

Nr 44.

Ankom till riksdagens kansli den 11 maj 1945 kl. 2 em.

Utlåtande i anledning av väckt motion angående dyrtids- och kristillägg åt personer, som uppbära livränta enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 4, vilken behandlats av andra lagutskottet, har fröken *Andersson* hemställt, 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 järnvägs drift, bevilja dyrtids- och kristillägg».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från statskontoret och järnvägsstyrelsen. Dessa yttranden finnas såsom bilagor fogade till detta utlåtande.

Enligt 1 § *lagen den 12 mars 1886 (nr 7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift* förstås i lagen med järnväg sådan staten eller annan tillhörig järnväg, å vilken befordran av person eller gods verkställes medelst ångkraft. 2—4 §§ innehålla bestämmelser om ersättning för skada å person. I 2 § stadgas sålunda, att, därest i följd av järnvägs drift någon ljugit döden eller lidit kroppsskada, och vållande därtill ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last, järnvägens innehavare skall utgiva skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan. Om i följd av järnvägs drift någon, som är anställd i järnvägens tjänst eller arbete, under förrättandet därav dödas eller skadas, är enligt 3 §, ändå att icke någon annan av järnvägens förvaltning eller betjäning vållat skadan, järnvägens innehavare skyldig gälda skadestånd, där icke han, som skadan led, genom överträdelse av gällande föreskrifter eller annan grov vårdslöshet själv ådragit sig skadan. Har skadan skett i följd av annan järnvägs drift, och är icke denna järnvägs innehavare på grund av 2 § pliktig ersätta skadan, har innehavaren av den järnväg, i vars tjänst eller arbete den dödade eller skadade var stadd, samma skyldighet att gälda skadestånd, som enligt vad nyss är sagt skolat åligga honom, om skadan timat i följd av driften av hans egen järnväg. 4 § innehåller ett stadgande,

Bihang till riksdagens protokoll 1945. 9 saml. 2 avd. Nr 44.

att, om den som lidit kroppsskada i följd därav är berättigad att från kassa, som helt och hållet eller till väsentlig del bildats genom bidrag av järnvägens innehavare, erhålla pension eller annat understöd, eller om den skadade på bekostnad av järnvägens innehavare blivit försäkrad mot olycksfall, järnvägens innehavare skall, i den mån skadan sålunda varder ersatt, njuta befrielse från ersättningskyldighet. Enligt 9 § är järnvägs ägare, som åt annan överlåter nyttjanderätten till sin järnväg, för skada, som därefter i följd av järnvägens drift timar, ansvarig lika som järnvägens innehavare, dock ej med annan sin egendom, än järnvägen och vad därtill hör.

Den 5 juli 1901 (nr 39) utfärdades lagen angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete. Lagen omfattade endast vissa i 2 § uppräknade verksamheter, däribland järnvägs- och spårvägstrafik. Arbetsgivaren var direkt ersättningskyldig vid inträffat olycksfall. Dock ägde han rätt att i riksförsäkringsanstalten försäkra sina arbetare med den verkan, att han blev fri från ersättningskyldigheten. Därest staten eller kommun utövade någon i 2 § omförmäld verksamhet, var staten eller kommunen lika med enskild person ersättningskyldig för skada till följd av olycksfall, som härflöt från utövningen av denna verksamhet. 1901 års lag trädde i kraft den 1 januari 1903 och gällde till och med den 31 december 1917. Lagen ägde ej tillämpning å olycksfall som inträffat före lagens ikraftträdande. Enligt 27 § i lagen upphävdes genom lagen de i 1886 års lag om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift meddelade bestämmelserna om skyldighet för järnvägs ägare eller innehavare att utgiva ersättning, då i följd av järnvägs drift arbetare eller arbetsförman, som var stadd i järnvägens tjänst eller arbete, under förrättande därav dödades eller skadades. Nämnade bestämmelser skulle dock i stället för stadgandena i 1901 års lag äga tillämpning å arbetare eller arbetsförman, som vid den tid, då 1901 års lag trädde i kraft, var anställd i järnvägens tjänst eller arbete.

