

Nr 4.

Av fröken **Andersson**, angående dyrtids- och kristillägg åt personer, som uppbära livränta enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift.

Ett antal av ca 70 personer uppbär f. n. livränta från kungl. järnvägsstyrelsen enligt 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift. Dessa livräntor utgå som skadestånd för hinder eller brist i näring, lyte eller annat stadigvarande men. Givetvis är i intet fall livräntetagaren själv vållande till skadan.

Beloppens storlek har fastställts med hänsyn till vid tidpunkten för respektive skador rådande levnadskostnadsnivå; i flera fall har ersättningen utdömts och fastställts av domstol. Vare sig skadan inträffat så tidigt som före första världskriget (t. ex. Malmslättolyckan 1912) eller under de senare decennierna, bekomma dessa livräntetagare det en gång fastställda beloppet utan något som helst dyrtids- eller kristillägg. Då penningvärdet under så lång tidrymd undergått många växlingar och i stort sett en kraftig reducering, har självfallet realvärdet av dessa livräntor minskats väsentligt (för de tidigast begynnande med kanske omkring hälften eller mera), vilket för livräntetagarna — de flesta mer eller mindre invalida, annars änkor och med dem jämställda samt mestadels i små omständigheter — måste vara mycket kännbart och stundom kan innebära direkta umbäranden.

Därtill kommer, att de livräntor, som fastställts före år 1926, äro beräknade efter andra grunder än de senare fastställda. I strafflagens 6 kap. 4 § stadgas: »Kommer någon, som jämlikt stadgande i lag äger rätt till underhåll av den, som blivit dödad, att genom dennes frånfälle sakna 'erforderligt underhåll'; då skall honom — — — — tilläggas skadestånd — — — —». Före 1926 års lagändring löd formuleringen »nödigt underhåll» i stället för »erforderligt underhåll», vilket givetvis innebär, att skadestånd och livräntor fastställdes enligt andra och lägre grunder än efter år 1926. De underhållsberättigade, som tillerkänts livräntor före år 1926, ha alltså ett ännu sämre utgångsläge än övriga.

Med dessa livräntetagare närmast jämförbara grupper, riks försäkringsanstaltens livräntetagare och kungl. pensionsstyrelsens pensionärer, erhålla sedan den 1/1 1942 dyrtidstillägg med tidigare 15 och f. n. 20 %. Dyrtidstillägg enligt samma grunder utbetalas även av kungl. järnvägsstyrelsen å de livräntor, som utgå som ersättning för olycksfall i arbete (liv-

räntor enligt 1901 års olycksfallsförsäkringslag utgå dock med 125 % av grundbeloppet).

Det torde vara i minst lika hög grad påkallat, att kungl. järnvägsstyrelsen av ovan nämnda orsaker sättes i tillfälle att kompensera de personer, som genom styrelsens järnvägsdrift utan eget förvållande förorsakats olycksfall med därav följande invaliditet eller annat jämförbart men. Det gäller ju av svensk domstol eller annars på vederbörligt sätt fastställda årliga skadeståndsbelopp, vilkas värden utan vederbörandes förskyllan i hög grad reducerats. Det är svårt att förstå, varför just denna lilla grupp medborgare i vårt land (enligt uppgift från kungl. järnvägsstyrelsen ca 70 personer) skulle ställas utan förmånen av kris- och dyrtidstillägg, vilken förmån annars anses i allo väl motiverad.

Skulle vidare, i enlighet med vad finansministern uttalade i radio i början av år 1944, prisnivån genom åtgärder från statens sida komma att i möjligaste mån låsas fast vid t. ex. ett indextal = 130, bleve konsekvensen för ifrågavarande livräntetagare — om de i fortsättningen ej erhöle något dyrtids- eller kristillägg — den, att dem från järnvägsstyrelsen rättmätigt tillkommande skadestånd, som kanske fastställts av högsta domstolen, till sitt realvärde reducerades genom åtgärder av annat statens organ, vilket ju innebure en stor inkonsekvens och gentemot livräntetagarna en påtaglig oförrätt.

Då antalet livräntetagare enligt 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift är så litet och några andra större medborgargrupper i liknande belägenhet, vilka skulle kunna framställa motsvarande anspråk, icke finnas, torde det få anses synnerligen befogat, att kungl. järnvägsstyrelsen till ifrågavarande livräntetagare lämnade skälig kompensation.

Med stöd av vad här ovan anförts hemställes härmed,

att riksdagen måtte besluta om åtgärder för att bereda kungl. järnvägsstyrelsen rätt att till personer, som f. n. uppbära livränta enligt 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift, bevilja dyrtids- och kristillägg.

Stockholm den 12 januari 1945.

Ebon Andersson.