

Nr 137

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om tillägg till vissa trafiklivräntor, m. m.; given Stockholms slott den 14 september 1967.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade 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) lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 31 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370),
- 4) förordning om tillägg till vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

G. E. Sträng

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 omfattade 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.

Tilläggen avses skola följa livräntorna i beskattningshänseende. För att nå detta syfte föreslås ett förtydligande av anvisningarna till kommunal-skattelagen.

Slutligen föreslås att trafikförsäkringsplikten skall utvidgas till även kommunala motorfordon.

Förslagen avses skola träda i kraft den 1 januari 1968.

Förslag
till
Lag
om tillägg till vissa trafiklivräntor

Häri genom 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 förman utöver det skadestånd som försäkringen har att täcka och utgår även om därigenom det belopp överskrider 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, tvåhundra tjugofem procent,

år 1940, etthundra sjuttiofem procent,

år 1941, etthundra fyrtio procent,

åren 1942—1947, etthundra tjugoprocent,

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 taget, 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. Ansvaret 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.

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.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 31 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370)

Härigenom förordnas, att punkt 1 av anvisningarna till 31 § kommunalskattelagen den 28 september 1928¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Anvisningar

till 31 §.

1. Med pension — — — eller annorledes.
Med *pensionsförsäkring* — — — försäkringen upphör.
Ålderspension, som — — — anses skälig.

¹ Senaste lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 31 § se 1963: 50.

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.

*Utdrag av protokoll över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet på Stockholms slott den
24 februari 1967.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LANGE, KLING, EDENMAN, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *värdesäkring av trafiklivräntor* och anför.

Inledning

Livränta som utgår som skadestånd (skadelivränta) fastställs i princip utan hänsyn till kommande förändringar i penningvärdet. Realvärdet av skadelivränta är sålunda inte säkerställt för framtiden. Penningvärdets utveckling har i skilda sammanhang under senare år föranlett krav på åtgärder för värdesäkring av dessa livräntor, varvid särskilt eftertryck getts åt kravet på kompensation åt trafikens offer.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 17 januari 1964 tillkallades den 15 april samma år åtta sakkunniga för att utreda frågan om värdesäkring av trafiklivräntor och därmed sammanhängande spörsmål. De sakkunniga¹, som antog benämningen *trafiklivräntekommittén*, har den 5 september 1966 avgett betänkandet »Värdesäkring av trafiklivräntor» (SOU 1966: 53).

Efter remiss har *yttranden* över trafiklivräntekommitténs förslag avgetts av försäkringsinspektionen, hovrätten för Västra Sverige, försvarets civilförvaltning, riksförsäkringsverket, poststyrelsen, telestyrelsen, vattenfallsstyrelsen, rikspolisstyrelsen, statens handikappråd, Folksam, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, Trafikförsäkringsföreningen, Kungl. automobil klubben (KAK), Motorförarnas

¹ Justitierådet Erland Conradi, ordförande, dåvarande direktören i Försäkringsaktiebolaget Svea, jur. kand. Lennart Ahlström, byråchefen i försäkringsinspektionen, fil. dr Gerdt Brundin, direktören i försäkringsbolaget Folksam Sten Eriksson, ledamoten av riksdagens andra kammare, advokaten Ingrid Gärde Widemar, ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören Göran Karlsson, kanslirådet Göran Wahlgren och hovrättsrådet Åke Widding.

helnkyterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Sveriges advokatsamfund, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet och Svenska stadsförbundet.

Gällande ordning

Ansvar för skada i följd av trafik med motorfordon m. m.

Ansvar för skada i följd av trafik med motorfordon (trafikskada) regleras främst av 6 kap. strafflagen den 16 februari 1864 (SL), lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen) samt lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen).

I 6 kap. 1 § SL stadgas att skada, som någon tillfogar annan genom brott, skall gäldas av den brottslige, vare sig brottet skett med uppsåt eller av vållande. Skadeståndet skall jämkas efter vad som prövas skäligt, om den som led skadan medverkat därtill genom eget vållande.

Bilansvarighetslagen ålägger ägare, förare och brukare av motorfordon ett mera omfattande skadeståndsansvar för skador, som tillfogas annan person än föraren eller som tillfogas sådan egendom som inte befordras med fordonet. Enligt 2 § bilansvarighetslagen är ägaren ansvarig för sådan skada, även utan vållande. Ägaren är emellertid fri från ansvar, om det framgår av omständigheterna att skadan varken orsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren. Föraren är lika med ägaren pliktig att ersätta sådan skada om det inte framgår av omständigheterna att föraren inte varit vållande till skadan. Bevisbördan är sålunda lagd på ägaren och föraren. Brukar någon utan lov annans fordon, skall enligt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för inträffad skada. Som allmän regel gäller enligt bilansvarighetslagen, att skadeståndet skall jämkas om den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande.

Enligt 1 § *trafikförsäkringslagen* åligger det ägare av motorfordon — med vilken jämförelse den som innehar motorfordon på grund av avbetalningsköp — att ta och vidmakthålla trafikförsäkring på fordonet. Denna försäkringsplikt avser motorfordon, som är registrerat i Sverige eller utan registrering brukas här i trafik (i huvudsak mopeder och utländska motorfordon).

Trafikförsäkringslagen innehåller några undantag från försäkringsplikten. I 2 § fjärde stycket föreskrivs sålunda att trafikförsäkringslagen inte äger tillämpning på motorfordon, som används uteslutande inom vissa inhägnade områden (t. ex. järnvägs- eller fabriksområde). Staten, kommunerna m. fl. är enligt 4 § befriade från skyldigheten att ta försäkring.

Enligt vissa särskilda bestämmelser jämförelse i trafikförsäkringshän-

seende utländska motorfordon under tillfälligt uppehåll i Sverige med motsvarande svenska motorfordon.

Trafikförsäkring medför enligt 3 § rätt att utfå skadeståndet direkt av försäkringsgivaren. I den mån försäkringsgivaren inte gjort annat förbehåll, skall försäkringen täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma för försäkringstagaren i följd av trafik med fordonet. Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren i vissa fall inte ansvarig. I huvudsak är det då fråga om skador på föraren, fordonet eller egendom, som befordras med fordonet. Trafikförsäkringen innefattar sålunda dels en garanti i förhållande till den skadelidande och dels ansvarighetsförsäkring till förmån för försäkringstagaren.

Skyldigheten att hålla motorfordon försäkrat har i trafikförsäkringslagen begränsats till vissa maximibelopp. Enligt 11 § gäller sålunda att försäkringsgivarens ansvar för varje händelse, som medför skada, skall täcka skadestånd om tillhoppa 25 milj. kr. i anledning av personskada med begränsning till 1 milj. kr. för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa 1 milj. kr. i anledning av skada på egendom. Dessa försäkringssummor gäller sedan den 1 januari 1962. Tidigare var beloppen betydligt lägre. Beträffande personskada var sålunda maximibeloppen ursprungligen 60 000 kr. för varje händelse (viss förhöjning vid bussförsäkring) och 20 000 kr. för varje skadad eller dödad person. Dessa belopp höjdes år 1939 till 300 000 kr. resp. 60 000 kr. och år 1955 till 600 000 kr. resp. 200 000 kr.

Enligt 6 § får trafikförsäkring meddelas — förutom av försäkringsanstalt som inrättats av staten — endast av anstalt som fått Konungens tillstånd att driva sådan rörelse (trafikförsäkringsanstalt). Tillstånd är f. n. meddelat åt 17 anstalter, därav tolv svenska och fem utländska. Trafikförsäkringsanstalt är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring, för såvitt inte anstaltens verksamhetsområde är begränsat till viss yrkes- eller intressegrupp e. d. Någon trafikförsäkring genom statlig försäkringsanstalt bedrivs inte.

Om motorfordon inte varit försäkrat fastän skyldighet därtill förelegat enligt trafikförsäkringslagen eller det inte kunnat klarläggas genom vilket fordon trafikskadan förorsakats, är enligt 21 § samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvariga för skadan.

Trafikförsäkringsanstalterna har för reglering av trafikskada, som orsakats av okänt eller oförsäkrat motorfordon och för vilken de är solidariskt ansvariga, bildat en förening kallad Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen ombesörjer också skaderegleringen, när utländskt fordon orsakat skada här, samt en del andra för anstalterna gemensamma uppgifter. För föreningens förbindelser svarar trafikförsäkringsanstalterna efter storleken av influtna premier. Föreningens stadgar har fastställts av Kungl. Maj:t. Varje anstalt är enligt koncessionsvillkoren skyldig att tillhöra föreningen.

Vid regleringen av personskador biträds trafikförsäkringsanstalterna och Trafikförsäkringsföreningen av en rådgivande nämnd, Trafikförsäkringsanstalternas nämnd, vars upprättande och finansiering anstalterna har att tillsammans svara för och vars reglemente godkänts av Kungl. Maj:t. Enligt reglementet skall vid uppgörelse utom rätta nämnden höras i viktigare ersättningsfrågor, bl. a. om ersättning för invaliditet, när nedsättningen av arbetsförmågan uppgår till minst 10 %, och om ersättning för förlust av försörjare.

Över trafikförsäkringsrörelsen utövar försäkringsinspektionen fortlöpande kontroll. För sådant ändamål har inspektionen bl. a. utfärdat trafikförsäkringscirkulär — nu gällande av den 17 april 1963 och den 27 januari 1966 — innehållande bestämmelser om försäkringsbolags uppgifts- och anmälningsskyldighet beträffande trafikförsäkring m. m.

I de fall där motorfordon får eller tidigare fått brukas i trafik här i landet utan trafikförsäkring har motorfordonsägaren i viss utsträckning skyddat sig mot det stränga trafikskadeståndsansvaret genom att ta en frivillig bilansvarighetsförsäkring. Försäkringsbelopp och försäkringsvillkor i övrigt är i stort sett desamma i bilansvarighetsförsäkringen som i trafikförsäkringen.

Den obligatoriska trafikförsäkringen svarar enligt 3 § trafikförsäkringslagen endast för skada, som uppkommit vid trafik här i landet med det försäkrade fordonet. Ansvarighetsförsäkringsfrågan för svenska motorfordon vid färder utomlands regleras delvis genom internationella överenskommelser mellan försäkringsbolag i vissa europeiska länder, som samarbetar på området. De svenska trafikförsäkringsanstalterna har därvid frivilligt åtagit sig ansvaret för försäkrade fordons färder utomlands. Vid färd i andra nordiska länder gäller den svenska trafikförsäkringen utan vidare, medan vid färd i övriga samarbetande länder krävs att motorfordonsägaren innehar ett av den svenska trafikförsäkringsanstalten utfärdat internationellt giltigt trafikförsäkringskort, det s. k. gröna kortet. Skada som orsakas av svenskt motorfordon utomlands regleras i dessa fall av en särskilt inrättad skadebyrå eller av sammanslutningen av trafikförsäkringsanstalterna i det land, där skadan uppkom. Sina utlägg får byrån eller sammanslutningen tillbaka av den svenska trafikförsäkringsanstalten.

Ersättning för nedsatt förvärvsförmåga och förlust av försörjare

Enligt 6 kap. 2 § SL skall vid personskada utges ersättning bl. a. för »hinder eller brist i den skadades näring». Härutöver finns i lag inte några allmänna bestämmelser om ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Den principiella utgångspunkten vid bestämmande av sådan ersättning är emellertid att den skadelidande skall ha full gottgörelse för den förlust i detta hänseende han lidit genom skadefallet, efter avdrag givetvis för vad han uppbu-

rit eller kan komma att uppbära från socialförsäkringen, dvs. den allmänna försäkringen och yrkesskadeförsäkringen. Ersättning för framtida förlust av arbetsinkomst — invaliditet — bestäms härvid enligt praxis att utgå i form av livränta, när invaliditetsgraden uppgår till eller överstiger 10 å 15 %. I övriga fall utges i regel engångsersättning.

Bestämmelser om efterlevandes rätt till skadestånd finns i 6 kap. 4 § SL. Om någon, som enligt stadgande i lag äger rätt till underhåll av den som blivit dödad, genom frånfallet kommer att sakna erforderligt underhåll, är han enligt sagda lagrum berättigad till skadestånd av den som vållat dödsfallet efter vad som prövas skäligt med hänsyn till skadevållarens tillgångar och andra omständigheter. Skadeståndet kan efter omständigheterna sättas att utgå på en gång eller på särskilda tider, dvs. i form av livränta.

Inkomstunderlaget för livränteersättning fastställs på grundval av den skadades eller den avlidnes arbets- och inkomstförhållanden vid tiden för olycksfallet, varvid man dock beaktar konkreta utsikter till löneökning och förbättrade anställningsvillkor. Hänsyn tas numera i praxis också till allmänna löneökningar och därmed penningvärdeförändringar som ägt rum under tiden mellan olyckstillfället och livräntans slutliga bestämmande. I många fall bestäms livräntan emellertid periodvis, bl. a. om det kan antas att den skadades invaliditetstillstånd till följd av olyckan undergår förändringar. Vid omprövningen av livräntan tas hänsyn till aktuella löneförhållanden, vilket bl. a. innebär att man beaktar de förändringar penningvärdet undergått efter olyckstillfället vid uppskattningen av skäligt inkomstunderlag.

Livränta, som utgår på grund av trafikskada (trafiklivränta), fastställs — i likhet med andra skadelivräntor — i princip att utgå i det penningvärde som råder vid tiden för livräntans fastställande. Någon hänsyn tas inte till penningvärdets förändringar under livräntans bestånd. Möjlighet att få det fastställda livräntebeloppet höjt föreligger ej heller för livräntetagaren, såvida inte medgivande härtill lämnats. Medgivande till omprövning av livränta vid ändringar i penningvärdet torde endast i undantagsfall förekomma i praktiken. Realvärdet av livränta är alltså inte säkerställt för framtiden. På frivillighetens väg har dock värdesäkringsfrågan för en mindre del av trafiklivräntorna lösts i begränsad utsträckning. Dels genomförde försäkringsbolaget Folksam år 1959 en förstärkning av bolagets utgående trafiklivräntor. Dels har staten tid efter annan höjt skadelivräntor som utgår av statsmedel.

Försäkringsbestämmelser för trafiklivräntor

För trafikförsäkringsrörelse gäller lagen den 17 juni 1948 (nr 433) om försäkringsrörelse (FL) samt därutöver de särskilda bestämmelser om trafikförsäkring som återfinns dels i trafikförsäkringslagen, dels i koncessionsvillkor och vissa andra föreskrifter.

I trafikförsäkringsanstalts balansräkning skall enligt vissa i 262 § 1 mom. FL upptagna bestämmelser såsom skuld under benämningen försäkringsfond upptas bl. a. värdet balansdagen av anstaltens ansvar på grund av dels inträffade, inte slutreglerade skador (ersättningsreserv), dels löpande försäkringar (premiereserv).

Har trafikskada medfört rätt till livränta skall, så länge livräntan är provisorisk, erforderlig avsättning härför redovisas i ersättningsreserven. Efter det att livräntan slutligt fastställts avförs den från försäkringsbolagets trafikförsäkringsrörelse. Svenskt försäkringsbolag, som äger behålla ansvaret för livränta, redovisar den slutliga livräntan inom livränterörelsen i skadeförsäkringen. Annat svenskt bolag och utländsk försäkringsanstalt skall enligt 12 § trafikförsäkringslagen fullgöra skyldighet att utge livränta på grund av trafikförsäkring genom köp av sådan livränta hos riksförsäkringsverket eller hos behörigt svenskt försäkringsbolag.

Livförsäkringsrörelse skall enligt FL bedrivas på grundval av den s. k. kapitaltäckningsprincipen. Detta innebär att när trafiklivränta fastställs ett belopp fonderas (dvs. bokförs som skuld i trafiklivränterörelsen) som svarar mot livräntans kapitaliserade värde vid denna tidpunkt. Kapitalvärdet, som fastställs enligt de grunder som gäller för livränterörelse i allmänhet, beräknas på basis av antaganden om framtida förhållanden, vari ingår erforderliga riskbedömningar beträffande dödlighet, ränteutveckling o. d. Nu gällande grunder bygger bl. a. på en antagen ränta av 3 %, vilket sålunda innebär att trafiklivränterörelsen, som redovisas som särskild verksamhetsgren, alltid gottskrivs 3 % ränta såsom avkastning på livräntefonden oavsett den verkliga avkastningen. Det ränteöverskott, som kan uppstå till följd av att den verkliga avkastningen överstiger 3 %, överförs från livränterörelsen till medel avsedda för bolagets allmänna konsolidering. Skulle avkastningen understiga 3 %, fylls bristen på samma sätt från de allmänna konsolideringsmedlen. Försäkringsbolagens genomsnittliga placeringsränta uppgår f. n. till 5 à 6 %.

Försäkringsfonden för livförsäkringar skall enligt 274 § FL vara placerad i vissa slag av värdehandlingar, i första hand guldkantade obligationer och in-teckningslån med fullgod säkerhet. Endast en tiondel av fonden får placeras fritt, dock inte i aktier. De värdehandlingar, i vilka fonden redovisas, skall enligt 276 § FL förvaras avskilda på sätt som närmare anges i paragrafen. De försäkrade — i detta fall livräntetagarna — åtnjuter pant-rätt i de förvarade värdehandlingarna till säkerhet för sin fordran på bolaget.

För köp av livränta hos riksförsäkringsverket gäller särskilda av Kungl. Maj:ti fastställda grunder för beräkning av engångspremie och premiereserv. Även dessa grunder bygger på antaganden om framtida förhållanden. Rän-tefoten är här 3 % under tio år och sedan 2,5 %. Livräntefonden förvaltas i likhet med verkets övriga fonder enligt bestämmelserna i reglementet den

26 maj 1961 (nr 265) angående förvaltning av riks försäkringsverkets fonder. Reglementet har i huvudsak samma placeringsbestämmelser som 274 § FL men innehåller inte några bestämmelser om pantsättning till livräntetagarnas förmån.

Trafiklivräntebeståndets omfattning

Trafiklivräntor kan indelas i tre kategorier. Den första gruppen, som är den ojämförligt största, utgörs av livräntor härrörande från den obligatoriska trafikförsäkringen. Därefter kommer de livräntor som utgår på grund av bilansvarighetsförsäkring, tagen av staten, kommun eller sådan enskild motorfordonsägare, för vilken trafikförsäkringsplikt inte förelegat (bilansvarslivräntor). Den tredje gruppen åter omfattar de livräntor som betalas direkt — utan försäkring — av den skadeståndsskyldige; i huvudsak är det här fråga om livräntor, som utgår av statsmedel.

Trafiklivräntebeståndets omfattning den 1 juli 1964 hos försäkringsbolag och statliga myndigheter var enligt verkställd undersökning följande. Från trafikförsäkringen härrörde 5 439 livräntor med — bortsett från belopp som på grund av regress tillföll yrkesskadeförsäkringsinrättning — ett årligt livräntebelopp av 6 799 464 kr. Motsvarande siffror för bilansvarslivräntor var 213 och 247 081 samt för statens del 106 och 200 689. Under senare år har årligen ca 500 nya livräntor tillkommit.

Kapitalvärdet av det livräntebestånd, som kommer från trafikförsäkringen, utgjorde den 1 juli 1964 något över 90 milj. kr. Trafikförsäkringens kostnad för livräntor är dock låg i förhållande såväl till dess kostnader i övrigt som till premieinkomst. Man kan få en bild härav, om kapitalvärdet av under visst år beviljade livräntor ställs i relation till premieinkomst samt till skade- och förvaltningsutgifter under samma år. Bilden är dock inte helt rättvisande. En sådan jämförelse har gjorts för åren 1960—1964 för de svenska trafikförsäkringsanstalterna enligt följande.

År	Kapitalvärdet av beviljade livräntor, milj. kr.	Premieinkomst, milj. kr.	Skadeutbetalningar, milj. kr.	Totala utgifter, milj. kr.	Livräntornas kapitalvärde i % av		
					premieinkomst	skadeutbetalningar	totala utgifter
1960	14	180	135	184	7,8	10,4	7,6
1961	11	188	155	211	5,9	7,1	5,2
1962	14	207	186	247	6,8	7,5	5,7
1963	18	276	210	281	6,5	8,6	6,4
1964	21	332	236	315	6,3	8,9	6,7

Penningvärdets utveckling m. m.

Penningvärdets utveckling sedan år 1929, när den obligatoriska trafikförsäkringen genomfördes, kan utläsas av den indexserie över konsumentprisernas förändringar, konsumentprisindex, som beräknas utan direkta skatter och sociala förmåner och som har år 1949 som bas (100). Konsumentprisindex för tidigare år kan fastställas genom en omräkning av vissa förut anlitade indexserier.

Konsumentprisernas utveckling enligt konsumentprisindex från vissa år fram till år 1966 framgår av följande tabell.

År	Konsumentprisindex (årsmedeltal)	Indexökning från ettvarvt av vidstående år till 1966, %
1929	66	206
1939	66	206
1949	100	102
1954	129	57
1959	153	32
1960	159	27
1961	163	24
1962	170	19
1963	175	15
1964	181	12
1965	190	6
1966	202	---

Konsumentprisindex för december 1966 har fastställts till 206.

Sedan maj 1965 uträknas som ett komplement till konsumentprisindex en ny indexserie, nettoprisindex. För beräkning av nettoprisindex rensas konsumentpriserna från all den indirekta beskattning som belastar konsumtionsvarorna. Nettoprisindex mäter sålunda förändringen i nettopriserna, dvs. priser reducerade med de indirekta skatternas belopp. Den mäter därmed inte den konsumtionsprisutveckling, som skulle ha skett, om det inte existerat någon indirekt beskattning eller om de indirekta skatterna inte hade förändrats. Nettoprisindex beräknas normalt för månaderna februari, maj, augusti, november och december och som basår har valts år 1959.

Nettoprisindex för november 1966 har fastställts till 126.

Utvecklingen av nettoprisindex för perioden 1959—1966 jämfört med konsumentprisindex' förändringar under samma tidrymd framgår av följande tabell.

