fogade förslaget. Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon lämnades av lagrådet utan erinran.

Utskottet

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får därför hemställa,

att förevarande proposition, nr 137, måtte, såvitt nu är i fråga, av riksdagen bifallas.

Stockholm den 14 november 1967

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

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

från andra kammaren: fru Gärde Widemar (fp), herrar Ekström i Björkvik (s), Svensson i Vä (cp), Gustafsson i Borås (fp), Martinsson (s), Oskarson (h) och fröken Andersson i Strängnäs (s).