Enligt *lagen den 17 juni 1916 (nr 235) om försäkring för olycksfall i arbete*, som trädde i kraft den 1 januari 1918, är varje arbetare, där ej i lagen annorlunda stadgas, försäkrad för skada till följd av olycksfall i arbetet. I 36 § föreskrives, att genom lagen upphävas 1901 års lag om ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete ävensom de i 1886 års lag meddelade bestämmelserna om skyldighet för järnvägs ägare eller innehavare att utgiva ersättning, då i följd av järnvägs drift arbetare, som är anställd i järnvägens tjänst eller arbete, under förrättandet därav dödas eller skadas.

I *kungörelse den 30 november 1917 (nr 832)*, som trädde i kraft den 1 januari 1918 och gällde till och med den 30 juni 1942, meddelades särskilda bestämmelser i fråga om tillämpning av olycksfallsförsäkringslagen å arbetare, som användas till arbete för statens räkning. Kungörelsen har sedermera ersatts av en ny *kungörelse* i ämnet *den 30 juni 1942 (nr 678)*. Kungörelserna innebära, att staten såsom arbetsgivare utan erläggande av för-

säkringsavgifter direkt utgiver ersättning enligt bestämmelserna i olycksfallsförsäkringslagen, i den mån ej i anledning av olycksfallet på grund av eljest gällande bestämmelser sådant understöd utgår, som enligt 11 § i lagen må avdragas från ersättningen enligt lagen.

Enligt lag den 22 juni 1904 (nr 24, s. 1), som gällde från och med den 1 juli 1904 till och med den 31 december 1917, skulle, därest skada uppstått i följd av elektrisk järnvägs drift, bestämmelserna i 1886 års lag äga motsvarande tillämpning. Vad sålunda föreskrivits skulle dock icke medföra skyldighet för ägare eller innehavare av elektrisk järnväg att utgiva ersättning vare sig för skada som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström eller då arbetare eller arbetsförman, som var stadd i järnvägens tjänst eller arbete, dödades eller skadades genom olycksfall i arbetet. 1904 års lag upphävdes genom lagen den 17 juni 1916 (nr 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Denna lag upptog samma huvudregel som 1904 års lag. Däri återfinnes även den i 1904 års lag meddelade bestämmelsen om undantag från nämnda regel. Bestämmelsen är dock något modifierad i anslutning till stadgandet i 36 § olycksfallsförsäkringslagen.

I ett rättsfall, som refererats i Nytt Juridiskt Arkiv år 1931 s. 681, har Högsta Domstolen in pleno förklarat, att jämlikt 27 § i 1901 års olycksfallsersättningslag och 36 § i 1916 års olycksfallsförsäkringslag vad i 1886 års lag är stadgat om rätt till skadeersättning upphört att äga tillämpning för alla de fall, då i följd av järnvägs drift arbetare, anställd i järnvägens tjänst, i arbetet dödas eller skadas, alltså jämväl när vållande ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last.

Enligt 6 kap. 2 § *strafflagen* skall i mål som kroppsskada angå under skadeståndet räknas icke allenast läkarlön och annan kostnad, utan även ersättning för hinder eller brist i den skadades näring, för sveda och värk, så ock för lyte och annat stadigvarande men, om sådant blivit honom tillfogat. I 6 kap. 4 § stadgas, att, därest någon som jämlikt stadgande i lag äger rätt till underhåll av den som blivit dödad, genom dennes frånfälle kommer att sakna erforderligt underhåll, då skall honom, efter ty med avseende å såväl den brottsliges tillgångar som andra omständigheter skäligt prövas, tilläggas skadestånd, vilket skadestånd efter omständigheterna må sättas att utgå på en gång eller å särskilda tider.