Nettoprisindex och konsumentprisindex, årsmedeltal för åren 1960—1966, allt med år 1959 = 100

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Nettoprisindex	101,3	103,8	107,0	109,8	114,0	118,7	124,6
Konsumentprisindex	104,1	106,4	111,5	114,6	118,5	124,3	132,5

Värdesäkringen av pensionsförmåner enligt lagen den 25 maj 1962 (nr 381) om allmän försäkring bygger på ett med utgångspunkt i konsumentprisindex för september 1957 indexreglerat basbelopp om 4 000 kr. Basbeloppet fastställs varje månad av Kungl. Maj:t och beräknas genom att det tal (relationstalet), som uttrycker förhållandet mellan konsumentprisindex för tredje månaden före den månad basbeloppet avser och konsumentprisindex för september 1957, multipliceras med 4 000 kr. En avrundning sker till närmaste hundratal kr. För att hindra alltför täta skiftningar i basbeloppet har en spärregel införts. Regeln har den innebörden att en ändring av relationstalet inte skall föranleda ändring av basbeloppet med mindre talet stigit eller nedgått med minst 3 % sedan närmast föregående ändring av basbeloppet vidtogs. För januari 1967 har basbeloppet fastställts till 5 500 kr.

Trafiklivräntekommittén

Inledning. Sammanfattning av kommitténs förslag

Kommittén föreslår, att livränta, som utgår enligt bestämmelserna i trafikförsäkringslagen eller på grund av bilansvarighetsförsäkring, skall höjas med hänsyn till penningvärdets fall och vissa andra omständigheter enligt följande grunder. Livränta som fastställts år 1966 eller tidigare skall dels räknas upp till penningvärdet den 1 januari 1968 — som är den dag då enligt förslaget lagstiftningen skall träda i kraft — dels därefter fr. o. m. år 1969 årligen i princip höjas genom indextillägg, beräknat på grundval av penningvärdets utveckling under senast förflutet år. Till livränta, fastställd år 1967 eller senare, skall fr. o. m. andra kalenderåret efter det då livräntan fastställts likaledes som regel utgå indextillägg. Om indextillägg beslutar Kungl. Maj:t. Därjämte skall enligt förslaget vissa invaliditetslivräntor, som nedsatts till beloppet i följd av tidigare gällande begränsningar i försäkringsgivarens ansvar eller som utgår till den som vid tidpunkten för skadans uppkomst inte fyllt 16 år, höjas genom särskilda tillägg.

Kostnaderna för de föreslagna höjningarna skall bäras av trafikförsäkringstagarna. För finansieringen förordar kommittén — som anser att liv-

räntetagarna bör erhålla fastställda höjningsbelopp med samma garanti som de ursprungliga livräntebeloppen — den metod som nu tillämpas inom trafikförsäkringen i syfte att säkerställa livränta, eller kapitaltäckningsmetoden. Belopp, som motsvarar kapitalvärdet av beslutade höjningar, skall alltså fonderas. Trafikförsäkringens kostnad år 1968 för uppräknig av livräntor, fastställda år 1966 eller tidigare, och för den nämnda särskilda höjningen av vissa livräntor har med denna finansieringsmetod beräknats komma att uppgå till omkring 46 milj. kr. Denna kostnad föreslås skola tas ut av 1968 års försäkringstagare medelst särskilda premietillägg, bestämda så att mopedägare erlägger 1 kr. i tillägg till premien, ägare av motorcykel eller traktor 5 kr., personbilägare 20 kr. och ägare av annat motorfordon 60 kr. För följande år avses värdesäkringskostnaden kunna beaktas vid premiesättningen och inrymmas i den vanliga premien; trafikförsäkringens kostnad år 1969 för indextillägg har med nu angiven finansieringsmetod beräknats till ca 9 milj. kr. eller 1,6 % av uppskattad premieinkomst inom trafikförsäkringen för nämnda år.

För trafiklivränta, som utges av statsmedel eller som utgår på grund av en av staten tagen bilansvarighetsförsäkring, skall gälla särskilda regler. Dessa livräntor skall höjas enligt grunder, som nu angetts, men höjningen skall bekostas av statsmedel. I följd härav uppkommande kostnader för statsverket år 1968 har uppskattats till mellan 50 000 och 60 000 kr.

Trafiklivräntor som utges direkt utan försäkring av annan skadeståndsskyldig än staten lämnas utanför värdesäkringen.

Den juridiska konstruktionen av värdesäkringsförmånerna

Kommittén erinrar till en början om att trafikförsäkringen enligt gällande bestämmelser knutits till det skadeståndsansvar som i anledning av trafikskada kan uppkomma för ägare, brukare och förare av motorfordon. Sambandet mellan skadestånd och trafikförsäkring kan till synes göra det naturligt att ordna trafiklivräntornas värdesäkring genom att låta skadeståndsskyldigheten innebära skyldighet att lämna realvärdesäkrad kompen-sation. Denna väg är dock enligt kommittén av olika skäl inte framkomlig. Direktiven innehåller anvisning om möjlighet att söka lösningen på problemet enbart inom försäkringens ram. Kommittén finner någon annan utväg i detta sammanhang inte vara tänkbar. Värdesäkringsuppdraget avser endast livräntor i anledning av trafikskada, och en lösning av värdesäkringsfrågan på skadeståndsrättslig grund bör inte begränsas till dessa livräntor.

Enligt kommitténs förslag skall compensationen för penningvärdets fall sålunda utgå ur trafikförsäkringen som en särskild förmån utöver det skadestånd försäkringen har att täcka. Försäkringsersättningen höjs utan att motsvarande ökning av skadeståndsskyldigheten genomförs. Livräntetagare, som uppbär bilansvarslivränta på grund av försäkring tagen av annan mo-

torfordonsägare än staten, skall på motsvarande sätt enligt förslaget erhålla kompensationen för penningvärdets fall i form av en särskild förmån utöver livräntebeloppet. För livräntor, som staten har att utge eller som utgår på grund av en utav staten tagen försäkring, konstruerar kommittén — i likhet med vad som tidigare skett när av statsmedel utgående skadelivräntor höjts i särskild ordning — kompensationen som en av staten utgiven särskild förmån utöver den på skadeståndsrättslig grund utgående livräntan.

Kommittén anser inte att frikopplingen av den värdesäkrade delen av trafikförsäkringsförmånerna från de primära ansvarsreglerna medför några komplikationer. Värdesäkringstilläggen avses inte bli av skadeståndsrättslig natur utan tänks utgöra en förmån som tillkommer livräntetagarna genom särskild lagstiftning och som skall bekostas av den samlade trafikförsäkringsrörelsen. Det system av regler inom försäkringen som anknyter till skadeståndsskyldigheten får inte tillämpning på den föreslagna värdesäkring. Kommittén tar särskilt upp frågan om värdesäkringstilläggens ställning när det gäller trafikförsäkringsgivares regressrätt och anför.

Trafikförsäkringsanstalt har under särskilda i lag eller försäkringsavtal angivna förutsättningar möjlighet — och enligt koncessionsvillkoren i vissa fall t. o. m. skyldighet — att vända sig mot det försäkrade fordonets ägare, brukare eller förare och kräva denne på vad anstalten utgett i anledning av försäkringsfallet. Är jämte den berörda trafikförsäkringsanstalten annan helt eller delvis ansvarig för skadan, kan återkrav riktas också mot denne. Krav kan sålunda göras gällande exempelvis mot annan trafikförsäkringsanstalt, vari ett kolliderande fordon är trafikförsäkrat, eller mot Kronan, när skada orsakats av dess oförsäkrade bil, eller mot andra trafikanter än bilister t. ex. mot järnvägar, spårvägar, cyklister eller fotgängare, eller mot väghållare. Denna regressrätt är till sin natur en från den skadelidande härledd rätt och begränsas till sin omfattning av vad den skadelidande ägt uppbära i skadestånd.

Har staten tillhörigt motorfordon orsakat skada, för vilken staten utgett skadestånd, har staten regressrätt efter i huvudsak samma principer som om ersättningen hade utgetts av trafikförsäkringsanstalt. Regressrätt finns även för försäkringsgivare enligt avtal om frivillig bilansvarighetsförsäkring. I de fall där försäkringsgivare inom trafikförsäkringen har regressrätt mot försäkringstagaren (bilägaren), utgår inom bilansvarighetsförsäkringen inte någon försäkringsersättning (försäkringsgivaren är fri från ansvar). F. ö. innehåller avtal om bilansvarighetsförsäkring samma bestämmelser om regress som trafikförsäkringsavtalen.

Eftersom värdesäkringstilläggen således avses bli av annan natur än den på skadeståndsrätten grundade ersättningen är, understryker kommittén, regressrätt utesluten i fråga om dessa tillägg. Kommittén finner inte anledning att vid sidan härav föreslå några särskilda regressregler.

Tillämpningsområdet för värdesäkringsförmånerna

Värdesäkringen är avsedd i första hand för sådana trafiklivräntor som utgår enligt bestämmelserna för den obligatoriska trafikförsäkringen. Alla livräntor, som denna försäkring svarar för, skall enligt kommittén i princip omfattas av värdesäkringen.

Trafikförsäkringen täcker emellertid inte alla de fall, där livränta kan utgå i anledning av trafikskada. Kommittén redovisar de slag av trafiklivräntor som faller utanför trafikförsäkringen. I huvudsak rör det sig om livräntor som utgår dels i följd av skada som uppkommit före den 1 januari 1930 när trafikförsäkringslagen trädde i kraft och som inte omfattas av trafikförsäkringen eller som efter denna tidpunkt orsakats av motorfordon som inte var trafikförsäkringspliktigt när olyckan skedde, t. ex. moped, lättviktsmotorecykel och gummihjulstraktor, dels i följd av skada som orsakats av motorfordon tillhörigt konungahuset, staten, kommun eller diplomat, som enligt 4 § trafikförsäkringslagen är befriade från skyldigheten att hålla sina motorfordon trafikförsäkrade. Vidare faller utanför trafikförsäkringen livränta, vilken utgår som tillägg åt sådan livränta ur trafikförsäkringen som reducerats till följd av maximering av trafikförsäkringens ansvarssummor. Trafiklivräntor, som inte täcks av trafikförsäkringen, indelar kommittén i två grupper, nämligen sådana som utges direkt av den skadeståndsskyldige och sådana som utgår på grund av frivillig bilansvarighetsförsäkring. Antalet trafiklivräntor, som betalas direkt — utan försäkring — av den skadeståndsskyldige, kan fastställas enbart i det fall att de betalas av staten. Den 1 juli 1964 uppgick antalet av statsmedel utgående trafiklivräntor till 106 stycken. Enligt kommitténs undersökningar fanns vid nämnda tidpunkt vidare 213 bilansvarslivräntor. Av dessa livräntor härör bara ett fåtal från försäkringsfall som inträffat före trafikförsäkringslagens ikraftträdande. Övriga bilansvarslivräntor utgår huvudsakligen på grund av försäkring, som tagits av affärsdrivande statligt verk — postverket, televerket och vattenfallsverket — eller av kommun, medlem av konungahuset, diplomat eller mopedägare. Kommunerna har alltsedan andra världskrigets slut haft sina motorfordon försäkrade. Även konungahusets medlemmar och diplomater försäkrar som regel sina motorfordon. Beträffande mopedförsäkringar upplystes i samband med att trafikförsäkringsplikt infördes för mopeder den 1 juli 1961, att mer än hälften av dåvarande mopedägare hade bilansvarighetsförsäkring. Tidigare förekom det slutligen att motorfordonsägare genom frivillig tilläggsförsäkring höjde trafikförsäkringens förhållandevis låga ansvarsbelopp.

Kommittén anser anledning i och för sig saknas att i värdesäkringshänseende göra skillnad mellan å ena sidan trafiklivränta som täcks av trafikförsäkringen och å andra sidan övriga trafiklivräntor. Det finns emellertid enligt kommitténs uppfattning praktiska skäl för att i viss mån begränsa

värdesäkring, när det gäller andra trafiklivräntor än sådana som täcks av trafikförsäkring. I förslaget utesluts sålunda de fall där kommun eller enskild motorfordonsägare förpliktats eller åtagit sig att utge trafiklivränta och livräntan inte täcks av någon försäkring alls. Dessa fall är säkerligen inte många. Kommunerna har som nyss nämnts numera sina motorfordon försäkrade. Det kan emellertid, trots att det inte gått att fastställa, finnas fall i vilka trafiklivränta utbetalas direkt av kommun. Kommittén anser — bl. a. med hänsyn till ovissheten huruvida sådana livräntor verkligen existerar — anledning saknas att i dessa fall lagstiftningsvägen skapa värdebeständigt skydd. Kommittén räknar med att värdesäkring för detta slags livräntor kommer att lösas på grundval av kommittéförslaget genom frivilligt åtagande av vederbörande kommun. Beträffande livräntor, för vilka enskild motorfordonsägare är ansvarig och som inte täcks av något slags försäkring, finner kommittén det vara praktiskt omöjligt att föreslå någon lösning av frågan om värdebeständigt skydd. Härom anför kommittén.

Ligger inte försäkring till grund för livräntan, måste själva skadeståndsskyldigheten modifieras, om värdesäkring, som belastar den skadeståndsskyldige, skall införas. Många gånger är det säkerligen så att ej ens det ursprungligen fastställda livräntebeloppet av ekonomiska skäl kunnat uttagas från den enskilde skadeståndsansvarige. En lösning vore givetvis att låta antingen staten eller trafikförsäkringen stå för värdesäkring. I direktiven har dock uttryckligen fastslagits att värdesäkring — utom beträffande statens egna trafiklivräntor — skall ske utan anlitande av allmänna medel. Därjämte saknas i dessa fall sådan anknytning till trafikförsäkringen att det skulle vara rimligt att denna försäkring skall stå för kostnaderna. F. ö. torde mycket stora administrativa svårigheter föreligga att få reda på alla aktuella fall. En lösning efter sist antydda linjer måste därför avvisas.

För övriga slag av trafiklivräntor som inte täcks av trafikförsäkring finns enligt kommittén goda förutsättningar för en praktiskt genomförbar lösning av värdesäkring. Staten får svara för värdesäkring av de trafiklivräntor som utges direkt av statsmedel eller på grund av bilansvarighetsförsäkring, tagen av statlig myndighet. Värdesäkring av frivilliga bilansvarslivräntor i övrigt kan lösas på olika sätt. Kommittén framhåller att förhållandena från värdesäkringssynpunkt i viss mån är likartade för trafikförsäkring och bilansvarighetsförsäkring. Även inom sistnämnda försäkring är livräntebeloppet fullständigt redovisat hos de olika bolagen. Vidare förekommer på sätt och vis också här ett försäkringstagarkollektiv som kan svara för värdesäkringskostnaden. Försäkringen är dock inte obligatorisk. Den teoretiska möjligheten finns att försäkringsunderlaget minskar, om premien höjs för att täcka kostnader för värdesäkring. Frågan synes därför inte kunna lösas tillfredsställande inom bilansvarighetsförsäkringsram. Även andra skäl talar mot en sådan lösning. De bilansvarslivräntor, som utgår på grund av tilläggsförsäkring för höjning av ansvarsbeloppet, har genom sin karaktär av tilläggsbelopp till en i fråga om

beloppet begränsad livränta från trafikförsäkringen en naturlig anknytning till denna försäkring och dess försäkringstagare. Sådan anknytning föreligger även i andra fall. För de typer av motorfordon, som varit orsak till att bilansvarslivräntor utgår, stadgas numera trafikförsäkringsplikt i viss utsträckning. Det sagda gäller bilansvarslivräntor i anledning av försäkringsfall före trafikförsäkringslagens ikraftträdande eller under tid motorfordon — t. ex. mopeder — varit undantagna från försäkringsplikt. — Kommittén föreslår vidare att undantaget från försäkringsplikt för kommunernas motorfordon upphävs i samband med värdesäkringens genomförande. Även kommunerna skulle därigenom i framtiden komma att ingå i den obligatoriska trafikförsäkringens försäkringstagarkollektiv. Praktiskt taget skulle då endast konungahuset och diplomater såsom försäkringstagare inom bilansvarighetsförsäkringen svara för värdesäkringen av det äldre bilansvarslivräntebeståndet, vilket helt eller till allra största delen härrör från försäkringar, tagna av andra kategorier. Detta är självfallet inte rimligt. Från de anförda synpunkterna anser kommittén det sålunda vara befogat, att trafikförsäkringen står för kostnader för värdesäkringen av nu ifrågasvarande bilansvarslivräntor. Därigenom kommer bilansvarslivräntorna att i värdesäkringshänseende jämföras med trafikförsäkringens livräntor.

Kommittén gör dock ett avsteg från den föreslagna principen. Utgår ansvarslivräntor på grund av bilansvarighetsförsäkring avseende sådant motorfordon som enligt 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen i dess nuvarande lydelse är undantaget från trafikförsäkringsplikt, lämnas sådan livränta utanför värdesäkringen. Det gäller här motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område. Anledningen till undantaget är att kommittén anser att den gränsdragning mellan försäkringspliktiga och icke försäkringspliktiga motorfordonsslag som blir gällande efter ett eventuellt genomförande av kommitténs förslag om trafikförsäkringsplikt för kommuner bör vara avgörande i fråga om värdesäkringsförmånernas tillämpningsområde.

I ett särskilt avsnitt behandlar kommittén frågan om värdesäkring av trafiklivräntor med internationell anknytning, dvs. frågan i vad mån värdesäkringen skall omfatta även livränta, som utgår i anledning av skada orsakad av utländskt motorfordon här i landet eller av svenskt motorfordon utomlands. Kommittén erinrar om att i utomobligatoriska förhållanden skadestånd med internationell anknytning i allmänhet bedöms enligt lagen i det land där den skadegörande handlingen blivit begången. Det kan därför, framhålls det, vara naturligt att låta frågan om värdesäkring av livräntor med internationell anknytning lösas på basis av samma principer som gäller för den grundläggande skadelivräntan. Härigenom kan en enkel och klar regel skapas av innebörd att värdesäkringen omfattar enbart livränta på grund av trafikskada som uppkommit i Sverige. En sådan lösning sägs passa

väl ihop med den obligatoriska trafikförsäkringens konstruktion, enligt vilken endast sådan skada täcks som uppkommit vid trafik här i landet.

Frågan kan dock enligt kommittén ses även ur andra aspekter. Trafikförsäkringen står socialförsäkringen nära, och det kan främst av sociala skäl synas angeläget att låta kompensationen för penningvärdeförsämringen tillfalla alla livräntetagare med anknytning till Sverige. En lösning efter sådana linjer skulle kunna innebära, att värdesäkringen skulle omfatta dels livräntor i följd av trafikskada här i landet dels ock livräntor som i anledning av trafikskada utomlands utgår till personer, som har stadigvarande hemvist här i landet. Även andra gränsdragningar sägs vara tänkbara.

En från alla synpunkter tillfredsställande reglering är enligt kommittén svår att åstadkomma. I detta sammanhang vill kommittén emellertid inte tillmäta sociala rättvisekrav avgörande betydelse. Av försäkringsmässiga hänsyn anses värdesäkringen böra avgränsas så att den i huvudsak omfattar enbart livräntor från den obligatoriska trafikförsäkringen. Kommittén finner det därför ligga närmast till hands att även beträffande nu förevarande mera begränsade fråga låta trafikförsäkringens giltighetsområde vara utslagsgivande. Värdesäkringen skall alltså omfatta enbart de livräntor, som härrör från trafikskada här i landet.

Vissa praktiska konsekvenser av den valda lösningen belyses av kommittén, som anför.

Det avgörande är om den trafikskada, som föranlett livränta, uppkommit här i landet. Ovidkommande blir om skadan orsakats vid trafik med i Sverige registrerat fordon eller med utländskt fordon. Ej heller spelar livräntetagarens nationalitet eller hemvist någon roll. Är det fråga om en utlänning, som invalidiserats vid tillfällig vistelse här i landet, påverkas kompensationens storlek inte av valutakurserna eller av att penningvärdet ev. utvecklas annorlunda i Sverige än i utlänningens hemland. Har trafikskada däremot inträffat utomlands utesluts i anledning därav utgående livränta från värdesäkringen, oavsett om skadan orsakats av en svensk eller utländsk bil eller oavsett om livräntetagaren är svensk eller utlänning. En svensk, som färdas utomlands såsom passagerare i en svensk bil, och vid trafikskada, orsakad av den svenske bilföraren, ådrar sig så svåra personskador att han tillerkänns livränta av den trafikförsäkringsanstalt, vari bilen försäkrats, får med den förordade lösningen inte sin livränta värdesäkrad för framtiden. Detta kan synas beklagligt, men framstår som mindre anmärkningsvärt om man betänker att även själva skadeståndskravet i detta fall troligen bestämts av ett utländskt rättssystemens regler.

Principer för värdesäkringen

Kommittén gör i fråga om värdesäkringen skillnad mellan redan bestämmd trafiklivränta (äldre trafiklivränta) och nytillkommande trafiklivränta. Som äldre trafiklivränta betecknas sådan livränta som fastställts senast ett år innan ett förslag om värdesäkring genomförts. Till kategorien ny-

tillkommande trafiklivränta hänförs livränta som fastställts efter sagda tidpunkt.

Med syfte att återställa realvärdet av äldre trafiklivräntor föreslår kommittén en engångsuppräkning av sådan livränta i samband med reformens genomförande. Uppräkningen avses skola för varje livränta ske med belopp som totalt i princip svarar mot den nedgång i penningvärdet som ägt rum efter dess fastställande. Som mätare på penningvärdeförändringen väljer kommittén konsumentprisindex.

Kommittén diskuterar härefter frågan om den framtida värdesäkring av de äldre livräntorna och nytillkomna livräntor kan göras automatisk genom anpassning till penningvärdets ändringar sådana dessa kommer till uttryck i konsumentprisindex. Genom att låta livräntebeloppet kontinuerligt följa penningvärdet motverkas eftersläpning för livräntetagaren. Kommittén avvisar emellertid tanken på automatisk anpassning, eftersom detta sägs medföra olägenheter, och anför.

