

Nr 26

Utlåtande i anledning av väckt motion om åstadkommande av penningvärdesäkrade trafiklivräntor.

Första lagutskottet har behandlat en i andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 191 av herr *Kellgren m. fl.* I motionen hemställs, att »riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av den obligatoriska trafikförsäkringen i syfte att penningvärdesäkra trafikinvalidräntor och i övrigt belysa de problem som trafikförsäkringens ställning i socialförsäkringsväsendet framkallar».

Beträffande skälen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Motionen har varit föremål för remissbehandling.

Gällande bestämmelser

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motorfordon regleras av 6 kap. strafflagen, lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen) och lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen).

Enligt 6 kap. strafflagen skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande, skall skadeståndet jämkas efter ty som skäligt prövas.

Enligt bilansvarighetslagen är ansvarigheten under vissa förutsättningar utvidgad för ägare, förare och brukare av motorfordon. Jämlikt 2 § i lagen är sålunda ä g a r e n, även utan vållande, ansvarig för skada, som i följd av trafik med bilen tillfogats person eller sådan egendom som ej befordras med bilen. Ägaren är emellertid fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. F ö r a r e n är lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som nyss sagts, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Bevisbördan är sålunda lagd på ägaren och föraren. Att skadan förorsakats av bristfällighet hos fordonet eller vållande av föraren presumeras med andra ord till dess motsatsen ådagalagts.

Brukar någon utan lov annans bil, skall jämlikt 6 § b r u k a r e n i stället för ägaren svara för den skada, som därunder inträffar.

Såsom allmän regel gäller enligt 1916 års lag, att om den som skadan led

genom eget vållande därtill medverkat, skall honom eljest tillkommande skadestånd jämkas.

Till säkerhet för den skadeståndsskyldighet, som åvilar ägare, brukare eller förare enligt 6 kap. strafflagen och bilansvarighetslagen, stadgas i *trafikförsäkringslagen* skyldighet att ha motorfordonet trafikförsäkrat. Enligt 1 § av lagen är ägare av motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering brukas i trafik, pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Staten, kommunerna m. fl. är enligt 4 § befriade från skyldighet att taga försäkring.

Trafikförsäkringen innefattar enligt 3 § garantiförsäkring i förhållande till den skadelidande och ansvarighetsförsäkring till förmån för försäkringsstagaren. *G a r a n t i f ö r s ä k r i n g e n* medför i stort sett rätt för den, som i följd av trafik med motorfordon här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsanstalten. Såsom *a n s v a r i g h e t s f ö r s ä k r i n g* gäller trafikförsäkringen mot den ansvarighet för skada, som kan uppkomma för försäkringstagaren i följd av trafik med fordonet, dock endast i den mån försäkringsgivaren icke enligt försäkringsavtalet är fri från sådan ansvarighet. Jämlikt 11 § skall försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 600 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 200 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa 50 000 kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande buss skall, med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person, försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare 10 000 kronor för varje person, varmed det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet, överstiger nio.

Trafikförsäkring må meddelas, förutom av försäkringsanstalt som inrättats av staten, endast av anstalt som därtill erhållit Konungens tillstånd. Om motorfordonet icke varit försäkrat eller det icke kunnat utrönas, genom vilket fordon skadan förorsakats, är enligt 21 § samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvariga för skadan. För reglering av dylika skador har anstalterna bildat en förening, kallad Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen ombesörjer även en del andra för anstalterna gemensamma uppgifter. För föreningens förbindelser svarar försäkringsanstalterna efter storleken av influtna premier. Föreningens stadgar har fastställts av Kungl. Maj:t, och varje anstalt är enligt koncessionsvillkoren skyldig att tillhöra föreningen.

Tidigare riksdagsbehandling

Vid 1957 års riksdag riktade herr Bengtsson i Varberg till chefen för justitiedepartementet frågan, huruvida denne övervägde att för riksdagen

framlägga förslag till sådan uppräknig av de livräntor, som tillerkänts personer skadade genom trafikolyckor, att de skadade erhåller kompensation för penningvärdeförsämringen.