I kungörelsen den 15 juni 1923 (nr 267) ha meddelats allmänna grunder för dyrtidstillägg åt pensionsberättigade änkor och barn efter befattningshavare i statens tjänst m. fl. Enligt § 7 i kungörelsen skall dyrtidstillägg utgå jämväl till änkor och barn efter befattningshavare vid statens järnvägar som dödats under förrättande av arbete i statens järnvägars tjänst

och till vilka änkor och barn på denna grund utgår ersättning enligt 1886 års lag. Vidare ha i *kungörelsen den 18 juni 1925 (nr 275)* givits allmänna grunder för dyrtidstillägg åt f. d. befattningshavare i statens tjänst m. fl. pensionärer. I § 6 i sistnämnda kungörelse har upptagits en bestämmelse, att dyrtidstillägg skall utgå även till f. d. befattningshavare hos statens järnvägar, vilken enligt 1886 års lag uppbär ersättning för skada, som han ådragit sig under förrättandet av arbete i statens järnvägars tjänst.

Utskottet. Motionären har med sin framställning avsett, att personer som uppbära livränta från staten enligt lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift skola erhålla dyrtidskompensation å livräntan.

1886 års lag innehåller bestämmelser om ersättningsskyldighet i vissa fall för ägare eller innehavare av järnväg — statens eller enskild — för person- och egendomsskador, som uppkomma av järnvägsdriften. I lagen stadgas, såvitt angår personskada, att järnvägens ägare eller innehavare är skyldig att utgiva skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder, där någon på grund av järnvägens drift ljugit döden eller lidit kroppsskada och järnvägens förvaltning eller betjäning är vållande därtill. Skadeståndet utgår ofta i form av livräntor till skadad person eller till dödad persons efterlevande. Lagen är av rent privaträttslig natur, och mål angående dess tillämpning avgöras av allmän domstol.

Av skäl som framgå av den förut lämnade redogörelsen torde det numera endast sällan förekomma, att livräntor, fastställda på grund av 1886 års lag, utgå till personer, som skadats i följd av olycksfall i arbete hos järnvägen, eller till efterlevande åt person, som dödats under utförande av sådant arbete. De livräntor, som utgivas på grund av lagen, torde sålunda huvudsakligen utgå till personer, som icke varit anställda hos järnvägen, eller till sådana personers efterlevande. Vanligen torde den skadade eller dödade hava drabbats av skadan, då han såsom passagerare anlitat järnvägen.

Det bör här beaktas, att staten kan vara skyldig att utgiva livräntor i likhet med enskild jämväl på andra privaträttsliga grunder än 1886 års lag. Sådan skyldighet kan sålunda åvila staten på grund av de allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser, som utbildats med stöd av 6 kap. strafflagen, eller på grund av lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik m. fl. lagar.

Vid fastställandet av beloppet av livräntor, som utgå såsom skadestånd, har icke — annat än möjligen i enstaka undantagsfall — hänsyn tagits till att penningvärdet i en framtid kan komma att undergå förändringar. I den mån penningvärdet sjunkit har därför livräntans realvärde mer och mer minskat. För att dyrtidskompensation skall utgå fordras frivilligt åtagande från den skadeståndsskyldiges sida. Här må anmärkas, att enligt

särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser dylik kompensation utbetalas å livräntor, som jämlikt 1886 års lag enligt vad ovan anförts i vissa undantagsfall utgå till personer, som skadats under utövning av tjänst hos statens järnvägar, eller till efterlevande till person, som dödats under sådan tjänstutövning.

Då livräntetagarna i stor utsträckning torde vara hänvisade till livräntan för sitt uppehälle, har avsaknaden av dyrtidskompensation därå medfört, att deras ekonomiska ställning särskilt under den nu rådande kristiden ofta blivit synnerligen prekär. Otivelaktigt tala därför starka billighets-skäl för genomförande av en dylik kompensation, därest så låter sig göra.