Livräntebeloppen måste måhända höjas ett flertal gånger varje år och varje gång med relativt små belopp. Detta föranleder i sin tur, med den finansieringsmetod kommittén valt, ofta förekommande omräkningar av försäkringsfonden och därav betingade fondavsättningar. I viss mån skulle dock nu berörda olägenheter kunna undvikas genom någon spärregel, som skapade garantier mot alltför täta ändringar av livräntebeloppen. Vidare kan det för att undvika en orimligt tung premiebelastning för trafikförsäkringstagarna givas fall — såsom stark inflation i förening med kraftig minskning av trafikförsäkringsunderlaget — där en automatiskt verkande värdesäkringsregel skulle behöva helt eller delvis sättas ur spel.

Kommittén föreslår i stället ett system, enligt vilket livräntan skall omprövas varje år och förses med särskilt tillägg, s. k. indextillägg, i den mån penningvärdet nedgått under det senast förflutna året. Det synes kommittén böra tillkomma Kungl. Maj:t att med stöd av i lag angivna grunder bestämna storleken av varje års indextillägg. Dessutom föreslås regler, som gör det möjligt för Kungl. Maj:t att när särskilda skäl föreligger förordna att höjning inte skall äga rum eller att indextillägg skall utgå i mindre omfattning. Den föreslagna ordningen medför enligt kommitténs uppfattning inte några olägenheter för livräntetagarna men däremot administrativa fördelar för trafikförsäkringen.

Tidpunkten för livräntans fastställande bör enligt kommittén i princip tas till utgångspunkt vid beräkningen av värdesäkringsförmånernas storlek, eftersom livräntans belopp bestämts med hänsyn till det då gällande penningvärdet. Konsumentprisindex fastställs för varje månad men kommittén anser att man bör kunna nöja sig med att behandla alla livräntor, som tillkommit under ett kalenderår, lika. Konsumentprisindex' medeltal för varje år kan då lämpligen bilda grundvalen för höjningen av livräntorna.

Kommittén diskuterar i fortsättningen frågan om full kompensation skall lämnas för penningvärdets nedgång. Livräntetagarnas rätt till full kompensation bör avvägas mot trafikförsäkringstagarnas premiekostnad för värdesäkringstillägg. Kostnaderna för fullständig kompensation synes kommittén inte vara av sådan storleksordning, att man i och för sig behöver tveka inför tanken att lämna livräntetagarna sådan kompensation. Kommittén behandlar emellertid trots detta vissa med frågan sammanhängande spörsmål, bl. a. frågan om differentiering av kompensationsförmånerna, och ägnar därvid särskild uppmärksamhet åt en differentiering efter skilda grader av invaliditet.

Kommittén understryker till en början att, även om förhållandena i de enskilda fallen varierar, vållar lindriga skador, som medför låg invaliditetsgrad, i allmänhet inte någon bestående minskning av arbetsinkomsten. Inom socialförsäkringen gäller också att nedsättning av arbetsförmågan skall ha uppnått viss grad för att föranleda rätt till invaliditetslivränta eller förtidspension. Även inom trafikförsäkringen har, framhåller kommittén, invaliditetsgraden viss betydelse. Invalider, vilkas invaliditetsgrad uppgår till högst 15 %, får numera ofta engångsersättning och inte livränta. Även i en del fall, där invaliditetsgraden är högre, 20 % eller undantagsvis ännu mera, har reglering skett med engångsbelopp. Inom skaderegleringen finns numera en tendens att i ökad omfattning från början ersätta livräntan med engångsersättning. Det är här ofta fråga om fall, där invaliditeten inte kan anses få någon nämnvärd inverkan på den skadades förvärvsförmåga.

Antalet invaliditetslivräntor avseende en invaliditet av mindre än 20 % utgör enligt kommitténs undersökningar av nuvarande trafiklivräntebestånd en tredjedel av totala antalet invaliditetslivräntor och dess andel av det årliga livräntebeloppet ungefär en femtedel. I förhållande till det totala beståndet trafiklivräntor — efterlevandelivräntor även medräknade — utgör nämnda grupp invaliditetslivräntor omkring en fjärdedel och dess andel i det årliga beloppet knappt en sjättedel.

Kommittén betonar, att det årliga livräntebeloppet vid en invaliditetsgrad av 20 % eller därunder ofta är så ringa att det för livräntetagaren inte är av större ekonomisk betydelse. Detta talar i viss mån mot att låta en indexreglering komma livräntetagare med så låg invaliditetsgrad till del. Å andra sidan synes det kommittén som om ett medtagande av dessa livräntor vid en indexreglering inte skulle innebära nämnvärt ökade kostnader. Emellertid kan problemet ses även ur andra synvinklar. Kommittén anför därvid.

En invaliditetsgräns för rätten till värdesäkring innebär — oavsett vilken invaliditetsgrad som väljs som gräns — en tröskel. En skillnad i invaliditet på kanske 5 % (t. ex. mellan 20 och 25 %) skulle kunna medföra mycket betydande olikheter efter reformens genomförande. En gräns-

dragnig kan aldrig bli rättvis; förutsättningarna för och de faktiska möjligheterna att motverka ekonomiska skadeverkningar av ett olycksfall skiftar från fall till fall. Även inom grupper av invalider med relativt hög invaliditetsgrad kan förekomma fall, där den ekonomiska invaliditeten understiger den medicinska. De skador som brukar bedömas medföra medicinsk invaliditet är i och för sig ägnade att reducera vederbörandes förvärvsmöjligheter.

Enligt gällande bestämmelser finns i vissa fall möjlighet för livräntetagaren att byta ut livräntan mot ett kapitalbelopp. Medgivande till utbyte kan bl. a. ges om livräntetagaren avser att investera kapitalbeloppet i ett egnahem eller i en rörelse. Rätten till utbyte blir givetvis — framför allt för nuvarande livräntetagare med livräntor fastställda för länge sedan — mera värd, om livräntans belopp anpassats efter penningvärdeförändringarna. Även för livräntetagare med låg invaliditetsgrad kan det av sociala skäl vara önskvärt med en förbättrad ställning i förevarande avseende.

Att utesluta livräntor avseende låg invaliditet från kompensationen är enligt kommitténs mening inte tilltalande. Det går inte att med ett sådant system åstadkomma riktiga resultat i alla fall. Denna synpunkt talar även mot en differentiering efter livräntans belopp eller efter livräntetagarens person eller andra närbesläktade grunder.

Kommitténs överväganden i fråga om kompensationsnivå och kompensationsförmånernas differentiering leder till att alla livräntetagare i princip bör beredas full kompensation för penningvärdets fall.

Särskild höjning av vissa trafiklivräntor

Även andra orsaker än penningvärdeförsämring kan finnas till att äldre trafiklivräntor utgår med lägre belopp än som skulle ha varit fallet om ersättningsfrågan bedömts enligt numera gällande ordning. Sålunda har, framhåller kommittén, tidigare gällt kraftiga begränsningar i fråga om trafikförsäkringens (bilansvarighetsförsäkringens) ansvarssummor, vilket kan ha resulterat i att endast viss del av den livränta som tillkommer den skadelidande kunnat täckas av och utbetalas ur trafikförsäkringen (maximerade livräntor). Vidare har tidigare vid prövning av invaliditetsersättning till personer som skadats i mycket ung ålder, dvs. innan de kommit ut i arbetslivet (livräntor till personer som skadats i unga år), tillämpats andra normer än nu gällande; dessa äldre normer har ofta medfört lägre livränteersättning än den som skulle ha utgått enligt nu tillämpade grunder.

Kommittén har enligt sina direktiv även beaktat nu angivna förhållanden och framlägger förslag avsedda att i viss mån begränsa de negativa effekter, som dessa förhållanden kan ha inneburit för ifrågavarande livräntetagare.

Vad först angår maximerade livräntor innehåller enligt kommitténs undersökningar trafiklivräntebeståndet den 1 juli 1964 sammanlagt 583 sådana livräntor. Av dessa utgick 219 till personer, vilkas invaliditetsgrad var 50 % eller högre. Den 1 mars 1966 hade sistnämnda antal nedgått till

190. De belopp, med vilka livräntorna årligen begränsats, varierar i det särskilda fallet från några kronor till över 10 000 kr.

De ursprungligen gällande maximigränserna, 60 000 kr. i anledning av personskada (viss förhöjning vid bussförsäkring) med begränsning till 20 000 kr. för varje skadad eller dödad person, har höjts successivt genom lagändringar åren 1939, 1955 och 1961. Nu gällande maximigränser — 25 milj. kr. i anledning av personskada med begränsning till 1 milj. kr. för varje dödad eller skadad person — är enligt kommitténs uppfattning så höga att de inte spelar någon roll i praktiken. Trafikförsäkringens ansvar kan därför numera i realiteten betraktas som obegränsat. Det förefaller kommittén motiverat att i samband med värdesäkringen av äldre trafiklivräntor rätta till de ojämnheter som uppstått till följd av dessa vid skilda tidpunkter gällande olika ersättningsmaxima. En värdesäkring enligt kommitténs förslag måste nämligen bl. a. även få till konsekvens att förhöjningsbelopp får utgå även om detta skulle innebära att maximigränsen för livräntan kommer att överskridas. Om man inte gör något åt dessa maximerade livräntor, skulle, framhåller kommittén ytterligare, skillnader i äldre livräntefall bli än mer framträdande efter genomförandet av en värdesäkring. Även sociala skäl kan enligt kommittén i vissa fall tala för en extra kompensation.

Kommittén har ansett sig inte böra föreslå en fullständig kompensation av det framtida årliga livräntebortfallet; inte ens en begränsad kompensation till alla berörda livräntetagare är tänkbar. Detta skulle medföra alltför stora kostnader. Avvägningen mellan kompensationsintresset och kostnaden föranleder kommittén att först och främst begränsa rätten till särskilt tillägg till sådana livräntetagare, som uppbär invaliditetslivräntor, och inom denna grupp till dem, vilkas arbetsförmåga i anledning av trafikskadan nedsatts med minst 50 %. Det är nämligen i dessa fall som enligt kommitténs erfarenhet maximeringen verkat kraftigast i fråga om deras möjlighet att erhålla skälig försörjning.

Kommittén avvisar tanken på en kompensation i form av generella tillägg som skulle utgå till livräntetagarna oavsett förlustens storlek i det enskilda fallet. Till utgångspunkt för det särskilda tilläggets beräkning tas i stället det årliga inkomstbortfall som maximeringen inneburit för livräntetagaren. Detta bortfall kan som regel fastslås. I de enstaka fall, där erforderligt material saknas för en beräkning av livräntebortfallet, anses tillägget höra beräknas till den sannolika förlusten eller till vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. Med en sådan lösning kommer tillägget att bestämmas under hänsynstagande till det penningvärde, som rådde vid livräntans fastställande. Det är då naturligt att även det särskilda tillägget värdesäkras i samma ordning som livräntan.

Kompensationen kan dock inte göras fullständig. Särskild höjning av aktuella maximerade livräntor — till antalet 190 — beräknar kommittén be-

tinga en kapitaliserad kostnad om 6 milj. kr., om tillägget för den enskilde livräntetagaren maximeras till 2 000 kr. om året. Fram till den 1 januari 1968 kan kostnaden genom beståndets naturliga avveckling antas ha nedgått med 10 % eller till 5,4 milj. kr. Kommittén kommer till det resultatet, att man bör kunna acceptera en kapitalkostnad av 6 milj. kr. men inte gärna mera. Det föreslås sålunda en individuell omprövning av de maximerade livräntorna under förutsättning att livräntetagarens invaliditet uppgår till minst 50 % och att höjningen i varje enskilt fall inte överstiger 2 000 kr. om året. För att undvika onödiga administrationskostnader för sådana höjningar som torde vara förhållandevis obetydliga även för livräntetagarna synes det kommittén vidare lämpligt att höjning inte sker om tillägget inte skulle uppgå till 100 kr. om året.

Kommittén befarar att förslaget om höjning av maximerade livräntor kan leda till mindre tilltalande resultat i vissa undantagsfall. Livräntetagarens nuvarande inkomst- och arbetsförhållanden kan vara sådana att det kan vara stötande att nu ge honom ett tillägg, som i viss mån är betingat av sociala skäl. Det anses ogörligt att i lag ge fullständiga regler för en bedömning av sådana fall. Därför synes det böra finnas utrymme för en skälighetsprövning som tar hänsyn till livräntetagarens ekonomiska förhållanden eller omständigheterna i övrigt.

Beträffande livräntor till personer som skadats i unga år understryker kommittén att de nuvarande för livräntetagarna fördelaktigare beräkningsnormerna har tillämpats sedan början av 1960-talet.

Trafiklivräntebeståndet den 1 juli 1964 innehåller enligt kommitténs undersökningar sammanlagt 26 invaliditetslivräntor, som fastställts före år 1960 och där livräntetagaren vid livräntans fastställande var under 16 år. I elva av dessa fall var livräntetagarens arbetsförmåga i anledning av trafikskadan nedsatt med minst 50 %. Livräntematerialet kan möjligen innehålla ytterligare ett antal inte påträffade fall, där livräntetagaren vid försäkringsfallets inträffande inte uppnått 16 års ålder.

Till de svårast invalidiserade unga livräntetagarna kan visserligen utgå förtidspension eller annan ersättning enligt lagen om allmän försäkring. Även om så är fallet kan enligt vad kommittén framhåller den ersättning, som dessa livräntetagare uppbär, numera inte anses vara skälig. Detta är särskilt kännbart för dem som till följd av avsevärd nedsättning i arbetsförmågan, 50 % eller mera, inte i någon större utsträckning kan kompensera sig genom eget arbete.

Att helt ompröva de svåraste livräntefallen och därvid om möjligt anpassa livränteersättningen efter nuvarande normer förefaller kommittén vara utslutet av flera orsaker. En sådan omprövning skulle bl. a. stöta på stora praktiska svårigheter och i realiteten innebära att den till grund för försäkringsansvaret liggande skadelivräntan ändrades till beloppet genom att nu-

varande skaderegleringspraxis tillades retroaktiv verkan. Anledning saknas enligt kommittén att på detta begränsade skadeståndsområde genomföra en så ingripande reform. Sociala skäl talar emellertid starkt för att de hårdast drabbade livräntetagarna i stället bereds extra kompensation i samband med den aktuella reformen, särskilt som det visat sig att detta skulle medföra relativt obetydliga kostnader. Behovsprövning i varje särskilt fall torde knappast kunna komma i fråga. Tilläggen bör enligt kommittén fastställas till vissa bestämda belopp, lika för alla med ungefär samma invaliditet, att utgå efter det livräntorna uppräknats till 1967 års penningvärde. Kommitténs lösning är således följande. Under förutsättning att livräntan fastställts senast år 1959 får livräntetagare, som skadats före 16 års ålder och vars arbetsförmåga genom skadan blivit nedsatt med minst hälften, fr. o. m. år 1968 ett särskilt tillägg till livräntan. Detta utgör 1 500 kr. om året om arbetsförmågan är nedsatt med minst två tredjedelar och i övriga fall 1 000 kr. om året.

För de elva livräntefall som nämnts i det föregående innebär kommitténs förslag att det årliga livräntebeloppet sammanlagt ökar med 14 000 kr. Livräntematerialet kan därjämte innehålla ytterligare lika många fall, som kan vara berättigade till detta slags höjning.

Finansieringsfrågan

Kommittén har ingående behandlat frågan om finansieringen av värdesäkringen samt diskuterat och kostnadsberäknat olika finansieringsalternativ. För statens del anses finansieringsfrågan inte utgöra något problem. Den kostnad staten kan åsamkas bör således från finansieringssynpunkt behandlas på samma sätt som statens övriga löpande utgifter.

Finansieringen inom trafikförsäkringen kan, framhåller kommittén, lösas efter olika linjer. I huvudsak rör det sig dock om två olika system, kapitaltäckningssystemet resp. fördelningssystemet, som emellertid också kan kombineras på olika sätt. Kapitaltäckningssystemet innebär att kapitalvärdet av den försäkringsförmån som skall utgå redovisas som skuld i försäkringsrörelsen (fonderas). Tillgångar svarande mot denna skuld skall placeras och pantsättas i enlighet med givna föreskrifter. Fördelningssystemet däremot kräver inte någon sådan fondering. Varje års utgifter för försäkringsförmåner finansieras i stället genom de premier som influtit under året.

Kommittén behandlar i huvudsak tre finansieringsmetoder. Två av dem bygger på kapitaltäckningssystemet, medan den tredje innebär tillämpning av fördelningssystemet. Kommittén betecknar dessa metoder kapitaltäckningssystem A, kapitaltäckningssystem B och fördelningssystemet samt beskriver dem enligt följande.

Kapitaltäckningssystem A ansluter sig nära till den ordning som nu används för finansieringen av trafiklivräntor. Kostnaden för uppräknning av äldre livräntor skall kapitaliseras och beloppet fonderas enligt samma grun-

der som gäller för de ursprungliga livräntebeloppen. Kostnaden kan tas ut av försäkringstagarna som engångspremie eller betalas under en amorteringstid av t. ex. fem år. Härefter sker årsvis en indexhöjning dels av de sålunda uppräknade äldre livräntorna, dels av senare tillkomna livräntor. Varje års indextillägg kapitaliseras och motsvarande belopp fonderas. Vid bestämmande av premierna för trafikförsäkringen skall den till följd härav ökade kostnaden beaktas.

Kapitaltäckningssystem B innebär såtillvida en modifiering av system A att till grund för beräkning av kapitalvärdet läggs även ett antagande om penningvärdets framtida utveckling. En livränta kan därigenom i princip redan från början göras värdebeständig för all framtid. Detta kan ske genom att det konventionella ränteantagandet i beräkningsgrunderna för livräntefonden byts ut mot ett antagande rörande realränta (realränta = skillnaden mellan placeringsränta och allmänna prisnivåns procentuella ökning).

Enligt nu gällande grunder tillämpas ett ränteantagande av 3 %. Om man i stället vid livräntans kapitalisering räknar med realränta och använder de medel, med vilka den verkliga kapitalavkastningen överstiger vad som svarar mot realränteantagandet, till att bekosta indexhöjningarna på livräntan, bör den från början gjorda avsättningen, åtminstone i den mån penningvärdets försämring inte avviker allt för mycket från den antagna utvecklingen, förslå till att göra livräntan värdebeständig. Antas realräntan vara lika med noll och är den genomsnittliga placeringsräntan 5 %, täcker systemet en årlig inflation om 5 %.

Genom realränteantagandet sätter man en viss gräns inom vilken penningvärdeförsämringen kan beaktas. Blir indexutvecklingen långsammare än som antagits, bör systemet inbegripa en möjlighet att kvarhålla det därigenom uppkommande överskottet inom livränterörelsen för att framdeles kunna tas i anspråk, om penningvärdet skulle sjunka snabbare än som svarar mot det gjorda antagandet.

Vid bestämmande av premie för trafikförsäkringen får man beräkna den ökade kostnad som uppstår varje år genom att under året fastställda livräntor i princip görs värdebeständiga för all framtid.

För det äldre livräntebeståndet innebär denna metod, att livräntornas kapitalvärde måste räknas om efter ett realränteantagande och att livräntefonden måste ökas i förhållande härtill med erforderliga tillskottsmedel. Kostnaden får tas ut av nuvarande generation försäkringstagare, eventuellt genom fördelning på ett antal år.

Vid en finansiering enligt *fördelningssystemet* förekommer inte någon kapitalisering av beslutade höjningar eller någon fondering till säkerställande av de höjda livräntebeloppen. Försäkringstagarna får här varje år betala all den kompensation för penningvärdets nedgång, som utgått till livräntetagarna under året.

Kommittén har baserat kostnadsberäkningarna på att värdesäkringen genomförs den 1 januari 1968. Kommittén har uppskattat trafiklivräntebeholdet hos riksförsäkringsverket och försäkringsbolagen nämnda dag med ledning av motsvarande bestånd den 1 juli 1964. Kapitalvärdet av trafiklivräntebeholdet den 1 januari 1968 beräknas uppgå till ca 150 milj. kr. Som förutsättning för beräkningarna antas vidare att kompensationen för penningvärdets nedgång skall vara fullständig och följa utvecklingen av konsumentprisindex samt att detta index stiger med sammanlagt 10 % under åren 1966 och 1967. För system B tillämpar kommittén en realränta lika med noll.

Beträffande beräkningarna reserverar sig kommittén för de felkällor som ligger i en bedömning av den framtida utvecklingen inom trafikförsäkringen.

Kostnaden för uppräknigen av äldre livräntor den 1 januari 1968 vid finansiering enligt kapitaltäckningssystem A och B anges enligt följande.

Finansieringsmetod	Kapitalvärde av livräntefond 31/12 1967 enligt nuvarande grunder, milj. kr.	Kostnad i milj. kr. för uppräknigen av livräntefond på grund av		Total uppräkningskostnad, milj. kr.
		ändrat räntesantagande	livräntans indexhöjning	
Kapitaltäckningssystem A	150	—	40	40
Kapitaltäckningssystem B	150	84,5	61,5	146

Om premieinkomsten inom trafikförsäkringen år 1968 antas ha stigit till storleksordningen 540 milj. kr., uppgår engångskostnaden för värdesäkringen den 1 januari 1968 vid finansiering enligt system A till drygt 7 % av premieinkomsten. Motsvarande andel för engångskostnaden vid system B utgör 27 %.

Kommittén anmärker att trafikförsäkringen år 1968 med system B kommer att belastas även med ökade kostnader för livräntor som tillkommer under året. Denna kostnadsökning kan beräknas till 18 milj. kr. Trafikförsäkringens totala kostnad år 1968 för värdesäkringen enligt system B utgör därför 164 milj. kr.

Värdesäkringskostnaderna år 1968 enligt fördelningssystemet beräknas med utgångspunkt i att det totala årliga trafiklivräntebeloppet då vuxit till omkring 11 milj. kr. Årskostnaden 1968 för indexhöjning av nämnda belopp uppskattas till ca 3,1 milj. kr., vilket motsvarar knappt 0,6 % av den premieinkomst som antas uppkomma för trafikförsäkringen detta år.

För år 1969 har kommittén angett trafikförsäkringens beräknade värdesäkringskostnader vid olika finansieringsalternativ till följande belopp.