Statsrådet Zetterbergs svar löd:

Det kan självfallet anföras välgående skäl för en sådan uppräknig som herr Bengtsson talar om. Ur den skadelidandes synpunkt innebär ju penningvärdets fall att han icke längre får den ersättning för sin skada som domstolen från början tillerkänt honom. Särskilt när det gäller barn eller invaliderade personer kan ömmande omständigheter föreligga.

Problemet är dock ytterst komplicerat, eftersom ersättningarna i allmänhet utgår på grund av försäkring. Man kan inte höja sådana livräntor utan att detta får till följd att kostnaderna härför kommer att drabba andra försäkringstagare än de från början ansvariga eller ersättes av statsmedel.

Då alltså hithörande frågor är svårlösta och kan ha samband med andra likartade problem vill jag inte nu ta någon bestämd ställning till själva saken. Jag vill begränsa mig till att säga att problemet uppmärksammats men att det för närvarande icke är att vänta något förslag till riksdagen i detta ämne.

Yttranden

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden över motionen från *försäkringsinspektionen* och *värdesäkringskommittén*. Därjämte har utskottet berett *Trafikförsäkringsföreningen*, *Svenska försäkringsbolags riksförbund*, *Folksam*, *Kungl. automobilklubben*, *Motorförarnas helnykterhetsförbund* och *Motormännens riksförbund* tillfälle att yttra sig.

Remissinstanserna har i allmänhet tillstyrkt, att utredning verkställas beträffande de av motionärerna angivna spörsmålen. Motsatt ståndpunkt intages av försäkringsbolagens riksförbund, medan trafikförsäkringsföreningen och värdesäkringskommittén icke angiver någon uppfattning rörande själva motionsyrkandet.

Värdesäkringskommittén upplyser, att i dess utredningsarbete ingår även frågan, huru olika former av värdesäkrade försäkringsförmåner, grundade på fondmedel placerade i med indexklausul försedda värdepapper, skall kunna skapas inom försäkringsrörelsen. Den av motionärerna aktualiserade frågan om åstadkommande av penningvärdesäkrade trafiklivräntor beröres sålunda av kommitténs arbete i den utsträckning, som den åsyftade värdesäkringen tänkes skola åstadkommas genom placering i indexreglerade värdepapper av de för livräntorna avsatta kapitalmedlen. Kommittén framhåller emellertid, att det vidare syftet med den av motionärerna föreslagna utredningen — trafikförsäkringens allmänna ställning inom socialförsäkringsväsendet — icke torde kunna tillgodoses genom det av kommittén bedrivna utredningsarbetet rörande indexreglerade fordringar.

Trafikförsäkringsföreningen erinrar i sitt yttrande om att chefen för justitiedepartementet i sitt ovan återgivna uttalande 1957 framhållit, att förevarande problem är ytterst komplicerat att lösa. Föreningen anser detta uttalande alltså äga giltighet och berör några komplikationer.

Då en bilist tillfogar en trafikant kroppsskada, som medför invaliditet, skall ersättningsfrågan avgöras med tillämpning av bilansvarighetslagen och allmän skadeståndsrätt. Den skadeståndsskyldighet, som bilisten genom domstolsutslag eller genom överenskommelse utom rätta ådrager sig, skall trafikförsäkringen svara för. Bilistens skadeståndsskyldighet är det primära och trafikförsäkringens insats är sekundär. Trafikförsäkringens ansvarighet kan alltså aldrig vara större än bilistens skadeståndsskyldighet. Trafikförsäkringen är reglerad genom lag och genom av Kungl. Maj:t för försäkringsbolagen fastställda koncessionsvillkor. Trafikförsäkringsbolagen äga ej rätt att efter eget bedömande göra avsteg från sålunda gällande bestämmelser. Enligt de hittills och för närvarande gällande äro bolagen ej berättigade använda trafikförsäkringsmedel för en sådan uppräknig av trafikförsäkringslivräntorna som motionärerna tänkt sig.