Staten kan rimligen icke åtaga sig att utgiva dyrtidskompensation å livräntor, som enskilda ha att utgiva såsom skadestånd. Däremot synes det ganska rimligt, att staten bereder kompensation för den rådande dyrtiden å livräntor av dylik art, som staten själv är skyldig att utgiva. Därest giltiga skäl skulle kunna åberopas mot en sådan ersättningskyldighet, skulle dessa skäl närmast vara av statsfinansiell art. Det synes emellertid som om kostnaderna för en skälig dyrtidskompensation å sistnämnda livräntor skulle komma att bli relativt sett ganska små. Utskottet förordar därför, att en dylik kompensation kommer till stånd. Denna kompensation bör dock avse icke endast livräntor enligt 1886 års lag utan även livräntor, som staten på annan grund har att utgiva såsom skadestånd.

Dyrtidskompensationen å livräntor enligt 1886 års lag bör liksom livräntorna utgå av statens järnvägars trafikmedel. Förutsättningarna för åtnjutande av kompensation ävensom kompensationens storlek torde böra bestämmas av Kungl. Maj:t. Härvid torde de grunder som angivas i järnvägsstyrelsens till utskottet inkomna yttrande över motionen böra tjäna till ledning.

En lösning av nu förevarande spörsmål, såvitt avser livräntor som staten på annan grund än 1886 års lag har att utgiva såsom skadestånd, torde icke kunna ske utan närmare utredning. Såvitt möjligt är bör kompensationen å dessa livräntor utgå efter likartade grunder som kompensationen å livräntor enligt 1886 års lag.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville dels bemyndiga järnvägsstyrelsen att av statens järnvägars trafikmedel i enlighet med grunder som Kungl. Maj:t fastställer utbetala dyrtidskompensation åt personer, som uppbära livräntor från staten enligt lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

dels ock föranstalta om utredning angående beredande av sådan kompensation åt personer som på annan grund uppbära livräntor såsom skadestånd från staten samt vidtaga av utredningen påkallade åtgärder.

Stockholm den 11 maj 1945.

På andra lagutskottets vägnar:
DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling ha närvarit
från första kammaren: herrar *Norman*, *Wistrand*, *Forsslund**, *Olof Carlsson*,
*Björkman**, *Hage*, *Hallagård* och *Englund**;

från andra kammaren: fröken *Andersson*, herrar *Nilson* i Eskilstuna, *Cruse*, *Holm*,
Hedlund i Rådom*, *Witzell**, *Lundberg* i Uppsala och *Andersson* i Alfredshem.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Norman* och *Olof Carlsson*.

Bilaga A.

Till Riksdagens andra lagutskott.

På därom av Eder gjord framställning har Kungl. Maj:t genom remiss den 9 februari 1945 anbefallt statskontoret att till Eder avgiva yttrande över den inom riksdagens andra kammare väckta motionen nr 4 om dyrtids- och kristillägg åt personer, som uppbära livränta enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift. Ämbetsverket får med anledning härav anföra följande.

Jämlikt 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift är innehavare av järnväg skyldig utgiva skadestånd i fall, där någon på grund av järnvägsdrift ljugit döden eller lidit kroppsskada och järnvägens förvaltning eller betjäning är vållande därtill. Motionären torde med sin framställning hava avsett att livränteägare, vilka uppbära livräntor enligt nämnda lag från statens järnvägar, skulle å desamma erhålla viss dyrtidskompensation.