Kapitaltäckningssystem A	9	milj. kr.
Kapitaltäckningssystem B	21	milj. kr.
Fördelningssystemet	3,5	milj. kr.

De kostnadsberäkningar som nu redovisats omfattar inte den kostnadsökning som de av kommittén föreslagna särskilda tilläggen till maximerade livräntor resp. livräntor till personer som skadats i unga år antas medföra. Den 1 januari 1968 skulle de särskilda tilläggen för vissa maximerade livräntor enligt kommittén innebära en ökning av det totala årliga livräntebeloppet med 360 000 kr. Kapitalvärdet av tilläggen, beräknat enligt nuvarande grunder, skulle utgöra sammanlagt 5,4 milj. kr. Motsvarande siffror för tilläggen till unga personer är årligt livräntetillägg om ca 28 000 kr. och kapitalvärde om ca 600 000 kr.

Vid diskussionen av de olika finansieringsalternativens för- och nackdelar anför kommittén till en början att valet av finansieringsmetod har stor betydelse såväl för livräntetagarna som för försäkringstagarna. Dessa båda kategorier har i viss mån stridiga intressen. För livräntetagaren framstår det som angeläget att erhålla gottgörelsen för penningvärdets fall med samma garanti som det ursprungliga livräntebeloppet. Försäkringstagaren åter har intresse av att värdesäkringskostnaden — framför allt kostnaden för uppräkningskostnaden av det äldre livräntebeståndet — på rimligt sätt fördelas mellan olika försäkringstagargenerationer.

Trafiklivränta är i princip säkerställd för framtiden på så sätt, att livräntetagaren under den tid livräntan utgår är garanterad att utfå honom tillkommande livräntebelopp. Detta uppnås genom kapitaltäckningsmetoden. Med tanke på nuvarande ständiga ökning av trafikförsäkringsunderlaget kan det synas onödigt att vid val av finansieringsmetod fästa avgörande vikt vid garantifrågan, fortsätter kommittén. Någon mera markerad tillbakagång av försäkringsstockens omfattning och därmed minskad möjlighet för försäkringen att svara för värdesäkringen förefaller nämligen föga sannolik. Komplikationer kan emellertid uppkomma. En längre tids avspärrning eller avbrott i oljetillförseln — såsom förhållandena var under andra världskriget — kan föranleda restriktioner för bilismen och därmed en kanske oväntad stark minskning av trafikförsäkringsunderlaget. Suez-krisen år 1956 belyser frågans aktualitet. Om inte värdesäkringen — ens för förfluten tid — i någon form är säkerställd utan på varje år belöpande indexhöjningar betalas av årets försäkringstagare, kan försäkringsunderlaget sålunda något år eller under någon tid bli så litet, att möjlighet saknas att från försäkringstagarna ta ut den totala värdesäkringskostnaden. Valet kan då stå mellan att staten åtar sig att svara för värdesäkringen eller att livräntetagarna i vart fall under viss tid berövas en förmån som i princip tillförsäkrats dem.

Den uppräknig av äldre livräntor som kommittén föreslår innebär i de flesta fall att höjningen kommer att utgöra en väsentlig del av den livräntersättning som tillfaller livräntetagarna. I de allra äldsta fallen föreslås höjningen skola utgöra över 200 % av de ursprungliga beloppen. För livräntetagarna är det i dessa fall inte likgiltigt om höjningen är garanterad eller inte.

I fortsättningen redogör kommittén för hur motsvarande problem lösts inom yrkesskadeförsäkringen. Där finansieras livräntorna enligt kapitaltäckningsprincipen. Däremot tillämpas fördelningssystemet för finansieringen av de engångsuppräknigar med hänsyn bl. a. till penningvärdets fall som ägde rum åren 1955 och 1962 och som bekostas av försäkringstagarna -arbetsgivarna. Enligt kommitténs uppfattning är dock trafikförsäkringen och yrkesskadeförsäkringen inte helt jämförbara. Yrkesskadeförsäkringens förmåga att svara för indextillägg som tillerkänts livräntetagarna påverkas nämligen inte i någon större omfattning av internationella förhållanden.

Man kan således enligt kommitténs mening vid valet av lämplig finansieringsmetod inte bortse från garantisynpunkten.

Kapitaltäckningsprincipen medför enligt kommittén att viss garanti kan lämnas. Bäst tillgodoses livräntetagarnas garantiönskemål med kapitaltäckningssystem B. Här lämnas livräntetagarna ett i princip värdebeständigt skydd för framtiden under förutsättning att penningvärdets utveckling framdeles inte avviker alltför mycket från realränteantagandet. Medel avsätts från början till tryggande av samtliga framtida utbetalningar av gottgörelse för penningvärdets fall. I fråga om nytillkommande livräntor medför systemet också den fördelen, att kostnaden för värdesäkringen kommer att belasta samma försäkringstagarkollektiv som får svara för själva livräntan. Nackdelarna med system B är emellertid från andra synpunkter ganska framträdande. Sålunda blir värdesäkringskostnaden såväl för äldre livräntor som för nytillkommande livräntor förhållandevis betungande för den enskilde försäkringstagaren under de första åren efter reformens genomförande. Detta blir fallet även om kostnaden för värdesäkringen av det äldre livräntebeståndet fördelas på flera år. Fördelningen av kostnader för försäkringstagargenerationer emellan blir därigenom mindre tillfredsställande. Detta gäller framför allt värdesäkringen av det äldre livräntebeståndet. I den mån kostnaden avser att täcka framtida värdesäkring, innebär finansieringsmetoden också att försäkringstagare, som visst år betalar denna kostnad, får med inkomst bestämd i årets penningvärde svara för den penningvärdeförsämring som äger rum 20 eller 30 år fram i tiden.

Kommittén framhåller vidare att samhällsekonomiska skäl kan göra kapitaltäckningssystem B mindre tilltalande. Genom omräkningen av nuvarande livräntor per den 1 januari 1968 kommer livräntefonden för dessa att nästan fördubblas eller från ca 150 milj. kr. till ca 296 milj. kr.

Dessutom synes det mindre lämpligt att vid fastställande av livränta

binda indexkompensationen på förhand vid någon föreställning om penningvärdeutvecklingen, i all synnerhet för längre tid framöver.

Som en ytterligare nackdel med kapitaltäckningssystem B anför kommittén, att metoden synes fordra ändring av gällande föreskrifter om försäkringsbolagens förvaltning av livräntefond och disponering av räntevinster på fonden. Kommittén tvekar inför sådana konsekvenser och betonar att värdesäkringens inte bör få leda till ändringar av dessa föreskrifter, om det inte är betingat av andra skäl.

När det gäller kapitaltäckningssystem A finner kommittén att garanti-synpunkter kan tillgodoses i viss utsträckning utan uppkomst av de nackdelar som vidlåder system B. Den indexhöjning, som en gång är beslutad — dvs. uppräknig av äldre livräntor till 1967 års penningvärde och för varje år därefter fastställt indextillägg — tillkommer nämligen livräntetagaren med samma garanti, med vilken livräntan utgår. En kraftig inflation i förening med stark minskning av trafikförsäkringsunderlaget kan medföra att indexregleringen för visst år sätts helt eller delvis ur spel, men detta gäller då inte redan beslutad höjning utan endast kommande års indextillägg. Även andra samhällsgrupper kan i så fall få vidkännas motsvarande olägenheter och det kan i ett sådant läge ofta saknas skäl för att skapa en särställning för livräntetagarna. Möjlighet kan också finnas, att livräntetagarna i efterhand får kompensation för den uteblivna höjningen. Kapitaltäckningssystem A synes följaktligen utgöra en för livräntetagarna godtagbar lösning av finansieringsfrågan.

Även andra intressen tillgodoses enligt kommitténs uppfattning genom kapitaltäckningssystem A. Varje års penningvärdeförsämring kan beräknas med hjälp t. ex. av konsumentprisindex. Uppräkningen av det äldre livräntebeståndet orsakar inte någon betänklig stark ökning av nuvarande livräntefond. Kostnaden för den enskilde försäkringstagaren — även engångskostnaden för uppräknig av äldre livräntor — håller sig inom mycket rimliga gränser. Om man bortser från engångskostnaden för uppräknig av äldre livräntor betalar varje års försäkringstagare endast ett års penningvärdeförsämring. Detta sker med inkomst, som uppbärs i ungefär samma penningvärde som det vartill livräntorna höjts. Kommittén anser sålunda att systemet möjliggör en rimlig kostnadsfördelning mellan olika försäkringstagargenerationer.

Även med fördelningssystemet kommer värdesäkringskostnaderna att slås ut på ett större antal år, fortsätter kommittén. Vidare blir kostnaderna de första åren efter reformens genomförande rätt låga i förhållande till såväl kostnaderna längre fram i tiden som de kostnader som de båda andra finansieringsalternativen medför de första åren. Kommittén anser det omöjligt att ange om den årliga kostnaden för värdesäkringens även på längre sikt blir mindre för försäkringstagarna genom fördelningssystemet än genom någon form av kapitaltäckningssystem. Utfallet av en sådan kostnads-

jämförelse är beroende av ovissa faktorer såsom den framtida utvecklingen av livränte- och bilbestånden samt inflationstakten. Även ett ändrat räntebestånd vid livräntans kapitalisering påverkar bilden.

Den allvarligaste olägenheten med fördelningssystemet är enligt kommitténs mening att garantikravet inte kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Kommittén tillmäter garantifrågan avsevärd vikt och finner det önskvärt att om möjligt ett enhetligt system skapas för den totala livränteersättningen — ursprungligt livräntebelopp och tillägg.

Kommittén avfärdar tanken på någon kombination mellan de olika finansieringsmetoderna, eftersom en sådan kombination från de synpunkter kommittén lägger på frågan inte kan medföra några väsentliga fördelar.

Kommittén förordar kapitaltäckningssystem A. Innebörden av detta system är att all vid varje tidpunkt beslutad indexhöjning — bestående i uppräkningsvärde av äldre livräntor till 1967 års penningvärde och indextillägg för varje senare år — skall kapitaliseras enligt samma grunder som gäller för själva livräntan. Motsvarande belopp skall fonderas. Varje års kostnad skall belasta de försäkringstagare, vilkas trafikförsäkringspremier förfaller till betalning under året.

Om lagstiftningen träder i kraft den 1 januari 1968, kan den obligatoriska trafikförsäkringens kostnad för uppräkningsvärdet av det äldre livräntebeståndet enligt det föreslagna finansieringssystemet tas ut såsom en engångskostnad under år 1968. Denna kostnad kan enligt kommitténs beräkningar uppskattas till ca 40 milj. kr. Härtill kommer beräknad kostnad, 6 milj. kr., för särskild höjning av vissa maximerade livräntor och av vissa livräntor till personer som skadats i unga år. Den totala värdesäkringens kostnad år 1968, 46 milj. kr., motsvarar 8,5 % av då beräknad premieinkomst, 540 milj. kr. För statens del kan enligt kommitténs beräkningar värdesäkringen år 1968 antas medföra ökade utgifter för trafiklivräntor med ett belopp av 50—60 000 kr.

Trafikförsäkringens kostnad till följd av värdesäkringen får, uttalar kommittén, i likhet med övriga kostnader för trafikförsäkringen beaktas vid bestämmande av premie för försäkringen och tas ut av försäkringstagarna. Uttaget torde på grund av beloppets ringa betydelse för den enskilde försäkringstagaren normalt kunna ske inom ramen för den vanliga premieberäkningen. I ett avseende finns emellertid anledning att göra avsteg härifrån. Kommittén åsyftar kostnaden år 1968 för engångsuppräkningsvärdet av äldre trafiklivräntor till 1967 års penningvärde och för särskild höjning av vissa livräntor. Denna kostnad, ca 46 milj. kr., är av sådan storlek att den bör täckas genom särskilda i författning fastställda tillägg till trafikförsäkringspremierna. Försäkringstagarna bör indelas efter motorfordonsinnehavet i ett fåtal klasser och tilläggen inom varje klass utgå med samma belopp för alla. Tillägget skall således inte påverkas av bonus på försäkringen.

Särskilda frågor

Kommittén behandlar under särskilda avsnitt värdesäkringens administration inom försäkringen och vissa beskattningsfrågor. Vad kommittén anfört i fråga om administrationen redovisas i specialmotiveringen. I fråga om beskattningen hänvisas till betänkandet (SOU 1966: 53, s. 91—94). I detta sammanhang skall nämnas följande.

Trafiklivränta utgör numera enligt 19 och 32 §§ kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370) — i likhet med andra skadelivräntor — i sin helhet skattepliktig inkomst. Tidigare behandlades skadelivräntor i skattehänseende olika allteftersom de utgick på grund av försäkring eller ej. En livränta, som utgick direkt från den skadeståndsskyldige, t. ex. staten, beskattades i likhet med vad nu gäller till fullo. Utgavs livräntan däremot av ett försäkringsbolag, hos vilket den skadeståndsskyldige hade trafikförsäkring eller annan ansvarighetsförsäkring, beskattades den enligt 32 § 2 mom. kommunalskattelagen i dess lydelse före den 1 januari 1962 blott till viss del, varierande från 80 till 10 % efter livräntetagarens ålder. De nya beskattningsreglerna för livräntor på grund av ansvarighetsförsäkring trädde i kraft den 1 januari 1962 men gäller enligt övergångsbestämmelserna inte livräntebelopp, vilket utgår på grund av försäkringsfall som inträffat före ikraftträdandet. För trafiklivräntornas del gäller alltså fortfarande att försäkringslivräntor, fastställda i anledning av trafikskador, som uppstått före den 1 januari 1962 — i motsats till av staten eller annan skadeståndsskyldig direkt utgivna — endast delvis utgör skattepliktig inkomst.

Kommittén finner på anförda skäl förslaget om värdesäkring av trafiklivräntor inte motivera någon ändring av dessa beskattningsregler, innefattande skattelättnader åt vissa livräntetagare. Något förslag om ändrad beskattning har således inte framlagts.

Remissyttrandena

Remissinstanserna har i de flesta fall ställt sig positiva till såväl förslaget att bereda trafiklivräntetagarna kompensation för den värdeminskning som hittills ägt rum som tanken att värdesäkra livräntorna för framtiden.

Många remissinstanser anser att kommitténs lösning av värdesäkringsfrågan är väl ägnad att ligga till grund för lagstiftning eller lämnar kommittéförslaget i allt väsentligt utan erinran.

Beträffande den principiella frågan hur långt en värdeföljsamhet bör sträcka sig framhåller *försäkringsinspektionen* att det med hänsyn till den relativt sett rimliga kostnaden för värdesäkringen

varit önskvärt att kommittén även utrett behovet av och kostnaden för ett mera fullständigt värdesäkringsskydd för personer med starkt utpräglad invaliditet. Inspektionen är dock medveten om att frågan om ett mera långtgående värdesäkringssystem, innefattande även s.k. standardföljsamhet, för svåra invalidfall tillhör ett vidare socialt försäkringssammanhang och inte får hindra ett snabbt genomförande av det nu föreslagna systemet. Likartade synpunkter framförs av *statens handikappråd*, som hemställer om utredning av frågan.

Några remissinstanser uttalar principiella betänkligheter mot en separat lösning av värdesäkringsfrågan för trafiklivräntornas del. Detta kommer till uttryck hos *advokatsamfundet*, som finner att behovet och angelägenheten av värdebeständigt skydd inte gäller enbart trafiklivräntor utan skadelivräntor över huvud. Den angelägna frågan om uppräknig och framtida värdesäkring av skadelivräntor anses böra lösas i ett sammanhang för alla skadelivräntor. Samfundet vill dock inte avstyrka separat lagstiftning om trafiklivräntorna, eftersom en sådan lagstiftning innebär en lösning av frågan för en betydande del av livräntelagarna. Härvid förutsätter samfundet att frågan om motsvarande värdesäkring av övriga skadelivräntor skyndsamt utreds. Liknande tankegångar uttrycks av *KAK. Trafikförsäkringsföreningen* anser, med instämmande av *försäkringsbolagens riksförbund*, att värdesäkringsfrågan bör angripas i första hand inom skadeståndsrätten, eftersom trafiklivräntorna hänför sig till ett begränsat skadeståndsområde, men motsätter sig dock inte en separat lösning för trafiklivräntornas del.

Försvarets civilförvaltning finner i fråga om skadelivräntor, som utges av statsmedel, anledning saknas att begränsa värdesäkringen till trafiklivräntor. Det kan knappast vara tillfredsställande att höjning av livränta, som utgår av statsmedel, skall vara beroende av om skadan är en följd av trafikolycka med försvarets fordon eller en följd exempelvis av en militär skjutolycka. Ett rättvisekrav synes civilförvaltningen vara att alla slags skador för vilka kronan är skadeståndsskyldig behandlas lika i ersättningshänseende.

Trafiklivräntekommitténs förslag innebär att värdesäkringstillägg får karaktären av särskild förmån vid sidan av skadeståndet. Denna konstruktion godtas genomgående av remissinstanserna eller lämnas utan erinran. *Trafikförsäkringsföreningen* anför, med instämmande av *försäkringsbolagens riksförbund*, beträffande konsekvenserna av konstruktionen för försäkringsgivares regressrätt bl. a. följande synpunkter. Trafikförsäkringsgivare är av Kungl. Maj:t ålagd att utöva regress gentemot skadevällaren, exempelvis vid rattfylleri och grov vårdslöshet. Även i andra fall har regressrätt föreskrivits i försäkringsavtal. Regressrätt kommer genom den föreslagna konstruktionen inte att föreligga för värdesäkrings-

tillägg. Detta kan i dagens läge måhända inte vara en fråga av alltför stor ekonomisk betydelse, eftersom i regel rätt obetydliga belopp flyter in genom regress och denna mera har en preventiv än en ekonomisk funktion. Med fallande penningvärde kan frågan komma i ett annat läge. Om utvecklingen går därhän att de sammanlagda tilläggen i kanske flertalet livräntefall kommer att uppgå till högre belopp än det som livräntan ursprungligen fastställts till, måste regressrättens bortfall betraktas som mindre tillfredsställande inte endast av ekonomiska skäl utan även på grund av regressens preventiva funktion.

Trafikförsäkringsföreningen behandlar även spørsmålet om värdesäkringskostnadens fördelning när ansvaret för en trafikskada delas mellan två eller flera trafikförsäkringsanstalter eller mellan trafikförsäkringsanstalt och annan skadeståndsskyldig, t. ex. staten. I förstnämnda fall medför enligt föreningen den föreslagna konstruktionen inte några speciella konsekvenser, eftersom kostnaden för värdesäkringen skall bäras av trafikförsäkringen. I fall t. ex. staten är medansvarig och trafikförsäkringsanstalten har att i första hand betala ut livräntan till den skadade och alltså även utge värdesäkringstillägg, innebär däremot regressens bortfall för tilläggens del att anstalten väl av staten äger återkräva hälften av utgivna skadelivräntebelopp men helt får bära kostnaden för tilläggen. Föreningen finner det vara otillfredsställande att hela kostnaden för värdesäkringstilläggen i sådant fall kommer att stanna på trafikförsäkringen.

Remissinstanserna tillstyrker i allmänhet att trafikförsäkringstagarna skall betala värdesäkringskostnaden eller lämnar förslaget härom utan erinran. *Folksam* framhåller sålunda, att bolaget år 1959 tog ståndpunkt till den principiella frågan om det är rimligt att en viss begränsad grupp i särskilda fall bär kostnaden för följden — i detta fall penningvärdeförsämringen — av medborgarnas samfällda åtgärder. Den höjning av bolagets trafiklivräntor som ägde rum nämnda år bekostades nämligen med vinstmedel på trafikförsäkringsrörelsen, vilka i princip ägdes kollektivt av bolagets försäkringstagare och kunde ha använts till återbäring eller lägre premier. Därvid beaktades att trafikförsäkringen täcker endast en del av samhällets och medborgarnas kostnader för trafikskadorna och att en inte ringa del av trafikoffren själva är trafikförsäkringstagare, förhållanden som kan anses ha accentuerats under det senaste årtiondet. Med en relativt ringa utgift för varje enskild försäkringstagare kunde på ett praktiskt sätt en betydande social fråga lösas för en viss grupp svårt drabbade medborgare. Någon anledning till ändring nu av denna tidigare intagna ståndpunkt anser *Folksam* inte föreligga.

En motsatt uppfattning hyser *advokatsamfundet* och *KAK*. Dessa remissinstanser anser att värdesäkringen bör bekostas av staten. Samfundet motiverar detta bl. a. med att dagens och morgondagens motorfordonsägare inte har orsakat vare sig de trafikolyckor som föranlett livräntorna

eller den värdeförsämring som dessa undergått och att värdeförsämringen uteslutande berott på att statsmakterna inte förmått upprätthålla ett fast penningvärde. KAK åberopar att problemet med värdeminskning av livräntor är av social natur och därför bör lösas inom ramen för samhällets sociala insatser i övrigt.

Riksförsäkringsverket anser att trafikförsäkringen och inte staten bör bära kostnaden för värdesäkringen av de bilansvarslivräntor som utgår på grund av försäkring som tagits av staten.

Beträffande kostnaden för engångsuppräkningsanslag anser *MHF* och *M* principiella skäl tala mot att denna skall drabba 1968 års försäkringstagare som i stor utsträckning inte haft någon trafikförsäkring vid den tidpunkt då äldre trafiklivräntor fastställts. Förbunden finner det ligga närmast till hands att kostnaden betalas av statsmedel, eftersom det av praktiska skäl inte är realiserbart att låta den skadeståndsskyldige bära kostnaden för äldre livräntor, vilket skulle ha varit naturligt. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* accepterar med yttersta tvekan att nämnda kostnader tas ut av 1968 års trafikförsäkringstagare. Dessa kan, påpekas det, knappast ensammas göras ansvariga för den ständigt pågående försämringen av penningvärdet.