Det förhållandet att bilistens skadeståndsskyldighet utgör grunden för trafikförsäkringens ersättningsområde skulle måhända närmast medföra, att man för att tillgodose motionärernas syfte skulle ändra på skadeståndslagstiftningen. Om man giver en sådan ändrad lagstiftning retroaktiv verkan, och det skulle väl vara nödvändigt för att man skulle kunna räkna om gamla livräntor, så aktualiseras en hel del problem, exempelvis upprivande av lagakraftvunna domar. Fråga uppkommer även, huruvida en ändring av skadeståndsrätten skall inskränkas till att avse enbart skada i följd av biltrafik. Detta torde väl knappast kunna bli fallet. Den fortlöpande penningvärdeförsämringen har ju återverkningar även på andra skadeståndsområden än nu ifrågakommande. Sådana skadeståndsområden beröra såväl enskilda som stat och kommun i egenskap av skadeståndsskyldiga.

Om man skulle anse, att motionärernas syfte skulle kunna uppfyllas genom en ändring enbart av trafikförsäkringslagen, uppkommer frågan, om det kan vara lämpligt att i visst avseende frikoppla trafikförsäkringen från bilistens skadeståndsskyldighet. Trafikförsäkringen skulle därmed ändra karaktär och konsekvenserna torde av den anledningen noga böra övervägas. I trafikförsäkringen äro försäkringsbolagen av Kungl. Maj:t i vissa fall ålagda utöva regressrätt gentemot skadevållaren, exempelvis vid rattfylleri och annat grovt vållande. Om trafikförsäkringens ansvarighet skulle utvidgas, så att den bleve mera omfattande än bilistens skadeståndsskyldighet, synas nyssnämnda regressrättsbestämmelser böra bliva föremål för översyn. Vid en ändring av trafikförsäkringslagen finge man även hålla i minnet, att stat och kommun i betydande utsträckning sakna trafikförsäkring för sina motorfordon och i stället bära självrisk. Bland de talrika skadefall, som stat och kommun sålunda själva bära skadeståndsansvaret för, återfinnas naturligtvis en hel del livräntefall, vilka böra bliva föremål för samma kompensationsåtgärd som trafikförsäkringens livräntefall.

Om man går in för att ändra på trafikförsäkringen med retroaktiv verkan innebärande, att äldre trafikförsäkringslivräntor skola uppräknas till dagens penningvärde, uppkommer frågan om vem som skall svara för härav föranledda premiekostnader. Den nu verksamma bilistgenerationen skulle väl

bli den som fick taga på sig ansvaret härför genom erforderliga premiehöjningar. Den äldre bilistgenerationen, som rätteligen skulle ha svarat för kostnaderna med sina premier, är ju i det här sammanhanget inte att räkna med. Deras premier ha för länge sedan tagits i anspråk för då aktuell skadereglering.

Den omständigheten att ett fast penningvärde ej kunnat upprätthållas har medfört skadeverkningar på många områden och alla som drabbats härav äro naturligtvis att livligt beklaga. Inte minst gäller detta de tragiska invaliditetsfallen. Om en utredning kommer till stånd med anledning av motionen, bör man emellertid även hålla bilisternas intresse i tankarna. Om de med sina premier skola svara för en uppräknad av trafikförsäkringslivräntorna, är det angeläget, att de få veta inte endast vad nu skall ske beträffande äldre livräntor utan även vad som skall ske beträffande livräntor i framtiden, om penningvärdeförsämringen fortsätter. En sådan vetskap är nämligen betydelsefull för premiefrågan.

Försäkringsinspektionen, som tillstyrker utredning, anför:

Såsom erinrats i motionen framhöll inspektionen i sitt remissyttrande i anledning av bilskadeutredningens betänkande att ett av de mest angelägna förbättringsbehoven inom trafikförsäkringen avser det förhållandet att trafiklivräntor icke är penningvärdessäkrade. Inspektionen betonade emellertid frågans samband med den allmänna invalidpensioneringen inom folk- och tilläggs-pensioneringen, som för närvarande är föremål för utredning av 1958 års socialförsäkringskommitté. Därest denna fick en sådan utformning att även det nu ifrågavarande delproblemet fick en tillfredsställande lösning, erfordras — efter vad inspektionen fortsättningsvis anförde — givetvis icke några ytterligare anordningar i anslutning till trafikförsäkringen. Inspektionen framhöll också att frågan hade visst samband med spørsmålet om penningvärdessäkringen i vanlig personförsäkring.