Frågan om beredande i en eller annan form av dyrtidskompensation åt personer, vilka åtnjuta livräntor av här avsedd art, är ett spörsmål av betydligt större räckvidd än vad i motionen göres gällande. Likartade livräntor torde nämligen åvila statsverket i en hel del fall på grund av lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt i anledning av domstolsutslag, därvid livräntan utdömts enbart med stöd av 6 kap. strafflagen. Uteslutet torde ej heller vara, att livräntor utgå av statsmedel enligt lagen den 27 juni 1902 innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, samt lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Samtliga livräntor, om vilka här är fråga, torde i allmänhet ha fastställts efter skälighetsprövning från fall till fall, varvid liksom i fråga om livränta enligt olycksfallsförsäkringslagen hänsyn tagits till den skadades arbetsinkomst samt den genom skadan åsamkade nedsättningen av arbetsförmågan. Vid jämförelse med livräntorna enligt olycksfallsförsäkringslagen bör emellertid uppmärksammas, att dessa senare äro bestämda enligt vissa enhetliga regler, innebärande bl. a. att för livräntan icke finge tagas i beräkning högre årlig arbetsförtjänst än 3 000 kronor (numera 3 900 kronor) samt att, då livräntan är bestämd att vid förlust av arbetsförmågan utgöra två tredjedelar av den skadades årliga arbetsförtjänst, densamma kunnat uppgå till högst 2 000 kronor för år.

Statskontoret håller för sin del före, att såväl de livräntor, vilka i motionen berörts, som även ovannämnda, med denna likartade ofta bestämts efter för den skadade förmånligare bedömningsgrunder, än de enligt olycksfallsförsäkringslagen gällande, i varje fall utan att motsvarande avgränsning uppåt skett av den arbetsinkomst, som tagits till utgångspunkt för fastställande av livräntans storlek. Enligt vad statskontoret har sig bekant förekomma sålunda fall, där livränta, utdömd enligt 1916 års lag om ansvarighet för skada till följd av automobiltrafik, utgår vid sidan av livränta enligt olycksfallsförsäkringslagen och där i fråga om den förslinämnda livräntan bestämts, att densamma skall utgå efter avdrag av den senare.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden kan statskontoret icke tillstyrka, att riksdagen beslutar om åtgärder i motionens syfte. I varje fall tarvar den av motionären väckta frågan enligt statskontorets mening en grundlig utredning.

WILHELM BJÖRCK.

Evert Björn.

/ G. Svenson.

Bilaga B.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss den 9 februari 1945 har Kungl. Järnvägsstyrelsen anbefallts att till Eder avgiva yttrande över motion II: 4 angående dyrtids- och kristillägg åt personer, som uppbära livränta enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Med anledning härav får styrelsen anföra följande.

Såsom motionären framhållit uppbära åtskilliga personer ersättning från statens järnvägar på grund av bestämmelserna i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Skadeståndsbeloppen variera givetvis högst betydligt och utgöra lägst 100 kronor och högst något över 6 000 kronor per år.

På grund av penningvärdets minskning är enligt styrelsens mening en viss höjning av ifrågavarande ersättningar motiverad. Med hänsyn till att dyrtidstillägg åt livräntetagare enligt kungl. förordningen den 19 december 1941 (nr 942) icke utgår med mindre olycksfallet inträffat före den 1 januari 1941, synes tillägg å nu ifrågavarande skadeståndsbelopp böra medgivas endast i de fall, där vederbörande ådragit sig skadan före sistnämnda dag.

Vid övervägande av frågan huru tilläggen böra beräknas, har styrelsen kommit till den uppfattningen, att dyrtidstillägg bör utgå med 20 procent å ett för månad beräknat tilläggsunderlag, vilket såvitt angår skadad person bestämmes på sätt i § 3 kungörelsen den 18 juni 1925 (nr 275) stadgats och för efterlevande i enlighet med § 3 kungörelsen den 15 juni 1923 (nr 267).

Järnvägsstyrelsen får alltså tillstyrka, att dyrtidstillägg enligt ovan angivna grunder måtte, räknat från och med den 1 juli 1945, utgå å de ersättningar, som enligt 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift tillerkänts personer, vilka skadats före den 1 januari 1941.

Antalet personer, som i enlighet härmed skulle komma i åtnjutande av dyrtidstillägg, utgör för närvarande omkring 75 och den årliga kostnaden härfor kan beräknas uppgå till mellan 17 000 och 18 000 kronor.

Stockholm den 20 mars 1945.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

G. DAHLBECK.

Gunnar Ruist.