Den föreslagna metoden för finansieringen av värdesäkringen i fråga om de trafiklivräntor, för vilka trafikförsäkringen skall svara, har rönt ett välvilligt mottagande i remissyttrandena. *Riksförsäkringsverket* finner kommitténs motiveringar för finansieringsmetoden bärande och *KAK* anser metoden bäst motsvara de krav som kan uppställas på värdeskyddet. Även *advokatsamfundet*, som enligt sitt nyss återgivna yttrande företräder den meningen att det allmänna bör bära värdesäkringskostnaden, tillstyrker finansieringsmetoden för den händelse trafikförsäkringen skall bekosta värdesäkringen.

I finansieringsfrågan framhåller *försäkringsinspektionen* att det kunde ha legat nära till hands för kommittén att föredra det i varje fall till en början minst kostnadskrävande av de prövade alternativen, nämligen fördelningssystemet. Livräntetagarnas berättigade krav på garanti för värdesäkringstillägg har emellertid tilldelats avsevärd vikt och med en argumentering som klart visar att fördelningssystemet inte fyller garantikravet, i synnerhet inte längre fram i tiden, underkänner kommittén detta system. I stället föredras i valet mellan två kapitaltäckningssystem det som även enligt inspektionens åsikt bäst fyller såväl garantikravet som försäkringstagarnas krav på att kostnaderna hålls nere på en skälig nivå.

Den föreslagna bestämmelsen av tillämpningsområdet för värdesäkringstillägg har rönt kritik i vissa avseenden. *Riksförsäkringsverket* föreslår sålunda att bilansvarslivräntor härrörande från trafik med motorfordon som används uteslutande inom vissa inhägnade

områden jämföras med övriga bilansvarslivräntor i värdesäkringshänseende. Någon större kostnadsbelastning skulle härigenom inte uppkomma för trafikförsäkringen. Beträffande av enskild motorfordonsägare utgivna trafiklivräntor anser verket att livräntetagarna, om de ger sig till känna inom viss tid, av rättviseskäl bör erhålla kompensation för penningvärdeförsämringen i samma mån som övriga livräntetagare. Enligt verkets uppfattning bör dessutom kommun — i likhet med vad som föreslagits i fråga om staten — åläggas skyldighet att utge värdesäkringstillägg på trafiklivräntor som utbetalas direkt av kommunen. Även *försäkringsinspektionen* och *statens handikappråd* förordar att trafiklivräntor, som utges direkt av kommun, värdesäkras.

Folksam berör värdesäkringsfrågan för trafiklivräntor med internationell anknytning och framhåller, att den föreslagna avgränsningen av värdesäkringstilläggen till livräntor härrörande från trafikskador inträffade i Sverige medför å ena sidan att även utländsk medborgare, bosatt utomlands, kommer i åtnjutande av tilläggen samt å andra sidan att svensk medborgare, skadad utomlands och bosatt i Sverige, inte erhåller tillägg även om livräntan utges av svenskt försäkringsbolag. Det synes *Folksam* med hänsyn till värdesäkringstilläggens karaktär av sociala förmåner, knutna till prisutvecklingen i Sverige, bära övervägas om inte förhållandet bör vara det omvända.

De principer för värdesäkringens genomförande som kommittén föreslår har föranlett erinran endast i fråga om utformningen av den framtida värdesäkring. Kritiken avser främst det förhållandet att kommittéförslaget inte ger utrymme för minskning av utgående kompensation vid stigande penningvärde. Man diskuterar om inte bestämmelserna om indextillägg i stället bör utformas som en verklig indexreglering och, delvis i konsekvens härmed, om inte indextilläggen bör anknytas till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. Till denna diskussion bidrar *Folksam*, *trafikförsäkringsföreningen* och *försäkringsbolagens riksförbund*. *Folksam* framhåller därvid att den i det närmaste teoretiska möjligheten av en överkompensation till livräntetagarna vid penningvärdeförbättring kan balanseras av att livräntetagarna inte får någon kompensation för medborgarnas standardhöjning. De båda andra remissinstanserna anser emellertid — i likhet med *KAK* som även förordar en indexreglering — att redan utgående indextillägg bör minskas om penningvärdeutvecklingen ger anledning till det.

Användningen av basbeloppet som indexregulator sägs kunna motiveras med att detta system tillämpas inom den allmänna försäkringen och, om ett nyligen framlagt förslag genomförs, blir tillämpligt inom yrkesskadeförsäkringen. Vidare framhålls att det finns skäl för en likartad utformning av indextillägg för trafiklivräntor och yrkesskadelivräntor. En trafik-

skada kan nämligen medföra rätt till livränteesättning från både trafikförsäkringen och yrkesskadeförsäkringen. Även *riksförsäkringsverket* förordar på dessa skäl en anknytning av indextilläggen till basbeloppet.

Avvikande mening i frågan om lämpligheten av att använda basbeloppet som indexregulator uttalas av *försäkringsinspektionen*. Inspektionen anser att kommittén anfört fullt bärkraftiga skäl för sin uppfattning. Särskilt tungt väger hänsynen till behovet av praktiska anordningar för försäkringsbolagens utbetalningar. Inspektionen tillägger att en tillämpning av basbeloppet förmodligen får till följd att de belopp, som trafiklivräntorna uppnått vid slutet av en period av penningvärdeförsämring, skärs ned vid en eventuell deflationsperiod. En deflationistisk utveckling av penningvärdet är måhända inte sannolik. Det synes inspektionen i alla händelser föga troligt att en deflation går så långt att den leder till en sänkning av den en gång uppnådda lönenivån för de helt sysselsatta i landet. Det kan under sådana förhållanden enligt inspektionens uppfattning inte vara rimligt att de till bilförsäkringen hänförliga livräntorna tillåts bli nedskurna. Inspektionen konstaterar därför med tillfredsställelse att kommitténs förslag inte lämnar utrymme för någon form av livränteminskning vid deflation.

Den föreslagna särskilda höjningen av maximerade trafiklivräntor och trafiklivräntor till personer som skadats i unga år har väckt viss tveksamhet bland remissinstanserna. Förslaget härom lämnas visserligen i allmänhet utan erinran men endast en del av remissinstanserna uttalar sig förbehållslöst till förmån för detsamma och vissa remissinstanser, tre till antalet, är starkt kritiska mot att i förevarande ordning särskilt tillgodose ifrågavarande livräntetagarkategorier. Klart positiva till höjningen är bl. a. *försäkringsinspektionen*, *trafikförsäkringsanstaltens nämnd*, *Folksam* och *KAK*.

Kritiskt inställda till höjningen är däremot *advokatsamfundet*, *trafikförsäkringsföreningen* och *försäkringsbolagens riksförbund*. Advokatsamfundet finner höjningen av vissa — men långt ifrån alla — trafiklivräntor på annan grund än penningvärdeförsämringen vara avsedd att tillgodose syften som i och för sig är behjärtansvärda. Emellertid kan vägande skäl också anföras mot att nu införa dessa bestämmelser. Till en början betecknar samfundet de gränsdragningar och »trösklar» som förslaget innehåller som förhållandevis godtyckligt valda. Detta är otillfredsställande därför att systemet leder till att många livräntetagare, som kunnat åberopa goda skäl för en höjning, a priori blir uteslutna. Samfundet anser vidare det även här vara fråga om bestämmelser som från principiell synpunkt är ganska diskutabla. Det måste övervägas hur motsvarande problem skall lösas beträffande andra skadelivräntor än trafiklivräntor. Samfundet förordar för sin del att bestämmelserna om denna höjning inte tas upp i lagförslaget om höjning av trafiklivräntor. Dessa spörsmål bör enligt samfundets uppfatt-

ning närmare utredas och övervägas i samband med den fortsatta utredningen rörande värdesäkringen av andra skadelivräntor än trafiklivräntor. Likartade synpunkter anförs av trafikförsäkringsföreningen och försäkringsbolagens riksförbund, som bl. a. anser en förbättring av ifrågavarande livräntetagares villkor böra ske inom området för allmänna sociala stödåtgärder. Metoden att lämna en begränsad kategori kompensation innebär upprivande av beslut tillkomna i överensstämmelse med lag och rättspraxis som gällde när beslutet fattades och medför därför enligt riksförbundets uppfattning en tendens till olika behandling inför lagen och till allmän rättsosäkerhet.

Rätt till särskild höjning av maximerade livräntor och av livräntor till personer som skadats i unga år skall enligt förslaget tillkomma endast livräntetagare som invaliderats i anledning av trafikskadan och vars invaliditet uppgår till minst 50 %. Denna gränsdragning har genomgående godtagits av remissinstanserna. Däremot har den konkreta utformningen i övrigt av den särskilda höjningen kritiserats från olika synpunkter av enstaka remissinstanser. Denna kritik avser jag närmare redovisa i specialmotiveeringen.

Departementschefen

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 undergått 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

vält. Några remissinstanser har dock — utan att direkt motsätta sig en separat lösning för trafiklivräntornas del — av principiella skäl hävdad 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 anlitande 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 skadelivräntorna. 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 statliga 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, jämställs 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. Värdesäkringen 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 spörsmålet 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 invalidiserade 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 trafiklivröntetagare 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 livröntetagarna. Kommittén har dock avvisat 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 livräntelagarna inte får kompensation för andra medborgargrupperns standardhöjning. Nu nämnda remissinstanser och riksförsäkringsverket har förordat att man för den framtida värdesäkring 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 indextillägg 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 indextillägg 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 ekono-

miska 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 indextillägg. 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 indextillägg 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 värdesäkringen 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 värdesäkringen 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 hela 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 livränteersättning 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 bilansvarighetsförsäkringen 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 remissyttranden 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 livrän-

tor och livräntor till personer som skadats i unga år. Till vissa ytterligare spörsmål i samband med denna fråga återkommer jag i specialmotiveeringen.

Finansieringsfrågan

Redan i utredningsdirektiven anförde jag att den huvudsakliga bördan av kostnaderna för värdesäkringen — inklusive uppräkningskostnaderna av äldre trafiklivräntor — måste vila på nuvarande och kommande generationer av trafikförsäkringstagare, eftersom en given utgångspunkt måste vara att finansieringen sker utan anlitan 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 engångsuppräkningskostnaden bekostas av statsmedel. Även Sveriges trafikbilägares riksorganisation har ställt sig kritisk mot att kostnaden för engångsuppräkningskostnaden tas ut av trafikförsäkringstagarna.

Principiella hinder kan inte anses möta mot att värdesäkringen 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 uppräkningskostnader 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 värdesäkringen 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 vär-

desäkringskostnaderna 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 värdesäkringsens 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 kompensatio- nerna 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 (försäk- ringstagarkollektivet) minskar väsentligt till följd av exempelvis en avspärr- ning 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 be- roende på valet av finansieringsmetod.

Finansieringen kan ske enligt antingen fördelningsprincipen eller kapi- taltäckningsprincipen. Enligt fördelningsprincipen tas varje års kompensatio- ner ut av det årets premiebetalare. Därigenom tillgodoses livräntetagarna för ett år i taget. Kapitaltäckningsprincipen tillämpas f. n. för själva livrän- tan. Den innebär såvitt avser värdesäkringsförmånerna att man gör en be- räkning 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 kostna- derna för att hålla nivån så länge livräntan fortfarande kvarstår. Medel mot- svarande denna kostnad fonderas på samma sätt som sker för själva liv- räntan. Genom kapitaltäckningsprincipen tillförsäkras livräntetagaren de värdesäkringsförmåner som bestämts vid beräkningstillfället för all den tid som livräntan i fortsättningen utgår. Hela kostnaden uppkommer för tra- fikförsäkringen 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 läm- nar tillfredsställande garanti för att de värdesäkringsförmåner som redan fastställts kan utgå även i framtiden har kommittén avvisat denna finan- sieringsmetod. 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 index tillägg — 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 index tillägg 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 penningvärdeförsämring 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 trafikförsäkringstagargenerationer. 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 förman, 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 värdesäkringstilläggen. 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.

I enlighet med vad som anförts i det föregående har inom finansdepartementet upprättats förslag till

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

Departementsförslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

De av kommittén utarbetade förslagen till lag om höjning av vissa trafikskadelivräntor och förordning om höjning av vissa trafikskadelivräntor, som utgå av statsmedel, m. m. torde få biläggas som *bilaga 2*.

Departementsförslagen föranleder vidare följande anmärkningar.

Specialmotivering

Förslaget till lag om höjning av vissa trafiklivräntor

1 §.

Paragrafen motsvarar 1 § i kommitténs förslag och anger den föreslagna lagens tillämpningsområde.

Departementschefen

Lagförslaget omfattar trafiklivränta som utgår på grund av försäkring och vars höjning skall betalas av trafikförsäkringstagarna enligt vad jag angett i det föregående. Sådan livränta kan utgå på grund av trafikförsäkring eller omfattas av annan försäkring mot ansvar för skada i följd av trafik med motorfordon (bilansvarighetsförsäkring). De trafiklivräntor som utges av

statsmedel eller på grund av bilansvarighetsförsäkring, som tagits av staten, avses bli reglerade i en särskild förordning.

Begreppet livränta har inte närmare definierats. Livränta används inom skadeståndsrätten som beteckning dels för den periodiska ersättning för nedsatt förvärvsförmåga som i anledning av uppkommen skada utgår efter det att av skadan orsakat akut sjukdomstillstånd upphört, dels för sådan periodisk ersättning till efterlevande som utgår jämlikt 6 kap. 4 § strafflagen. Någon svårighet att i praktiken avgöra vad som är att anse som livränta torde inte föreligga.

Ersättning för nedsatt förvärvsförmåga och underhållsersättning till efterlevande utgår ibland inte i form av livränta utan som ett engångsbelopp eller en kapitaliserad livränteesättning. Vidare kan en redan fastställd livränta på begäran av livräntetagaren helt eller delvis bytas ut mot ett kapitalbelopp. Sådant kapitalbelopp höjs inte utan endast ersättning som utgår i form av livränta vid den tidpunkt, då höjningen är aktuell, omfattas av höjningen.

Med trafikförsäkring avses naturligtvis försäkring som meddelats enligt bestämmelserna i trafikförsäkringslagen. Bilansvarighetsförsäkring har i förevarande paragraf definierats som annan försäkring mot ansvar för skada i följd av trafik med motorfordon än trafikförsäkring. Vad som är att hänföra till skada i följd av sådan trafik får avgöras med ledning av den rättspraxis som utbildats vid tillämpningen av 1916 års bilansvarighetslag.

Uttrycket motorfordon har i paragrafen uttryckligen tillagts samma innebörd som i 2 § trafikförsäkringslagen. Med motorfordon avses i nämnda lagrum dels motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen antingen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran eller som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, om dragfordonet är försett med gummihjul, dels annat motordrivet fordon som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim. Lagrummet innehåller därjämte en definition av begreppet fordon. Trafikförsäkringslagen äger enligt 2 § fjärde stycket inte tillämpning på motorfordon som används uteslutande inom vissa inhägnade områden.

I paragrafens andra stycke anges de trafiklivräntor som utgår på grund av försäkring men som undantas från höjning genom tillägg enligt departementsförslaget. Bestämmelsernas innehåll överensstämmer med de uttalanden jag gjort i det föregående om nödvändigheten att i vissa fall begränsa rätten till höjning enligt den föreslagna lagen.

Undantaget avser först och främst livräntor vilka utgår i följd av trafikskada som uppstått utomlands eller vilka utgår på grund av försäkring som tagits för de i 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen omnämnda motorfordonen, dvs. motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat

område. Slutligen undantas trafiklivräntor som utgår på grund av försäkring avseende statens motorfordon.

De livräntor på grund av bilansvarighetsförsäkring, som omfattas av lagförslaget, utgör sammanfattningsvis sådana som utgår dels i följd av skada som uppstått före den 1 januari 1930 när trafikförsäkringslagen trädde i kraft och som inte täcks av trafikförsäkring eller som uppstått efter sagda tidpunkt vid trafik med motorfordon som vid försäkringsfallets inträffande inte var trafikförsäkringspliktigt, t. ex. moped, lättviktsmotorcykel och gummihjulstraktor, dels på grund av försäkring tagen av kommun eller sådan enskild motorfordonsägare, som enligt 4 § trafikförsäkringslagen är befriad från skyldigheten att hålla sitt motorfordon trafikförsäkrat, och dels som tillägg åt sådan livränta från trafikförsäkringen som reducerats till följd av maximeringen av trafikförsäkringens ansvarssummor.

Det förekommer att försäkring tas för den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma i följd av trafik med motorredskap eller järnhjul- eller bandtraktor, som inte faller in under begreppet motorfordon i trafikförsäkringslagen. Livränta som utgår på grund av dylik försäkring omfattas inte av lagförslaget.

2 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i kommittéförslaget och anger de tillägg genom vilka höjning kan ske.

Departementschefen

I lagrummet anges de olika slags tillägg genom vilka trafiklivräntor kan höjas. Tilläggen benämns *allmänt tillägg*, *särskilt tillägg*, *extra tillägg* och *indextillägg*. Allmänt tillägg och indextillägg betecknar de belopp med vilka trafiklivräntor kan höjas med hänsyn till penningvärdets förändring, varvid förstnämnda tillägg avser höjning till nuvarande penningvärde (4—5 §§) och sistnämnda tillägg den framtida höjningen (9—11 §§). Särskilt tillägg används om det belopp med vilket maximerad trafiklivränta kan höjas (6—7 §§) och extra tillägg om höjningsbelopp till trafiklivräntor till personer som skadats i unga år (8 §).

3 §.

Denna paragraf, som motsvarar 9 § i kommitténs förslag, anger bl. a. den juridiska konstruktionen av tilläggen.

Departementschefen

Som jag tidigare utvecklat får värdesäkringstilläggen inte karaktär av skadestånd utan av en särskild förmån från försäkringen vid sidan av det skadestånd denna har att täcka. Det hittillsvarande sambandet mellan ska-

destånd och försäkring bryts alltså. Konsekvenserna av en sådan konstruktion blir bl. a. såsom närmare belysts i det föregående att försäkringsgivaren saknar regressrätt för utgivna tillägg.

Trafikförsäkringens ansvar är enligt 11 § trafikförsäkringslagen begränsat till beloppet. Detsamma kan gälla för bilansvarighetsförsäkring enligt försäkringsavtalet. För äldre försäkringsfall gäller därvid tämligen låga ansvarsbelopp. Värdesäkringstillägg skall utgå oavkortade även om de inte ryms inom den för försäkringen gällande ansvarssumman.

Paragrafen tar upp bestämmelser i nu nämnda hänseenden.

4 §.

I denna paragraf, som motsvarar 2 § första stycket i kommitténs förslag, meddelas bestämmelser om allmänt tillägg.

Kommittén

Kommittén anser att kompensationen för penningvärdets hittillsvarande nedgång i princip bör vara fullständig och bestämmas med ledning av konsumentprisindex. För att förenkla förfarandet gör kommittén emellertid uppräkningsen schablonmässig med därav följande smärre avvikelser från penningvärdets verkliga utveckling. Trafiklivräntor fastställda under år 1966 eller tidigare sammanförs enligt kommitténs förslag till olika årsgrupper med samma procentuella höjning inom varje grupp. Livräntorna räknas upp till 1967 års penningvärde med ledning av ett antaget medelvärde av konsumentprisindex för år 1967.

I följande tabeller tas upp dels konsumentprisindex' utveckling, dels de procentsatser som livräntorna skall höjas med enligt kommitténs förslag. Vid uppgörandet av förslaget har kommittén antagit att konsumentprisindex såväl år 1966 som år 1967 stiger med 5 % och att index' medelvärde följaktligen kommer att utgöra år 1966 200 och år 1967 210.

År Tidsperiod	Konsument- prisindex (medelvärde)	Indexökning i % från vidstående år eller tidsperiod till år 1967	Förslag till höjning	
			%	Avvikelse
1929.....	66	218	240	+ 22
1930.....	64	228	240	+ 12
1931.....	62	239	240	+ 1
1932.....	61	244	240	- 4
1933.....	59	256	240	- 16
1934.....	59	256	240	- 16
1935.....	61	244	240	- 4
1936.....	61	244	240	- 4
1937.....	63	233	240	+ 7
1938.....	64	228	240	+ 12
1939.....	66	218	240	+ 22
1929—1939.....	62	237	240	+ 3
1940.....	74	184	180	- 4
1941.....	84	150	150	0
1942.....	91	131	130	- 1
1943.....	92	128	130	+ 2
1944.....	91	131	130	- 1
1945.....	91	131	130	- 1
1946.....	91	131	130	- 1
1947.....	94	123	130	+ 7
1942—1947.....	91	129	130	+ 1
1948.....	98	114	110	- 4
1949.....	100	110	110	0
1950.....	101	108	110	+ 2
1948—1950.....	100	111	110	- 1
1951.....	117	79	80	+ 1
1952.....	126	67	60	- 7
1953.....	128	64	60	- 4
1954.....	129	63	60	- 3
1955.....	133	58	60	+ 2
1952—1955.....	129	63	60	- 3
1956.....	139	51	50	- 1
1957.....	145	45	50	+ 5
1956—1957.....	142	48	50	+ 2
1958.....	152	38	40	+ 2
1959.....	153	37	40	+ 3
1958—1959.....	153	38	40	+ 2
1960.....	159	32	30	- 2
1961.....	163	29	30	+ 1
1960—1961.....	161	31	30	- 1
1962.....	170	24	20	- 4
1963.....	175	20	20	0
1964.....	181	16	20	+ 4
1962—1964.....	175	20	20	0
1965.....	190	11	10	- 1
1966.....	200	5	5	0
1967.....	210	—	—	—

Kommittén behandlar från olika synpunkter frågan när livränta skall anses vara fastställd. Till en början fastslår kommittén, att en livränta får anses vara fastställd när livräntefrågan — med de avvikelser som följer av att livränta undantagsvis kan omprövas — slutgiltigt reglerats. För trafikförsäkringsanstalt skall sålunda enligt gällande bestämmelser ha inträtt

Tidsperiod	Konsumentprisindex		Indexökning till år 1967		Förslag till höjning	
	(medelvärde)	Högsta avvikelse \pm från år	%	Högsta avvikelse \pm från år	%	Högsta avvikelse \pm från år
1929—1939	62	4	237	19	240	22
1940	74	0	184	0	180	4
1941	84	0	150	0	150	0
1942—1947	91	3	129	6	130	7
1948—1950	100	2	111	3	110	4
1951	117	0	79	0	80	1
1952—1955	129	4	63	5	60	7
1956—1957	142	3	48	3	50	5
1958—1959	153	1	38	1	40	3
1960—1961	161	2	31	2	30	2
1962—1964	175	6	20	4	20	4
1965	190	0	11	0	10	1
1966	200	0	5	0	5	0

skyldighet antingen att överföra medel som svarar mot livräntans kapitalvärde från trafikförsäkringsrörelsen till skadeförsäkringens livränterörelse eller att inköpa livränta hos riksförsäkringsverket eller svenskt livförsäkringsbolag. Härigenom avgränsas enligt kommittén från värdesäkringen de provisoriska livräntebelopp som ibland utbetalas i avvaktan på att livräntefrågan slutregleras.