I socialförsäkringens administrationsnämnds betänkande II (SOU 1960:35) anföres att nämnden, efter överläggningar med socialförsäkringskommittén, räknar med att inkomstprövningen i dess nuvarande form skall ersättas med en bedömning av det framtida inkomstbortfall, som den medicinska invaliditeten kan antagas medföra i det enskilda fallet. Detta torde — heter det vidare — förutsätta bedömningar av bl. a. dels den arbetsinkomst, som den försäkrade beräknas kunna uppnå efter invaliditetens inträde, och dels den arbetsinkomst, som han kan antagas ha uppnått, om han ej drabbats av invaliditet.

Av det återgivna anförandet att döma torde det finnas anledning att räkna med att den kommande invalidpensioneringen inom socialförsäkringens ram radikalt kommer att förändra problemställningen med avseende å trafiklivräntorna. Men även i denna situation får man räkna med att frågan till större eller mindre del kommer att kvarstå.

Man torde kunna utgå ifrån att trafiklivräntorna normalt kommer att reduceras med socialförsäkringens invalidpensioner respektive efterlevandepensioner och att socialförsäkringen får motsvarande regressrätt gentemot trafikförsäkringsbolaget. Man torde vidare kunna räkna med att en trafiklivränta i sitt begynnelseskedede som regel kommer att ligga på en högre nivå än socialförsäkringens pensionsförmån. Men om sedan trafiklivräntan ligger

kvar oförändrad medan socialförsäkringspensionens nominalbelopp höjes i anslutning till penningvärdesutvecklingen, kommer den skadelidande icke ens att få behålla den del av trafiklivräntan, som inledningsvis ej går i avräkning mot socialförsäkringspensionen, oförändrad till sitt nominalbelopp. Avräkningen av socialförsäkringspensionen medför nämligen att en efter hand växande del, kanske till slut hela den kvarstående från trafikförsäkringsbolaget utgående livräntan, tages i anspråk. Avsikten att skadeståndet skulle ge den skadelidande förmåner utöver socialförsäkringen blir sålunda infriad med säkerhet endast till en tid: den skadelidande får allt mindre och eventuellt till slut ingenting utöver vad socialförsäkringen ger honom.

Värdebeständighetsfrågan kommer vidare att kvarstå beträffande redan nu utgående trafiklivräntor och sådana trafikinvalidräntor, som i fortsättningen kommer att fastställas innan den förbättrade allmänna invalidpensioneringen trätt i kraft.

Att värdebeständighetsfrågan i trafikförsäkringen får en så fullgod lösning som möjligt ter sig desto mer angeläget, eftersom trafiklivräntor även av andra skäl än penningvärdesförändringar i längden ofta kan ge sämre täckning för ett inkomstbortfall än som avsetts. Trafiklivräntor torde nämligen i första hand bestämmas efter vederbörande skadelidandes inkomst före olycksfallet. Föreligger betydande sannolikhet för att vederbörande haft att påräkna inkomststegring på grund av »karriärvinster», torde viss hänsyn tagas härtill, men det ligger i sakens natur att det härvidlag föreligger bedömningssvårigheter, som kan verka mer eller mindre hindrande. Dessutom tillkommer en annan faktor, vartill för närvarande ingen hänsyn tages i skadeståndsrätten, nämligen det förhållandet att den allmänna realinkomstnivån normalt stiger på grund av produktivetsförbättringar i näringsliv och samhälle. Om denna senare stegring uppgår till 2 procent per år, vilket för fredstid är ett försiktigt antagande, ger det efter 15 år en total realinkomstförbättring av ca 35 procent. En ung man som blivit helinvalid och som — enligt någon statistisk medelberäkning — normalt kunnat påräkna karriärvinster om 20 procent efter en 15-årsperiod och därtill normala allmänna realinkomstförbättringar, skulle, om olycksfallet icke inträffat, av dessa båda skäl sålunda vid slutet av perioden förväntas erhålla en drygt 60 procent högre realinkomst än vid dess början. Men trafiklivräntan torde på sin höjd endast till mindre del bli påverkad av en sådan förväntad utveckling, som ju i det enskilda fallet kan te sig hypotetisk. Desto värre ter det sig då, om den genom penningvärdesutvecklingen dessutom blir urgröpt till sitt verkliga värde.

Som nämnts skulle däremot den allmänna invalidpensioneringen enligt SOU 1960: 35, s. 96, bl. a. bestämmas efter det framtida inkomstbortfallet och efter »den arbetsinkomst, som han (den skadelidande) kan antagas ha uppnått, om han ej drabbats av invaliditet». Nu är därmed inte utsagt i vad mån hänsyn även skall tagas till t.ex. sådana allmänna realinkomstförbättringar, som beror på produktivetsutvecklingen och som ju icke beaktas i ålders- och familjepensioneringen. Även i övrigt lär väl liknande bedömnings-svårigheter som i skadeståndsrätten också göra sig gällande i detta fall. Men i den mån den allmänna invalidpensioneringen likväl ger bättre trygghet i här nämnda avseenden än trafikförsäkringen, ökar det ytterligare möjligheterna till att skillnaden mellan trafiklivräntor och allmänna invalidräntor efter hand kan minskas och kanske så småningom till och med försvinna,

så att trafiklivräntorna till sist ger föga eller intet utöver det grundskydd, som åstadkommes genom den allmänna invalidförsäkringen.

Frågan om en mera fullständig anpassning av trafiklivräntorna till en med hänsyn till karriärs- och allmänna produktivitetsvinster förväntad inkomstutveckling skulle i och för sig vara värd att övervägas. Emellertid är detta ett omfattande och komplicerat spörsmål av djupt ingripande betydelse för hela skadeståndsrätten. Det kan i alla händelser ifrågasättas, om tiden redan nu, innan en förberedande allmän debatt om detta spörsmål kommit till stånd och kunnat ge någon ledning, är mogen för att ta upp det till närmare prövning. Om det emellertid nu tills vidare lämnas åsido, stärkes därmed, som sagt, ytterligare skälen för att åtminstone penningvärdessäkringen i trafiklivräntorna blir så god som möjligt. Skulle det vid en närmare prövning av detta senare problem befinnas, att problemet helt eller delvis får lösas genom att lägga ytterligare bördor på aktuella trafikförsäkringstagare, så motväges det principiellt oriktiga i ett sådant arrangemang av det förhållandet, att trafikförsäkringstagarna undgår den belastning som en anpassning av trafiklivräntor till en förväntad allmän inkomstutveckling skulle innebära och som onekligen inbegriper en del av den faktiska kostnad som trafikolycksfallen vållar.

Frågan har även samband med försäkringsbolagens möjligheter att genom penningvärdesäkra placeringar skydda sig mot penningvärdesrisker. Som bekant överväges denna fråga f. n. i annat sammanhang. Oavsett om detta problem kan lösas eller ej, synes det emellertid angeläget att spörsmålet om trafikinvalidräntornas penningvärdesäkring snarast erhåller en fullständig och tillfredsställande lösning. Trafikinvalidräntetagarna får nämligen betraktas som en eftersatt grupp, vars berättigade intressen snarast bör i rimlig grad tillgodoses.

Av anförda skäl anser inspektionen angeläget att en utredning av frågan kommer till stånd senast så snart socialförsäkringskommitténs betänkande föreligger.

De tre *bilistsammanslutningarna* har alla förklarat, att en utredning bör komma till stånd för att utreda möjligheterna att erhålla värdebeständighet för trafiklivräntor. I samband härmed framhålles, att problemet är komplicerat och berör både vår allmänna skadeståndsrätt och försäkringsrätten.