Livränta fastställs, framhåller kommittén vidare, genom frivillig överenskommelse mellan den skadeståndsskyldige/trafikförsäkringsanstalten och den skadelidande eller genom dom. I fall av överenskommelse blir enligt kommittén dagen för överenskommelsen avgörande. För en livränta som fastställts genom dom kan en lika enkel och allmängiltig regel inte uppställas. Har livräntan fastställts genom rättskraftigt avgörande i första instans, synes det kommittén naturligt att räkna med dagen för underrättens dom. Annorlunda kan det ställa sig om livräntefrågan avgjorts efter fullföljd till högre rätt. En tolkning av domen i högre rätt kan nämligen ge vid handen, att som grund för livräntan lagts ett annat penningvärde än det som rådde vid tiden för avgörandet i underinstansen. Har livräntan utdömts först i högre rätt eller har ändring därstädes skett av livräntans belopp, kan tolkningen i förevarande hänseende ge till resultat att dagen för avgörandet i högre rätt bör bli utslagsgivande.

Ibland nedsätts livränta efter vissa år eller när livräntetagaren uppnått viss ålder, t. ex. 67 år. Utgångspunkten för höjning av den nedsatta livräntan anser kommittén böra vara den dag, när den ursprungliga livräntan skall anses vara fastställd. Motsvarande regel bör enligt kommittén tillämpas i de fall, där livräntan från början bestämts att efter vissa år utgå med förhöjt belopp.

Har vid livräntas fastställande — t. ex. med hänsyn till att den skadades invaliditetstillstånd kan undergå förändringar — bestämts att denna skall

omprövas t. ex. vid väsentligt ändrade förhållanden, tas vid omprövningen, framhåller kommittén, hänsyn till aktuella inkomstförhållanden. Detta innebär bl. a. att de penningvärdeförändringar som ägt rum mellan olycks-tillfället och omprövningen beaktas. Härav torde följa att i värdesäkringshänseende dagen för omprövningen blir avgörande.

Remissinstanserna

Någon erinran mot de procentsatser, med vilka livräntor föreslås höjda enligt kommittéförslaget, har inte gjorts av remissinstanserna.

Regeln om att utgångspunkten för värdesäkringen skall vara det år livräntan fastställts finner *riksförsäkringsverket* kunna vålla svårigheter vid tillämpningen, eftersom det i vissa fall inte utan vidare kan anses vara klart när livränta fastställts. Verket syftar därvid på de fall där livräntefrågan avgjorts genom lagakraftägande dom i högre instans. Det slutliga avgörandet i högre instans kan enligt verket ibland inte föreligga förrän något år efter underrättens dom och tveksamhet kan då uppstå om fastställelseåret, särskilt om underrättens ställningstagande blir gällande. Även i andra fall kan tveksamhet uppkomma om fastställelseår. Ett förtydligande på denna punkt synes därför verket böra göras i tillämpningsföreskrifterna.

Trafikförsäkringsanstaltens nämnd framhåller att det vid livränteprovning i många fall förekommer att ersättningarna bestäms att utgå endast för begränsad tid med tillägg att omprövning skall ske efter ett visst antal år. Anledningarna härtill kan vara olika; de vanligaste är att den skadades invaliditetstillstånd eller ekonomiska förhållanden efter skadan inte synes ha stabiliserats utan att förändringar förefaller troliga. Innebörden i kommitténs förslag är att endast slutligt fastställda livräntor kommer in under kommitténs värdesäkringssystem. Nyss nämnda periodiska livräntor omfattas sålunda enligt nämnden inte av värdesäkringen. Mot denna avvägning har nämnden inte någon invändning.

Departementschefen

Trafiklivräntas höjning genom allmänt tillägg motsvarar den generella uppräknings av äldre livräntor som kommittén föreslagit. Tillägget skall utgå med vissa procental, bestämda med hänsyn till konsumentprisindex' stegring sedan livräntan fastställts, och tillkomma alla berörda livräntetagare utan någon differentiering. Visst avsteg från det sagda följer av att höjningen som kommittén angett bör göras schablonmässig och livräntorna för sådant ändamål indelas i olika årsgrupper, varje grupp bestående av år med tämligen likartat årsmedelvärde av konsumentprisindex.

Eftersom det senast fastställda medelvärdet av konsumentprisindex avser år 1966 har i departementsförslaget gjorts den avvikelser från kommitté-

förslaget att allmänt tillägg får utgå endast till livränta som fastställts före utgången av år 1965. Som grund för höjning genom allmänt tillägg skall i stället läggas nämnda medelvärde, som utgörs 202. Den indelning i olika årsgrupper som kommittén gjort i fråga om nu avsedda livräntor har i huvudsak följts i departementsförslaget. Kommittéförslaget har frångåtts endast såtillvida att år 1964 brutits ut från årsgruppen 1962—1964. Allmänt tillägg skall utgå fr. o. m. ikraftträdandedagen den 1 januari 1968. I den mån penningvärdets utveckling under år 1967 ger anledning därtill kan, såsom jag skall närmare behandla under 9 §, fr. o. m. nämnda dag utgå även indextillägg till nu avsedda livräntor.

Trafiklivränta kan utgå med provisoriska belopp innan den skadades tillstånd stabiliserats så att den framtida invaliditeten med någon säkerhet kan bedömas. Det är inte meningen att provisorisk livränta som utgår den 1 januari 1968 skall höjas genom allmänt tillägg. När livräntefrågan slutligt regleras beaktas nämligen som tidigare berörts det penningvärde som råder vid den tidpunkten, varvid i förekommande fall retroaktiv ersättning kan tilldelas den skadelidande. Med livränta avses därför i nu förevarande hänseende endast slutligt fastställd livränta. När livränta sålunda slutligt fastställts uppkommer, som kommittén angett, skyldighet för trafikförsäkringsanstalt att redovisa livräntans kapitalvärde inom skadeförsäkringens livränterörelse eller att inköpa livränta hos riksförsäkringsverket eller hos svenskt livförsäkringsbolag.

Av betydelse för höjning genom allmänt tillägg blir vidare det år en livränta enligt det nyss sagda skall anses vara fastställd, eftersom tilläggets storlek är beroende härav. Denna fråga har kommittén behandlat från olika synpunkter. I det övervägande antalet fall fastställs livränta genom överenskommelse mellan den skadeståndsskyldige/trafikförsäkringsanstalten och den skadelidande. Avgörande blir här det år överenskommelsen träffades. Har efter förlikning i rättegång ett avtal fastställts av domstol torde dagen för avtalet och inte dagen för domen som regel få anses vara avgörande. I övriga fall där livränta fastställts efter rättslig prövning torde i princip dagen för domens meddelande få läggas till grund för höjningen och detta även om domen meddelats i slutet av ett år och först vunnit laga kraft påföljande år. I fall livräntefrågan prövats av högre instans kan man emellertid inte utan vidare tillämpa en sådan regel. En tolkning av överinstansens dom kan leda till ett annat resultat. Ligger till grund för denna dom ett yrkande som till omfattningen bestämts med hänsyn till förhållanden som rådde vid tiden för rättegången i underrätten och har yrkandet inte ändrats till beloppet på grund av penningvärdeförändringar som inträffat efteråt, synes det naturligt att räkna med dagen för domen i underrätten. Bedömningen kan emellertid bli en annan om yrkandet i högre rätt ändrats med hänsyn till penningvärdets förändring. Livräntan torde då få anses vara fastställd genom domen i

högre instans. Avgörande torde således i princip vara det penningvärde vari livräntan bestämts att utgå. I övrigt synes tolkningsfrågan böra avgöras i det praktiska rättslivet. Erforderligt underlag för bedömningen finns tillgängligt hos försäkringsbolagen eller hos trafikförsäkringsanstalternas nämnd.

Motsvarande bedömning får göras i de fall där livränta omprövas t. ex. på grund av att livräntetagarens invaliditet förvärrats. Har livränta däremot redan vid fastställandet bestämts att efter vissa år utgå med nedsatt eller förhöjt belopp blir som kommittén angett dagen för den ursprungliga livräntans fastställande avgörande.

5 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om beräkningsgrunderna för allmänt tillägg. Vidare behandlas frågan om beräkning av allmänt tillägg i det fall, där trafiklivräntan samordnas med annan periodiskt utgående förmån. I detta hänseende motsvarar paragrafen 2 § andra stycket i kommitténs förslag.

Gällande ordning

Sammanträffar skadestånd med förmåner som med anledning av skadan utgår från annat håll, gäller som huvudregel att värdet av dessa förmåner skall dras av från skadeståndsbeloppet. Vid personskada kan förmånerna utgöras av ersättning från socialförsäkring (t. ex. yrkesskadelivränta, förtidspension från den allmänna försäkringen) eller från arbetsgivare (t. ex. sjukpension).

Förhållandet mellan skadestånd och ersättning från socialförsäkring regleras huvudsakligen i 51 § lagen den 14 maj 1954 (nr 243) om yrkesskadeförsäkring och 20 kap. 7 § lagen om allmän försäkring. Innebörden av samordningsreglerna är att ersättning, som uppburits från socialförsäkring, skall avräknas vid bestämmandet av vad den skadade eller dennes efterlevande har rätt att få ut i skadestånd. Samordningsregeln i yrkesskadeförsäkringslagen är förbunden med regressrätt för yrkesskadeförsäkringsinrättning gentemot den som orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller, när skadan uppstått genom trafik med motorfordon, den som är skadeståndsskyldig enligt lag. Regressrätt saknas däremot enligt lagen om allmän försäkring.

De sinsemellan olikartade regressbestämmelserna inom socialförsäkringen har lett till två skilda avräkningsförfaranden, bruttolivräntemetoden och nettolivräntemetoden. Bruttolivräntemetoden används huvudsakligen vid samordning av trafiklivränta med yrkesskadelivränta och innebär att livräntetagaren från trafikförsäkringen tillerkänns en trafiklivränta som svarar mot hans totala inkomstbortfall men att vid livräntebeloppens utbetalning avdrag görs för den yrkesskadelivränteersättning som

samtidigt utgår. Något exakt belopp varmed avdrag skall ske anges vanligen inte eftersom yrkesskadelivräntan kan omprövas. Samordningen av trafiklivränta och förtidspension från den allmänna försäkringen sker däremot regelmässigt enligt nettolivräntemetoden. Den slutliga avräkningen görs här redan vid trafiklivräntans bestämmande. De pensionsbelopp som är aktuella vid denna tidpunkt beaktas, och som livränta från trafikförsäkringen utgår det belopp som överstiger pensionsbeloppet.

Den avräkningsmetod som tillämpas vid trafiklivräntas fastställande har i detta sammanhang betydelse genom det sätt på vilket den påverkar livräntan vid generella höjningar av socialförsäkringsförmåner — t. ex. kompensation för penningvärdets fall. Enligt nettolivräntemetoden påverkas inte livräntan av senare höjningar av den förmån som skall avräknas. Bruttolivräntemetoden däremot innebär i princip att varje höjning av avräkningsförmånen verkar reducerande på trafiklivräntan. Detta har t. ex. skett i fråga om den omregleringsersättning som utgår till yrkesskadelivräntor fr. o. m. år 1956. Fr. o. m. år 1963 gäller emellertid enligt särskild överenskommelse mellan yrkesskadeförsäkringsinrättningarna och trafikförsäkringsanstalterna att regress inte får förekomma och därmed inte heller avdrag på trafiklivräntorna beträffande de indextillägg som hänför sig till tiden efter år 1962.

Samordningen av trafiklivränta och sjukpension från arbetsgivare för vilken denne i rättspraxis tillerkänts regressrätt tillgår på olika sätt beroende på omständigheterna i det särskilda fallet. Bl. a. tillämpas förut nämnda avräkningsmetoder. För kommunala sjukpensioner har enligt normalpensionsreglemente för kommunerna samordningsfrågan numera lösts på så sätt att om arbetstagare samtidigt äger rätt till såväl sjukpension som t. ex. skadestånd, skall skadeståndsbelopp som utbetalas till honom dras av från pensionen.

Kommittén

Den livränteersättning som — genom dom eller överenskommelse — fastställts att utgå ur trafikförsäkringen (bilansvarighetsförsäkringen) bildar den naturliga utgångspunkten för värdesäkringen. Kommittén förordar därför som huvudregel att detta ersättningsbelopp utgör beräkningsbas för värdesäkringen. Någon uttrycklig lagbestämmelse härom synes kommittén inte vara erforderlig. En ändring av livräntans belopp — t. ex. i anledning av att livräntetagaren uppnår viss ålder — kommer givetvis att påverka basens omfattning.

Den angivna regeln om beräkningsbasens omfattning kan, framhåller kommittén, utan vidare tillämpas i huvudparten av livräntefallen, där vid livräntas bestämmande hänsyn inte skall tas till andra periodiska förmåner. Detsamma gäller de fall, där livränta samordnas med social-

försäkrings- eller arbetsgivarförmån och samordningen sker enligt nettolivräntemetoden eller — enligt särskilda bestämmelser eller träffade överenskommelser — åvilar utgivaren av den förmån som sammanträffar med trafiklivräntan. Beräkningsbasen blir i dessa samordningsfall lika med det belopp som — eventuellt utöver annan periodisk förmån t. ex. förtidspension från den allmänna försäkringen — fastställts att utgå ur försäkringen. Eftersom förtidspension i princip åtnjuter samma skydd mot penningvärdets fall som föreslås för trafiklivräntorna, innebär den av kommittén förordade ordningen att hela skadeståndet — trafiklivränta och förtidspension — blir värdebeständigt.

I de fall där trafiklivränta och annan periodisk förmån samordnas enligt bruttolivräntemetoden, dvs. avdrag görs först vid utbetalningen av utfallande livräntebelopp, förefaller det kommittén lämpligt att göra avsteg från huvudregeln om beräkningsbasens bestämmande. Bruttolivräntemetoden används främst vid sammanträffande med yrkesskadelivränta. Sådan livränta har som regel redan nu tillförsäkrats viss compensation för bl. a. penningvärdets fall och kommer med all sannolikhet att i framtiden erhålla ett tillfredsställande värdebeständigt skydd. Det förefaller därför kommittén rimligt att, i den mån gottgörelse för penningvärdets fall utgår till yrkesskadelivränta, värdesäkringstillägg enligt kommitténs förslag inte skall tillkomma den del av trafiklivräntan som svarar mot yrkesskadelivräntan. Huvudregeln för beräkningsbasen synes kommittén i detta fall huvudsakligen innebära, att regress för yrkesskedeförsäkringen mot trafikförsäkringen möjliggörs även såvitt avser yrkesskadelivräntors indextillägg. Detta synes inte rimligt, allra helst som nu avsedd regressrätt till den del den ännu finns kvar sannolikt kommer att avskaffas. För att åstadkomma en tillfredsställande lösning i nu avsedda fall förordar kommittén en regel av innebörd, att trafiklivränta vid beräkning av värdesäkringstillägg skall minskas med yrkesskadelivräntans grundbelopp, alltså utan därtill utgående generella höjningsbelopp. Det nu sagda gäller även andra fall, där periodiskt utgående förmån avräknas vid utbetalningen av trafiklivränta och där den periodiska förmånen i någon mån är indexreglerad.

Vad som menas med periodisk förmån är inte närmare definierat. Viss ledning torde enligt kommittén kunna erhållas av kommunalskattelagens uttryck »periodisk intäkt» (se t. ex. 19 § sistnämnda lag).

För tillämpning av regeln fordras inte att gottgörelsen för penningvärdets fall är fullständig. Avgörande blir enligt kommittén om den förmån som skall avräknas från trafiklivräntan vid den tid när värdesäkringstillägg skall utbetalas är förenad med någon form av sådan gottgörelse. Kommittén tar i detta avseende upp en särskild fråga som rör yrkesskadelivräntor.

Den förbättring som år 1955 ägde rum av yrkesskadelivräntorna avsåg

nämligen inte endast att bereda kompensation för penningvärdets fall utan syftade även till att utjämna skillnaderna i ersättningsnivå mellan äldre och nyare skadefall. Vid tillämpningen av regeln att avdrag skall ske endast med den andra förmånens, i detta fall yrkesskadelivräntans, grundbelopp bör enligt kommittén förbättringen emellertid vara att betrakta som gottgörelse för penningvärdets fall. Nuvarande bestämmelser om höjning av eller tillägg till yrkesskadelivräntor i anledning av penningvärdets fall äger inte tillämpning på alla livräntor. Uteslutna från rätt till höjning är bl. a. skadade med låg invaliditetsgrad, i allmänhet under 20 %. I dessa fall skall huvudregeln om beräkning av basen för värdesäkring tillämpas. Vidare kan med nuvarande reglering inom yrkesskadeförsäkringen särskild gottgörelse i förevarande avseende bortfalla i och med att livräntetagaren fyller 67 år. Detta gäller t. ex. som regel skadade, vilkas arbetsförmåga nedsatts med mindre än 30 % men minst 20 %, och efterlevande make. Härav följer att i sådana fall den särskilda regeln om avdrag med endast grundbeloppet kommer att tillämpas så länge yrkesskadelivräntan är indexreglerad och att därefter värdesäkringsbasen skall beräknas enligt huvudregeln. Kommittén anser det vara att beklaga, att omräkningar på detta sätt blir nödvändiga i framtiden, men anser att de inte kan undvikas. Från kostnadsynpunkt sågs dessa omräkningar sakna praktisk betydelse.

Kommittén betonar vidare att till grund för den föreslagna regeln om avdrag med endast grundbeloppet ligger tanken att de olika delarna av trafiklivräntan — t. ex. yrkesskadelivränta och den livränta som därutöver uppbärs från trafikförsäkringen — skall var för sig följa sina regler om värdesäkring. Skulle på grund av nuvarande regressförfarande yrkesskadelivräntan inklusive kompensationstillägg dras av från trafiklivräntan, kommer inte livräntetagarens intresse att tillgodoses utan yrkesskadeförsäkringens. Kommittén uttalar därför den förhoppningen, att sådan regressutövning helt upphör senast vid värdesäkringens genomförande.

Kommittén framhåller slutligen att vad som föreslagits om beräkningsgrunder för värdesäkringstillägg passar även i de fall där förutom trafikförsäkringen eller bilansvarighetsförsäkring annan ansvarighetsförsäkring svarar för skadan. Detsamma gäller de fall, där staten i sin egenskap av väghållare eller innehavare av järnväg är medansvarig till trafikskada. Eftersom trafikförsäkringens ansvar i och för sig omfattar hela skadan brukar i nu avsedda fall utgå en livränta från trafikförsäkringen som täcker hela inkomstbortfallet. Ansvarsfördelningen mellan trafikförsäkringen å ena sidan och annan ansvarighetsförsäkring eller staten å andra sidan regleras genom särskilda överenskommelser. Även här blir enligt kommittén en tillämpning av huvudregeln naturlig och inte till nackdel för livräntetagaren. Skulle mot förmodan finnas fall där två livräntor utgår — en från trafikförsäkringen och en t. ex. från ansvarighetsförsäkringen eller staten — vågar kommittén utgå från att den brist i värdesäkringsskyddet som därigenom kan uppkomma skall täckas på frivillighetens väg.

Remissyttrandena

Bestämmelserna om beräkningsgrund för värdesäkring i vissa fall, där trafiklivränta samordnas med annan periodiskt utgående förmån, anser *trafikförsäkringsanstaltens nämnd* vara väl anpassade till nuvarande metodik i samordningen och leda till rimliga och rättvisa resultat i de ofta komplicerade samordningsfallen. Ej heller *riksförsäkringsverket* har något att erinra mot den föreslagna lösningen, som innebär att värdesäkring skall komma endast livräntetagarna till godo och inte regressberättigad yrkesskadeförsäkringsinrättning eller arbetsgivare för utbetalda indextillägg på yrkesskadelivränta eller pension. Verket erinrar dock om att den fr. o. m. år 1956 genomförda omregleringen av yrkesskadelivräntor i stor utsträckning innebar höjningar utöver kompensation för penningvärdeförsämring och att i dessa fall överkompensation kan uppkomma genom att värdesäkring beräknas på skillnaden mellan skadelivräntans och yrkesskadelivräntans ursprungliga belopp. Verket har för sin del dock inte något emot att regressutövningen för 1955 års omregleringstillägg på yrkesskadelivräntor upphör vid värdesäkringens genomförande. Regressrätten för tilläggen har enligt verket ringa ekonomisk betydelse för yrkesskadeförsäkringen och regressrätt över huvud taget torde inte komma att föreligga enligt den nya yrkesskadelagstiftningen, varom förslag nyligen framlagts. Verket förutsätter att överenskommelse om regressens slopande kan träffas med trafikförsäkringsanstaltarna.

Departementschefen

I paragrafens första stycke har som huvudregel fastslagits att allmänt tillägg skall beräknas på det belopp med vilket trafiklivränta utgår från försäkringen. Avgörande blir storleken av utgående livräntebelopp den 1 januari 1968. Detta belopp utgör i allmänhet beräkningsbasen för allmänt tillägg. Ändras livräntebeloppet sedermera i enlighet med vad som bestämts vid livräntans fastställande, påverkar detta det allmänna tilläggets storlek. Erinran härom har tagits in i 12 §.