Även *Folksam* tillstyrker motionärernas förslag om en utredning och framhåller, att det är en angelägen mänsklig och social uppgift att garantera de människor, som för sin försörjning är beroende av livräntor, ersättningar, som någorlunda följer den allmänna levnadsstandarden. Så har skett inom betydande sektorer av socialförsäkringen — folkpensionen, den allmänna tjänstepensionen och yrkesskadeförsäkringen — men inom den obligatoriska trafikförsäkringen saknas alltjämt en sådan garanti. Med hänsyn till bilismens snabba expansion och det växande antalet trafikolyckor framstår det som en mycket angelägen åtgärd att de av trafikskador svårast drabbade garanteras åtminstone samma förmåner som andra livräntetagare inom socialförsäkringen.

Försäkringsbolagens riksförbund uttalar sin anslutning till motionens syfte. Det är uppenbarligen otillfredsställande, att personer som blivit invalidiserade till följd av trafikolyckor — vilka kan ha inträffat för många år sedan — icke erhåller kompensation för den fortgående penningvärdeförsämringen. Genom detta förhållande har deras ekonomiska situation undan för undan blivit alltmera försämrad. Och motsvarande utveckling kommer — om särskilda åtgärder inte vidtagas — att äga rum i framtiden. Det är emellertid enligt förbundet förenat med stora svårigheter att finna en ur alla synpunkter tillfredsställande lösning av det genom motionen aktualiserade problemet.

Förbundet anför därefter bland annat följande:

Problemställningen torde emellertid icke kunna begränsas på sätt som skett i motionen. Frågan om värdesäkrade livräntor har betydelse även utanför trafikförsäkringens område. Dels är ej alla motorfordonsägare underkastade trafikförsäkringsplikt, dels måste alla de personer som drabbas av personskador av annan orsak än trafikolyckor — exempelvis till följd av våldsbrott eller under sådana förhållanden att enskild ansvarighetsförsäkring gäller — anses i lika mån som trafikoffren berättigade till värdesäkrade livräntor. Enligt förbundets mening vore det icke lämpligt att genom begränsade åtgärder gynna en viss kategori skadelidande under det att andra fortfarande skulle vara i samma situation som tidigare. Än betänkligare skulle ett sådant »punktingripande» bli om vissa trafikoffer erhöle kompensation för penningvärdeförsämringen (de vilkas ersättning utgives av försäkringsbolag), medan övriga trafikskadade (de som får ersättning direkt av skadevållaren) ej bleve tillgodosedda på samma sätt.

Även av andra skäl vore det mindre tillfredsställande att särbehandla de fall där ersättning utgår på grund av försäkring. I samtliga de fall där skadeståndslivräntor utgives av skadevållarens försäkringsgivare är försäkringens omfattning avhängig av den skadevållandes skadeståndsskyldighet. Enligt förbundets mening bör detta samband mellan skadevållaren-försäkringstagarens skadeståndsskyldighet och försäkringsgivarens ansvarighet upprätthållas.

Såvitt förbundet kan finna återstår därför endast möjligheten att överväga hithörande spørsmål vid den tänkta översynen av skadeståndsrätten. För försäkringsväsendets del vore emellertid nya skadestandsregler av föga värde, om ej dessförinnan värdesäkringsfrågan lösts från grunden. Vare sig det gäller de nu ifrågavarande försäkringarna till tredje mans skydd eller försäkringar varigenom försäkringstagaren velat ordna eget eller efterlevandes pensionsskydd är en grundförutsättning för att utbetalningar skall kunna göras värdebeständiga att även premierna får beräknas med hänsynstagande till penningvärdets växlingar och att de av försäkringsbolagen förvaltade medlen kan placeras på ett inflationsskyddat sätt. Värdesäkrade försäkringsersättningar som icke motsvarades av värdesäkrade premier och fonder skulle nämligen medföra att försäkringsgivaren för att kunna fullgöra sina åtaganden måste disponera över medel som rätteligen tillhör andra försäkringsgrenar. Ett sådant förfaringsätt skulle strida mot den i 282 § lagen om försäkringsrörelse föreskrivna skälighetsprincipen.