Två undantag görs från denna huvudregel. Skall trafiklivränta enligt bestämmelserna i 6 och 7 §§ utgå med särskilt tillägg, skall detta tillägg inräknas av skäl som anges i motiven till 7 §. Bestämmelse härom har tagits in i första stycket. Det andra undantaget avser vissa fall, där trafiklivränta sammanträffar med annan periodiskt utgående förmån. Härom handlar andra stycket.

Utgår till samme ersättningsberättigad både trafiklivränta och periodisk förmån från socialförsäkring eller från arbetsgivare skall skadeståndet minskas med denna förmån. I de samordningsfall där avräkningen görs redan vid trafiklivräntans bestämmande, dvs. enligt den s. k. nettolivränteme-

toden, eller där samordningen görs av utgivaren av den förmån som skall räknas av kan huvudregeln utan vidare tillämpas. Livräntetagarens intressen åsidosätts inte genom en sådan ordning. Detsamma gäller de fall där trafiklivränta samordnas med förmån som skall avräknas enligt den s. k. bruttolivräntemetoden, vilket innebär att avdrag görs först vid utbetalningen av utfallande livräntebelopp, under förutsättning att förmånen inte är värdesäkrad. Är förmånen däremot värdesäkrad skulle en tillämpning av huvudregeln kunna leda till att trafiklivräntas värdesäkringstillägg fick tillgodose ett regresskrav avseende den kompensation för penningvärdets fall som knutits till förmånen. Värdesäkringen av trafiklivräntor är avsedd att bereda livräntetagarna en förbättrad ställning. Jag anser det därför i likhet med kommittén vara nödvändigt att för dessa fall skapa en regel av innebörd att trafiklivränta vid beräkning av allmänt tillägg minskas med den andra förmånen utan därtill knuten värdesäkringsgottgörelse. Regeln tar främst sikte på yrkesskadelivräntor, som f. n. regelmässigt samordnas med trafiklivränta enligt bruttolivräntemetoden, men avser under angivna förutsättningar även andra avräkningsförmåner, som t. ex. arbetsgivarpension.

Kommittén har berört vissa ytterligare spørsmål rörande sammanträffandet av trafiklivränta och yrkesskadelivränta. Dessa spørsmål sammanhänges med de särskilda regler som f. n. gäller för värdesäkring av yrkesskadelivränta. Det synes sålunda nödvändigt att i vissa fall göra omräkning av beräkningsbasen för trafiklivräntas värdesäkringstillägg. Denna fråga torde emellertid sakna större praktisk betydelse. Vidare vill jag understryka nödvändigheten av att yrkesskadeförsäkringsinrättningarna upphör med regressutövning gentemot trafikförsäkringen i fråga om 1955 års omregleringstillägg om förslaget genomförs. Riksförsäkringsverket har för sin del förklarat sig villigt härtill och jag räknar med att de försäkringsbolag som utger yrkesskadelivräntor frivilligt slopar regressen, som torde sakna ekonomisk betydelse för dem. I annat fall blir det nödvändigt att lagstifta här om. Det i det föregående omnämnda förslaget om yrkesskadeförsäkring (SOU 1966: 54), som innefattar även förslag om värdesäkring av yrkesskadelivräntor, utgår också från att regress inte skall få utövas för framtida höjningsbelopp (se s. 277).

6 §.

Denna paragraf och följande motsvarar 3 § i kommitténs förslag och innehåller bestämmelser om särskilt tillägg.

Departementschefen

Har försäkringsbeloppet inte räckt till att lämna livräntetagaren den livränteersättning han varit berättigad att få i skadestånd, kan han enligt bestämmelserna i denna paragraf och följande fr. o. m. den 1 januari 1968

få ett årligt tillägg på livräntan, benämnt särskilt tillägg. Beträffande de principiella synpunkterna på frågan om kompensation i detta fall vill jag hänvisa till vad jag anfört i det föregående.

Bestämmelser om de belopp med vilka försäkringen svarar återfinns för trafikförsäkringens del i 11 § trafikförsäkringslagen och för bilansvarighetsförsäkringens del i de särskilda försäkringsavtalen. Hänvisningarna i första stycket till »föreskrift i lag eller försäkringsavtal» syftar på dessa bestämmelser.

Skadestånd kan jämkas på grund av den skadelidandes medvållande. Försäkringens ansvar begränsas då i samma mån. Bestämmelserna i denna paragraf är emellertid inte avsedda för sådana fall.

Begränsningen av försäkringens ansvarssummor har drabbat främst äldre försäkringsfall för vilka gällt tämligen låga belopp. De ansvarsbelopp som såväl för trafikförsäkringen som för bilansvarighetsförsäkringen gäller fr. o. m. den 1 januari 1962 är av sådan storlek att i stort sett allt skadestånd som kan bli aktuellt blir täckt. Rätten till särskilt tillägg begränsas därför till försäkringsfall som inträffat före nämnda datum.

Särskilt tillägg skall, såsom jag i det föregående utvecklat, inte tillkomma alla livräntetagare som uppbär maximerad trafiklivränta. Förutsättning är att den skadades arbetsförmåga genom skadan nedsatts med minst hälften. Uteslutna från höjning genom särskilt tillägg är således maximerade trafiklivräntor till invalider, vilkas invaliditet understiger 50 %. Vidare utesluts maximerade trafiklivräntor till efterlevande. Bestämmelse av denna innebörd har tagits upp i första stycket.

I fråga om invaliditetsgraden blir tidpunkten för trafiklivräntans fastställande avgörande för frågan om rätt till särskilt tillägg skall föreligga. Skadeakterna torde kunna ge besked härom. Har livräntan omprövats på grund av att livräntetagarens invaliditet förvärrats, räknas den omprövade livräntan i detta sammanhang som ny livränta. Härav följer att graden av arbetsförmåga vid omprövningen blir avgörande för rätt till höjning enligt denna paragraf.

En förutsättning för rätt till höjning är vidare att livräntetagaren verkligen lidit förlust genom maximeringen. Så är inte fallet om den skadeståndsskyldige själv träder emellan eller om försäkring täcker skadeståndet till den del som det överskjuter det maximerade försäkringsbeloppet. Bestämmelserna i andra stycket avser sådana situationer. Däremot avses inte att utesluta livräntetagare, som fått gottgörelse från olycksfallsförsäkring eller genom insamling, från rätt till tillägg.

Begränsningen av försäkringens ansvarsbelopp har ibland medfört att skadeståndsberättigade och regressberättigade (t. ex. yrkesskadeförsäkringsinrättning eller arbetsgivare) parter fått konkurrera om ersättningen från försäkringen. Enligt stadgad praxis har i sådant fall den skadeståndsberättigade tillerkänts rätt att utfå vad som tillkommer honom innan re-

gressrätten kan göras gällande. Har således maximeringen drabbat endast den regressberättigade, har någon förlust inte uppstått för livräntetagaren och särskilt tillägg kan inte utgå. Fall kan även förekomma där på grund av försäkringsbeloppets otillräcklighet både den regressberättigade och livräntetagaren fått minskade ersättningsbelopp. Endast den nedsättning livräntetagaren fått vidkännas kan då ge rätt till särskilt tillägg.

Den 1 januari 1968, när den föreslagna lagen avses träda i kraft, torde som regel ersättningsfrågan i försäkringsfall, som inträffat före den 1 januari 1962, vara slutreglerad. Det kan emellertid vid ikraftträdandet finnas kvar oreglerade skador som uppkommit före den 1 januari 1962. Visar det sig i sådant fall vid den slutliga regleringen att försäkringsbeloppet inte räcker till att ge livräntetagaren den livränteersättning han äger rätt till, kan han enligt bestämmelserna i denna paragraf bli berättigad till särskilt tillägg fr. o. m. den dag livräntan börjar utgå. Motsvarande gäller om trafiklivräntan omprövas efter den 1 januari 1968 och den omprövade livräntan inte i sin helhet täcks av försäkringsbeloppet.

7 §.

Denna paragraf motsvarar vissa delar av 3 § i kommitténs förslag och anger det belopp med vilket särskilt tillägg kan utgå.

Kommittén

Kommittén föreslår som tidigare angetts att det särskilda tillägget till maximerad trafiklivränta i princip skall svara mot det årliga livräntebortfallet eller, om detta inte kan fastställas, mot den sannolika förlusten eller mot vad som med hänsyn till omständigheterna kan finnas vara skäligt. Tillägget får dock av kostnadsskäl aldrig utgå med högre belopp än 2 000 kr. om året. Dessutom skall tillägg inte utgå om det årliga beloppet inte uppgår till 100 kr. Syftet härmed är att undvika onödiga administrationskostnader när tillägget inte kan vara av någon nämnvärd ekonomisk betydelse för livräntetagaren.

Vidare föreslår kommittén som förut angetts att höjning med särskilt tillägg inte skall ske om det med hänsyn till livräntetagarens nuvarande ekonomiska förhållanden eller omständigheterna i övrigt uppenbarligen inte är skäligt.

Remissyttrandena

Remissinstanserna lämnar i allmänhet den föreslagna utformningen av särskilt tillägg utan erinran. *Trafikförsäkringsanstalternas nämnd* ansluter sig helt till de synpunkter och överväganden som legat till grund för kommitténs ställningstaganden. Endast *försäkringsinspektionen* och *statens*

handikappråd har vissa erinringar. Dessa båda remissinstanser föreslår sålunda att den övre gränsen — 2 000 kr. — slopas och att det element av social behovsprövning som i vissa fall skall tillämpas undanröjs. Genom borttagandet av den övre beloppsgränsen stiger enligt inspektionen det kapitaliserade värdet av höjningen med 4 milj. kr.

Departementschefen

Avsikten med det särskilda tillägget är att såvitt möjligt försätta livräntetagaren i samma situation som om någon maximering inte skett. Tillägget skall därför i enlighet med kommitténs förslag i princip motsvara det årliga belopp med vilket livräntan minskats. Bestämmelser härom har tagits in i första stycket.

De faktorer som vid trafiklivräntans fastställande varit bestämmande för dess storlek i och för sig kommer även att påverka det särskilda tillägget. Därmed åsyftas sådana faktorer som invaliditetsgrad, inkomstunderlag och vållandegrad. Uppgifter härom finns som regel arkiverade hos försäkringsbolagen eller hos trafikförsäkringsanstaltens nämnd. I de fall där tillräckligt underlag för bedömningen inte står till buds får tillägget i princip bestämmas till det belopp med vilket livräntan kan antas ha minskats. En sådan bedömning torde utan större svårigheter kunna genomföras i praktiken.

Anledning saknas att frånga de begränsningar kommittén föreslagit i fråga om det särskilda tilläggets storlek. Jag godtar således att det årliga tillägget inte får överstiga 2 000 kr. eller understiga 100 kr.

Det är enligt min mening inte påkallat att införa en skälighetsprövning i vissa undantagsfall för rätt till särskilt tillägg. Övriga tillägg, även extra tillägg, avses skola utgå utan någon behovsprövning och tillräckliga skäl föreligger inte för en särbehandling av särskilt tillägg i detta hänseende. Departementsförslaget tar därför inte upp någon bestämmelse om skälighetsprövning.

Det är lämpligt att särskilt tillägg bestäms med hänsyn till det penningvärde som rådde vid tidpunkten för livräntans fastställande. Tillägget värdesätts därefter i samma ordning som livräntans grundbelopp. På grund härav skall vid beräkning av allmänt tillägg enligt 5 § första stycket beräkningsbasen omfatta även särskilt tillägg. Att även indextillägg beräknas på samma sätt framgår av 10 §.

8 §.

Denna paragraf, som motsvarar 4 § i kommittéförslaget, behandlar höjning av trafiklivräntor till personer som skadats i unga år.

Kommittén

Kommitténs förslag innebär följande. Livräntetagare som skadats före 16 års ålder och vars arbetsförmåga genom skadan nedsatts med minst hälften skall fr. o. m. år 1968 erhålla ett tillägg till trafiklivräntan. Förutsättning härför är dock att livräntan fastställts senast under år 1959. Tillägget skall utgöra 1 500 kr. om året om arbetsförmågan är nedsatt med minst två tredjedelar och i övrigt 1 000 kr. om året.

Remissyttrandena

Åldersgränsen för rätt till höjning av trafiklivräntor till personer som skadats i unga år föreslår *försäkringsinspektionen* och *statens handikappråd* höjd från 16 år till 21 år. Inspektionen finner en åldersgräns av 21 år bättre passa nuvarande utbildnings- och samhällsförhållanden. Inspektionen och handikapprådet ifrågasätter även en höjning av de föreslagna tilläggsbeloppen, inspektionen till 2 000 kr. resp. 1 500 kr. och handikapprådet till 2 500 kr. resp. 2 000 kr. Inspektionens motiv är att de unga bör särskilt kompenseras därför att kommittéförslaget inte innefattar standardföljsamhet.

Departementschefen

I det föregående har jag anfört vissa principiella synpunkter på kommitténs förslag om särskild compensation åt de personer som skadats i unga år. I förevarande paragraf av departementsförslaget tas upp bestämmelser härom. Med hänsyn till vissa uttalanden vid remissbehandlingen synes ytterligare några frågor, som rör bestämmelsernas närmare utformning, böra behandlas.

Avsikten med höjningen är att tillgodose livräntetagare som skadats innan han kommit ut i arbetslivet och för vilken således inte finns någon arbetsinkomst att lägga till grund för livränteersättningen. En ytterligare förutsättning för rätten till denna höjning är att livräntan fastställts på grundval av den praxis som gällde före år 1960 och som var betydligt mindre fördelaktig för den unge. Från dessa synpunkter har uppställts dels en åldersgräns, dels en gräns för fastställsedatum. Såvitt gäller åldersgränsen har jag inte ansett lämpligt annat än att sätta den schablonmässigt och med hänsyn till förhållanden som i stort sett rådde inom samhället före 1960-talet. Kommitténs förslag om en åldersgräns av 16 år har därför följts i departementsförslaget.

Som förutsättning för höjningen gäller vidare att livräntetagaren invaliderats så svårt att hans arbetsförmåga nedsatts genom skadan med minst hälften. På samma sätt som beträffande maximerade livräntor blir de för-

hållanden i invaliditetshänseende avgörande som rådde vid livräntans fastställande.

Livräntetagare kan ha fått sin trafiklivränta omprövad på grund av att hans invaliditetstillstånd försämrats. I sådant fall skall hänsyn tas till graden av arbetsförmåga vid tiden för omprövningen. Självfallet bör vid sådan omprövning hänsyn tas till det extra tillägg som kan utgå till livräntetagaren.

I enlighet med kommitténs förslag skall extra tillägg fastställas till vissa belopp, lika för alla med ungefär samma invaliditet. Jag har godtagit kommitténs avvägning i fråga om tilläggens storlek. Dessa skall således utgå årligen fr. o. m. den 1 januari 1968 med 1 500 kr. om arbetsförmågan var nedsatt med minst två tredjedelar och med 1 000 kr. i övriga fall.

Extra tillägg är bestämt med hänsyn till nu rådande förhållanden. I motsats till vad som avses skola gälla för särskilt tillägg får extra tillägg därför inte ingå i beräkningsbasen för allmänt tillägg. Däremot kommer extra tillägg i likhet med trafiklivräntan att värdesäkras för framtiden genom att indextillägg beräknas även på sådant tillägg. Erinran härom har tagits in i 10 §.

Det förhållandet att trafiklivräntas belopp efter den 1 januari 1968 kan nedsättas t. ex. på grund av att livräntetagaren uppnår viss ålder påverkar inte storleken av extra tillägg. Detta utgår alltså med oförändrat belopp så länge livräntan består.

Något undantag från rätt till extra tillägg görs inte för sådana fall där trafiklivränta till person som skadats i unga år huvudsakligen avser att täcka antagna kostnader för livräntetagarens vård och tillsyn. Även i dessa fall ger nuvarande ersättningsgrunder högre kostnadsersättning än tidigare.

9 §.

Denna paragraf motsvarar 6 och 7 §§ i kommittéförslaget och innehåller bestämmelser om indextillägg.

Departementschefen

Den framtida värdesäkringen av trafiklivränta avses, som närmare framgår av vad jag anfört i det föregående, skola ske genom att livräntan höjs genom indextillägg anpassade efter penningvärdets förändringar som dessa kommer till uttryck i ändringar av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. I paragrafen har tagits upp de närmare bestämmelser som skall gälla för indextilläggen.

Av bestämmelserna framgår att alla trafiklivräntor höjs samtidigt och med samma procenttal, oavsett dagen för deras fastställande. Detta kan synas mindre tillfredsställande, eftersom livräntor som fastställts sent under perioden mellan två höjningar blir överkompenserade. Alternativet härtill

är att nyfastställda livräntor förbigås vid det första höjningstillfället för att första gången höjas vid den därpå följande allmänna höjningen med det procenttal som då är aktuellt. Inte heller detta alternativ är emellertid tillfredsställande. En underkompensation kan nämligen bli fallet om penningvärdet undergår en snabb försämring. Den överkompensation som kan följa av det alternativ som tagits upp i departementsförslaget torde till stor del kunna undvikas genom att man vid livräntas fastställande kan ta hänsyn till den höjning som kan beräknas inträda vid påföljande 1 januari eller den 1 januari något av de närmast därpå följande åren.

Trafiklivränta som fastställts före utgången av år 1965 och som således enligt bestämmelserna i 4 § fr. o. m. den 1 januari 1968 höjs genom allmänt tillägg, vilket är bestämt med utgångspunkt i 1966 års penningvärde, blir, med den utformning paragrafen har fått i departementsförslaget, tillgodosedd för den ytterligare värdeförsämring som livräntan kan ha undergått fram till den 1 januari 1968, när den föreslagna lagen avses träda i kraft. Detsamma gäller trafiklivränta, som fastställts under år 1966. Under förutsättning att basbeloppet för januari 1968 ökat med minst 5 % sedan januari 1967 får nämligen livränta av nu angivet slag höjas med samma procenttal som det med vilket basbeloppet ändrats. Därefter kommer livräntorna liksom senare fastställda livräntor att ändras den 1 januari det år då basbeloppet för januari ökat med minst 5 % sedan föregående höjning genom indextillägg. Beträffande livräntor, som fastställts under år 1967, hänvisas till motiven för övergångsbestämmelserna.

10 §.

Denna paragraf, som närmast motsvarar 7 § första stycket i kommitténs förslag, innehåller bestämmelser om det livräntebelopp på vilket indextillägg skall beräknas.

Departementschefen

Som grund för beräkningen av indextillägg skall först och främst i likhet med vad som gäller för allmänt tillägg ligga det grundbelopp med vilket trafiklivränta utgår från försäkringen. Avgörande blir förhållandena den 1 januari det år höjning blir aktuell. Även de tillägg — allmänt tillägg, särskilt tillägg, extra tillägg och indextillägg — som vid aktuell tidpunkt kan utgå till trafiklivränta avses som tidigare angetts skola värdesäkras i samma ordning som livräntans grundbelopp. Detta åstadkommes på så sätt att vid beräkning av kommande indextillägg till livräntans grundbelopp läggs de tilläggsbelopp med vilka livräntan utgår vid den aktuella tidpunkten. Bestämmelser härom har tagits in i paragrafens första punkt.

Genom hänvisningen i paragrafens andra punkt till bestämmelsen i 5 § andra stycket kommer vid beräkningen även undantagsregeln för vissa

samordningsfall att tillämpas. I detta hänseende får jag hänvisa till motiven till nämnda paragraf.

11 §.

Denna paragraf motsvarar 8 § i kommittéförslaget.

Departementschefen

Som framgår av det föregående har jag förordat att Kungl. Maj:t ges befogenhet att förordna om begränsning i rätten att utfå indextillägg när särskilda skäl — kraftig inflation, särskilt i förening med en mer väsentlig tillbakagång av trafikförsäkringens premieunderlag — föreligger. Bestämelse härom har tagits upp i denna paragraf.

För tydlighetens skull vill jag återigen framhålla att förordnandet om begränsning kan avse endast framtida indextillägg. Redan fastställda indextillägg utgår med samma garanti som livräntan och kan således inte minskas av skäl som jag nämnt här.

Förordnandet om begränsning skall vara tidsbegränsat och avse högst ett år i taget. Varje år skall nämligen ställning i princip tas till den höjning med indextillägg som kan ifrågakomma den 1 januari påföljande år. Visar det sig när tiden för förordnandet utlöper att skäl fortfarande är för handen för en tillämpning av paragrafen, får nytt förordnande meddelas. Det ligger i sakens natur att Kungl. Maj:t kan häva ett förordnande i förtid när förhållandena medger.

Av den utformning första stycket fått i departementsförslaget framgår vidare att en eventuell begränsning av höjning endast kan avse det procenttal med vilket höjning skall ske och inte t. ex. begränsning till särskilda livräntefall.

I och med att förordnande meddelas enligt paragrafens första stycke uppstår ånyo en kategoriklyvning av trafiklivräntor. Det finns således livräntor, som inte alls eller i begränsad utsträckning får indextillägg. Vidare tillkommer under begränsningsperioden nyfastställda livräntor, vilka med all sannolikhet kommer att fastställas i det aktuella penningvärdet på grund av de skadeståndsrättsliga reglerna. De livräntor som fastställs vid slutet av en begränsningsperiod kan sålunda helt komma att undgå verkningarna av förordnandet. Vid återgång till normala förhållanden krävs alltså särskilda bestämmelser, avsedda att återföra de livräntor, som fått vidkännas begränsning, till aktuellt penningvärde. När höjning skall ske första gången efter det förordnande enligt paragrafens första stycke upphört att gälla, bör återförandet ske enligt grunderna för detta lagförslag. Härom handlar andra stycket.

Höjning enligt andra stycket avser endast tiden efter begränsningsperiodens slut. Någon retroaktiv kompensation utgår inte.

12 §.

Paragrafen motsvarar 10 § i kommitténs förslag.

Departementschefen

Trafiklivränta kan, enligt vad som bestämts vid dess fastställande, framdeles sänkas eller höjas. Sålunda bestäms vanligtvis att livränta skall nedsättas till halva beloppet, när livräntetagaren uppnår 67 års ålder. Även andra åldersgränser för sådan nedsättning förekommer. Trafiklivränta kan vidare bestämmas att under en övergångstid utgå med högre belopp. Även det motsatta förhållandet förekommer. Inträffar nu avsedd ändring efter det att livränta höjts genom tillägg enligt lagförslaget, skall fastställda tilläggsbelopp ändras i motsvarande mån. En bestämmelse av detta innehåll har tagits upp i denna paragraf.