Frågan om värdebeständiga kapitalplaceringar är för närvarande under utredning av den år 1959 tillsatta värdesäkringskommittén. Innan kommittén redovisat sitt uppdrag torde det icke vara möjligt att lösa den av motionärerna väckta frågan, varför riksförbundet icke kan finna skäl för den ifrågasatta utredningen. Därest kommitténs arbete kommer att leda till att möjligheter öppnas att placera de av försäkringsbolagen förvaltade fondmedlen på ett värdesäkert sätt, torde detta bli beaktat vid den allmänna översynen av skadeståndsrätten.

I fråga om motionärernas hemställan om utredning i syfte att »i övrigt belysa de problem som trafikförsäkringens ställning i socialförsäkringsväsendet framkallar» vill riksförbundet uttala, att det inom trafikförsäkringen liksom inom övriga grenar av den enskilda försäkringsrörelsen sker fortlöpande anpassning allteftersom socialförsäkringsväsendet utvecklas, varför förbundet ej heller i denna del finner någon utredning påkallad.

Utskottet

I förevarande motion framhålles, att ett av de mest angelägna förbättringsbehoven inom trafikförsäkringen är, att trafiklivräntorna göres penningvärdesäkrade. Det erinras om att åtskilliga tiotusentals trafiklivräntetagare inte erhållit någon kompensation för penningvärdets fall och att de ej heller i fortsättningen kan påräkna något realskydd av sina räntor. Enligt motionärerna bör möjligheten att penningvärdesäkra trafikinvalidräntorna utredas. Motionärerna anför i samband härmed att även invalidpensioneringens utformning inom den allmänna socialförsäkringen motiverar, att trafikförsäkringens ställning och uppgifter granskas.

Samtliga i ärendet hörda remissinstanser har uttalat sin anslutning till motionens syfte med undantag av värdesäkringskommittén, som på denna punkt icke yttrat sig. De olika ståndpunkter, som kommit till uttryck i remissyttrandena rörande motionsyrkandet om en utredning, gäller sålunda icke skäligheten i tanken på en penningvärdesäkring utan i första hand frågan, vid vilken tid lämpliga reformer bör övervägas.

Det framstår även för utskottet som ett angeläget önskemål, att trafiklivräntor icke förlorar i realvärde till följd av förändringar i penningvärdet. Olägenheterna av icke värdesäkrade livräntor framträder givetvis starkast i fall, där beloppen är fastställda för relativt lång tid sedan. Å andra sidan bör en reform i första hand taga sikte på de livräntor, som hädanefter fastställas för tillämpning i framtiden. Starka skäl talar för att frågan icke löses separat för trafiklivräntorna utan i ett sammanhang för alla skadeståndersättningar av livräntekaraktär, vilka avser förlorad inkomst eller försörjning. Problemet synes i första hand böra angripas inom skadeståndsrättens område. Huruvida man ej redan enligt gällande rätt skulle kunna utdöma med penningvärdeklausul försedda livräntor är, såvitt utskottet har sig bekant, ej prövat i rättspraxis.

Frågan synes kunna upptagas inom ramen för den långsiktiga reformering av skadeståndsrätten, som påbörjats och till vissa delar för närvarande pågår. Det kan icke nu bedömas, i vilket sammanhang frågan bör infogas, men utskottet förutsätter, att den vid lämpligt tillfälle uppmärksammas. Vissa andra aspekter av problemet sammanhänger med de frågor, som för närvarande prövas av värdesäkringskommittén och 1958 års socialförsäkringskommitté. Något initiativ från riksdagens sida synes med hänsyn härtill icke för närvarande vara påkallat.

Under hänvisning till det anförda får utskottet hemställa,
att förevarande motion, II: 191, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 april 1961

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Per-Olof Hanson, Per Olofsson, Nyström, Gezelius, Alexanderson, fröken Mattson* och herr Svanström*;
från andra kammaren: fru Gärde Widemar, herr Landgren, fru Boman, herrar Östrand, Svensson i Vä*, Ekström i Björkvik, Jacobsson i Sala och Keijer.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.