Från denna regel görs dock undantag i fråga om extra tillägg. Sådant tillägg utgår med belopp som inte är anpassat till livräntebeloppets storlek. Därav följer att det bör utgå oavkortat under livräntans bestånd.

13 §.

Paragrafen motsvarar 11 § i kommitténs förslag.

Departementschefen

Höjning enligt departementsförslaget tillkommer endast livräntetagare och inte den som är berättigad till eller har utfått kapitalersättning. I konsekvens härmed stadgas i första stycket denna paragraf att när viss del av trafiklivränta bytts ut mot engångsbelopp, bestämmelserna om höjning skall gälla den del av livräntan som inte omfattas av utbytet.

Om livräntetagaren enligt gällande bestämmelser efter den föreslagna lagens ikraftträdande medges rätt att byta ut trafiklivräntan eller del därav mot ett engångsbelopp, får hänsyn tas till de tilläggsbelopp, som enligt förslaget tillkommer livräntetagaren vid utbytet. Någon särskild bestämmelse härom fordras inte.

Trafikförsäkringslagen innehåller i 13 § vissa regler om livränta som fastställts av domstol att utgå i skadestånd under livräntetagarens livstid eller under viss tid. Försäkringsanstalt får i sådant fall inte utan synnerliga skäl medge livräntetagaren att hans livränta byts ut helt eller delvis mot livränta under kortare tid eller mot visst kapital. Vidare föreskrivs för rätt till utbyte att försäkringsinspektionen godkänner detta. Motsvarande skall enligt andra stycket departementsförslaget gälla i fråga om de tillägg till domfäst livränta som tillkommer livräntetagaren enligt detta förslag.

14 §.

Paragrafen motsvarar 5, 12 och 13 §§ i kommitténs förslag.

Kommittén

Kommitténs förslag innehåller i 12 § bestämmelser om att försäkringsbolag, som förvaltar trafiklivräntor, eller, om förvaltningen omhänderhas av riksförsäkringsverket, verket skall administrera värdesäkring och svara för att fastställda värdesäkringstillägg kommer livräntetagarna till godo. Värdesäkringens genomförande förutsätter nämligen bl. a. tillgång till vissa data rörande livräntetagaren och dennes livränta. Vidare bör om möjligt utgivandet av tilläggen av tekniska skäl samordnas med utbetalningen av livräntebeloppen. I de allra flesta fallen betyder anordningen enligt kommittén att vederbörande trafikförsäkringsanstalt administrerar värdesäkring.

Även den särskilda höjningen av maximerade trafiklivräntor och av trafiklivräntor till personer som skadats i unga år anser kommittén skola i och för sig kunna administreras av försäkringsbolagen resp. riksförsäkringsverket. Bolagen intar emellertid i viss mån ställning som motpart till livräntetagarna. Det kan därför — med tanke på den skälighetsprövning som kan bli aktuell i fråga om tillägg till maximerade trafiklivräntor — vara lämpligare att anförtro höjningen åt ett i förhållande till bolagen fristående organ. För denna uppgift bör anlitas den av trafikförsäkringsanstalterna och trafikförsäkringsföreningen gemensamt upprättade nämnden, trafikförsäkringsanstalternas nämnd. Kommittén anser, att denna nämnd med hänsyn till den sakkunskap den företräder bör ha särskilda förutsättningar att komma till ett rättvist resultat. Därtill kommer att nämnden i stor utsträckning redan har tillgång till det aktmaterial som erfordras för uppgiftens genomförande. Nämndens allmänna ställning av enbart rådgivande organ synes inte behöva påverkas av att nämnden som en ren engångsföreteelse har att besluta om en särskild höjning av ett begränsat antal livräntor, ett uppdrag som skall genomföras på kort tid i samband med lagens ikraftträdande. Kommittén föreslår därför i 5 § att frågor om särskild höjning av maximerade trafiklivräntor och trafiklivräntor till personer som skadats i unga år skall avgöras av trafikförsäkringsanstalternas nämnd.

Talan mot nämndens beslut bör enligt kommittén inte kunna föras. Det gäller att snabbt få till stånd definitiva avgöranden, som skall bilda grundval för vidare behandling av livräntorna. Den höjning varom nu är fråga har sådana inslag av en extra gottgörelse — en förmån *ex gratia* — och av skönsmässig bedömning att möjligheten till rättslig prövning inte bör ifrågakomma.

I 13 § kommitténs förslag tas upp bestämmelser av innehåll att ansvarigheten för värdesäkringstillägg skall säkerställas i den ordning som gäller för livränta enligt lagen om försäkringsrörelse eller motsvarande bestämmelser för riksförsäkringsverkets förvaltning av livräntor. Dessa bestäm-

melser avser att ge uttryck åt principen att fastställda tilläggsbelopp skall finansieras enligt kapitaltäckningsmetoden.

En livräntetagares livränteanspråk är tryggt i särskild ordning. För trafiklivräntor gäller i detta hänseende olika regler allteftersom de förvaltas av försäkringsbolag eller av riksförsäkringsverket. Försäkringsbolagen är i sin verksamhet underkastade lagen om försäkringsrörelse, medan för riksförsäkringsverket gäller bestämmelserna om fondförvaltning i reglementet den 26 maj 1961 (nr 265) angående förvaltning av riksförsäkringsverkets fonder. Enligt kommitténs förslag avses värdesäkringstilläggen skola tryggas i samma ordning, vilket innebär att medel motsvarande kapitalvärdet av tilläggen skall fonderas och placeras i särskilt angivna tillgångar samt, om livränta förvaltas av försäkringsbolag, pantsättas.

Kommittén har inte ansett det vara nödvändigt att hänvisa till de bestämmelser om säkerställande av livränta som är intagna i lagen den 9 juni 1950 (nr 272) om rätt för utländsk försäkringsanstalt att driva försäkringsrörelse här i riket. Någon livförsäkringsrörelse drivs f. n. inte i Sverige av utländsk försäkringsanstalt. Dessutom får i 12 § trafikförsäkringslagen föreskriven skyldighet för trafikförsäkringsanstalt, svensk eller utländsk, att inköpa livränta fullgöras enbart hos riksförsäkringsverket eller svenskt livförsäkringsbolag.

Remissyttrandena

Förslaget om värdesäkringens administration har lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Av de remissinstanser som särskilt yttrat sig beträffande beslutanderätten i ärenden om särskild höjning av maximerade trafiklivräntor och trafiklivräntor till personer som skadats i unga år kritiserar trafikförsäkringsföreningen, försäkringsbolagens riksförbund och advokatsamfundet starkt förslaget att denna rätt skall tillkomma trafikförsäkringsanstaltens nämnd och att nämndens beslut inte får överklagas. Trafikförsäkringsföreningen och riksförbundet vill inte göra gällande annat än att nämnden med den stora sakkunskap och erfarenhet, som den besitter, är väl skickad att handha hit hörande frågor men finner det olämpligt att nämnden skall meddela beslut i dessa ärenden och av psykologiska skäl oklokt att begränsa talerätten. Advokatsamfundet understryker att det här är fråga om rättigheter som enligt lag skall tillkomma vissa livräntetagare och att tvister härom bör i vanlig ordning prövas av domstol. Nu nämnda remissinstanser anser att nämnden i dessa ärenden inte bör ha annan ställning än den har i sin verksamhet i övrigt. Beslutanderätten bör därför tillkomma vederbörande försäkringsgivare efter det nämnden avgett yttrande och möjligheten till dom-

stolsprövning stå öppen. Riksförbundet framhåller, att den av kommittén befarade förseningen inte behöver uppkomma med en sådan ordning.

Försäkringsinspektionen och *statens handikappråd* har ingen erinran mot att trafikförsäkringsanstaltens nämnd anförtros beslutanderätten i nu förevarande ärenden men anser det principiellt mera tillfredsställande om möjlighet finns att överklaga nämndens beslut. Såväl inspektionen som handikapprådet förordar — inspektionen med motivering att de allmänna domstolarna inte bör belastas med uppgifter av denna art — en instansordning med nämnden som första instans, riksförsäkringsverket som andra och försäkringsdomstolen som tredje och sista instans.

Trafikförsäkringsanstaltens nämnd betonar, att olika uppfattningar kan råda om vilket eller vilka organ som lämpligast bör anförtros beslutanderätten. Om statsmakterna finner det ändamålsenligt och önskvärt att nämnden blir beslutande, vill nämnden inte motsätta sig detta utan är beredd att åta sig det därmed förenade arbetet.

Föreskriften att ansvarigheten för värdesäkringstillägg skall säkerställas i den ordning, som gäller enligt lagen om försäkringsrörelse, innebär enligt *Folksam*, *trafikförsäkringsföreningen* och *försäkringsbolagens riksförbund* att försäkringsbolagen redan den 1 januari 1968 till säkerhet för tilläggen skall disponera värdehandlingar till ett beräknat sammanlagt belopp av 46 milj. kr. Eftersom kostnaden för uppräkningskosterna skall täckas av premietillägg som inflyter under hela år 1968 bör, hävdar dessa remissinstanser, försäkringsbolagen åläggas skyldighet att avsätta medel till livräntefonden först fr. o. m. den 1 januari 1969. För de i framtiden löpande indextilläggen bör av samma skäl avsättningen till fonden göras först från slutet av resp. år.

Departementschefen

Trafiklivränta utges i regel av den trafikförsäkringsanstalt hos vilken den för skadan ansvariga trafikförsäkringen tagits. Detta förutsätter emellertid att trafikförsäkringsanstalten har särskild koncession härför. Försäkringsanstalt, som inte äger behålla ansvarigheten för fastställd livränta har emellertid liksom utländsk försäkringsanstalt enligt 12 § trafikförsäkringslagen skyldighet att inköpa livränta hos riksförsäkringsverket eller behörigt svenskt försäkringsbolag. Detsamma gäller trafikförsäkringsföreningen när föreningen har att utge trafiklivränta vilket kan ske på grund av skada som orsakats av oförsäkrat eller okänt motorfordon eller av utländskt motorfordon. Det är, som kommittén funnit, naturligt att anförtro uppgiften att utge tillägg enligt förevarande förslag åt den försäkringsinrättning som utger själva trafiklivräntan. Bestämmelse härom har tagits in som första punkt i denna paragraf. Begreppet försäkringsinrättning innefattar även riksförsäkringsverket.

Kommittén har såtillvida förordat ett avsteg från nämnda princip att beslut om särskilt tillägg och extra tillägg har föreslagits skola meddelas av trafikförsäkringsanstalternas nämnd. Dessutom har föreslagits att nämndens beslut inte skall få överklagas. Mot kommitténs förslag har några remissinstanser riktat stark kritik.

Jag har funnit att den sakkunskap och erfarenhet som trafikförsäkringsanstalternas nämnd besitter i ersättningsfrågor bör tillvaratas när det gäller de speciella problem som kan uppstå i samband med fastställande av särskilt tillägg och extra tillägg. Detta gäller framför allt i ärende angående särskilt tillägg när överenskommelse mellan parterna inte kan nås. Nämnden kan emellertid enligt min uppfattning lämpligast och smidigast kopplas in i dessa ärenden genom att nämnden på samma sätt som nu gäller för livräntesättning får avge yttrande. Gången i ett sådant ärende bör därför vara att vederbörande försäkringsinrättning inhämtar nämndens yttrande i ärendet samt därefter med ledning av yttrandet tar ställning till frågan för egen räkning.

Även prövningen av ärenden om särskilt tillägg och extra tillägg är alltså i departementsförslaget lagd på vederbörande försäkringsinrättning. Häri genom öppnas möjlighet att få ärendet underkastat domstols prövning. Domstolarnas arbetsbelastning torde inte öka nämnvärt genom en sådan anordning, eftersom redan det totala antalet fall som kan vara berättigade till särskilt tillägg eller extra tillägg är ringa.

Initiativet när det gäller utbetalningen av särskilt tillägg eller extra tillägg kan naturligtvis utan särskild lagbestämmelse tas även av livräntetagaren.

I fråga om utgivande av särskilt tillägg och extra tillägg är vederbörande försäkringsinrättning och inte den skadeståndsskyldige motpart till livräntetagaren. Motsvarande gäller f. ö. beträffande övriga tillägg enligt lagförslaget. Detta följer av att tilläggen är konstruerade som särskilda försäkringsförmåner vid sidan av skadeståndet.

Frågan om skyldighet att inhämta yttrande från trafikförsäkringsanstalternas nämnd i ärende om särskilt tillägg eller extra tillägg är avsedda att behandlas i de tillämpningsföreskrifter som Kungl. Maj:t bör kunna meddela utan riksdagens medverkan.

Riksförsäkringsverket samt försäkringsbolag som utger trafiklivränta men som inte driver trafikförsäkringsrörelse måste av trafikförsäkringsanstalterna få ersättning för sina kostnader för tillägg genom vilket trafiklivränta höjts enligt detta lagförslag. Detta får som kommittén föreslagit ske genom ett clearingförfarande under medverkan av trafikförsäkringsföreningen. De närmare bestämmelserna för detta clearingförfarande bör meddelas i tillämpningsföreskrifterna.

I paragrafen har som andra punkt tagits upp bestämmelse om skyldighet för försäkringsinrättning, som utger tillägg enligt den föreslagna lagen, att säkerställa ansvaret för tillägget. Innebörden av bestämmelsen är, som kom-

mittén angett, att livräntetagarens anspråk på tillägg skall tryggas på samma sätt som hans anspråk på livränta. För de enskilda försäkringsbolag som utger trafiklivräntor blir således bestämmelserna i lagen om försäkringsrörelse om livförsäkring — bl. a. angående avsättning till försäkringsfond, medelsplacering och pantsättning — tillämpliga även på tilläggen. För riksförsäkringsverket gäller särskilda av Kungl. Maj:t fastställda grunder för beräkning av engångspremie och premiereserv samt bestämmelserna i 1961 års reglemente angående förvaltning av riksförsäkringsverkets fonder. Därmed fastslås sålunda också att värdesäkringens finansiering sker enligt kapitaltäckningsprincipen.

På de skäl kommittén anfört finner jag anledning saknas att i paragrafen hänvisa till lagen om rätt för utländsk försäkringsanstalt att driva försäkringsrörelse här i riket.

Med anledning av en under remissbehandlingen väckt fråga om tidpunkten för skyldighet att avsätta medel till försäkringsfonden vill jag framhålla att ingen ändring av lagen om försäkringsrörelse synes behövlig. Möjligen kan fråga uppstå om ändrad utformning av grunderna för livränteförsäkring. Denna fråga bör inte tas upp i detta sammanhang.

15 §.

Denna paragraf motsvarar 14 § i kommitténs förslag.

Departementschefen

Första stycket innehåller föreskrift om att trafikförsäkringsanstalterna solidariskt svarar för kostnader för tillägg enligt den föreslagna lagen. I det föregående har jag framhållit att anstalternas kostnader får på vanligt sätt beaktas vid premiesättningen och tas ut av försäkringstagarna.

Varje års kostnad för tillägg skall fördelas mellan trafikförsäkringsanstalterna. Den grund efter vilken denna fördelning skall göras anges i andra stycket. Fördelningsgrunden är densamma som enligt 21 § trafikförsäkringslagen används för fördelning av kostnader för skador, som orsakats av oförsäkrade eller okända motorfordon och för vilka trafikförsäkringsanstalterna är solidariskt ansvariga.

Fördelningen får göras av trafikförsäkringsföreningen. Bestämmelser här-om kommer att tas in i tillämpningsföreskrifterna.

16 §.

Departementschefen

Denna paragraf, som motsvarar 15 § i kommitténs förslag, innehåller ett stadgande om utmätningsfrihet motsvarande 23 § trafikförsäkringslagen.

17 §.

Departementschefen

Denna paragraf motsvarar 16 § i kommitténs förslag och innehåller bestämmelse om tillämpningsföreskrifter till den föreslagna lagen. Sådana föreskrifter avses bli meddelade av Kungl. Maj:t. Därvid skall de frågor, som sammanhänger med kostnadsfördelningen mellan trafikförsäkringsanstalterna och med trafikförsäkringsföreningens nya uppgifter i anledning av den föreslagna lagstiftningen, ägnas särskild uppmärksamhet.

Övergångsbestämmelser

Departementschefen

Den föreslagna lagen bör som kommittén förordat träda i kraft den 1 januari 1968. Lagförslaget skall naturligt nog inte tillämpas på trafiklivränteförmån som belöper på tid före ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 9 § om indextillägg nödvändiggör särskild reglering av trafiklivräntor som fastställts under år 1967. Vid fastställande av dessa livräntor synes man nämligen kunna utgå från att hänsyn inte tagits till möjligheten av en snar framtida höjning, vilket, som jag framhållit i det föregående, annars är skälet till att livräntor, som fastställts under perioden mellan två höjningar får medräknas. Livräntor som fastställts under år 1967 skall därför inte kunna höjas förrän vid den första allmänna höjning som inträffar *efter* den 1 januari 1968. Om en höjning äger rum den 1 januari 1968 med hänsyn till basbeloppets utveckling under år 1967, kommer denna utveckling således inte att påverka storleken av nu avsedda livräntor. Skulle däremot basbeloppet den 1 januari 1968 ha undergått så små ändringar att någon höjning inte utlöses vid detta tillfälle, kommer utvecklingen under år 1967 att påverka livräntans storlek fr. o. m. den 1 januari det år ökningen av basbeloppet sedan den 1 januari 1967 enligt regeln i 9 § motiverar en höjning av livräntor. Bestämmelser av angiven innebörd har tagits in som ett andra stycke i övergångsbestämmelserna.

I övrigt synes inte uppstå några speciella problem annat än i fråga om de belopp, med vilka försäkringsbolaget Folksam år 1959 höjde vissa av bolagets då utgående trafiklivräntor. Dessa belopp, som innefattar kompensation såväl för penningvärdets fall som för standardstegring, måste samordnas med den föreslagna höjningen. Samordningen bör göras enligt följande principer. Å ena sidan skall vid bestämmande av beräkningsbas för allmänt tillägg och indextillägg inte medtas de belopp med vilka Folksam höjde livräntorna. Å andra sidan bör sådant belopp få avdras från allmänt tillägg, dock inte i sin helhet utan endast till den del som det enligt konsumentprisindex svarar mot penningvärdets nedgång mellan det år livräntan fastställts och år 1957, dvs. det år vars genomsnittliga arbetarlönenivå låg till

grund för Folksamns höjning. Föreskrift om denna samordning har tagits in som tredje stycke i bestämmelserna om ikraftträdandet.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 4 § trafikförsäkringslagen

4 §.

Gällande ordning

Vissa motorfordonsägare är enligt förevarande paragraf befriade från skyldigheten att hålla sina motorfordon trafikförsäkrade. Försäkringsplikt föreligger således inte för motorfordon, som ägs av medlem av konungahuset, staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, där Konungen under förutsättning av ömsesidighet så förordnar, utlänning* som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat.

Möjligheten att underlåta att trafikförsäkra sina fordon utnyttjas som regel inte av andra motorfordonsägare än staten. Kommuner har således numera genomgående sina motorfordon frivilligt försäkrade. Även konungahusets medlemmar och diplomater försäkrar i stor utsträckning sina motorfordon.

Kommittén

Omfattningen av undantagsregeln i 4 § har tidigare behandlats av olika utredningar, som sysslat med reformering av gällande rättsregler rörande trafikförsäkring. Trots att förslag om att upphäva undantaget från försäkringsplikten såvitt gäller kommunala fordon framlagts flera gånger, senast år 1957 av bilskadeutredningen i dess betänkande »Trafikförsäkring» (SOU 1957: 36), har någon ändring inte genomförts. Motiveringen för dessa förslag har i huvudsak varit att undantaget från försäkringsplikten inte utnyttjats av kommunerna och att införandet av försäkringsskyldighet för kommuner följaktligen inte skulle innebära någon ändring av rådande förhållanden.

Skälen till att slopa särställningen i trafikförsäkringshänseende för kommunala fordon är enligt kommittén alltjämt bärande. Värdesäkringens genomförande gör det dessutom nödvändigt att få in kommunerna som motorfordonsägare i trafikförsäkringstagarkollektivet. I värdesäkringshänseende skall nämligen enligt kommitténs förslag livränta som utgår på grund av bilansvarighetsförsäkring, tagen av annan motorfordonsägare än staten, jämföras med trafikförsäkringens livräntor. Förutsättning härför är dock att trafikförsäkringen står för kostnaden för värdesäkring av dessa bilansvarslivräntor. Eftersom man inte kan bortse från den del av trafiklivräntorna som härrör från skada i anledning av trafik med kommunala mo-

torfordon, synes det oundvikligt att kommunerna såsom motorfordonsägare åläggs att betala premier till trafikförsäkringen.

Det föreslås därför att undantaget från trafikförsäkringsplikten för kommunala motorfordon upphävs i och med att värdesäkring genomförs. Detta innebär, att kommunerna såsom motorfordonsägare i likhet med andra trafikförsäkringstagare får svara för trafikförsäkringens kostnad såväl i fråga om engångsuppräkning som beträffande framtida värdesäkring.

Remissyttrandena

Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet och Svenska stadsförbundet har inte något att erinra mot att trafikförsäkringsplikten utsträcks till att omfatta även kommunernas motorfordon. Införandet av sådan plikt kommer inte att innebära någon väsentlig ändring i rådande förhållanden för kommunernas del. Förbunden finner det vidare rimligt att kommunerna jämföras med andra motorfordonsägare när det gäller att betala premier för höjning av trafiklivräntorna.

Även *trafikförsäkringsföreningen* och *Folksam* tillstyrker uttryckligen förslaget i denna del.

Departementschefen

Som framgår av det tidigare anförda bygger departementsförslaget till höjningslag helt och hållet på kommitténs förslag beträffande både tillämpningsområdet för värdesäkringsförmånerna och värdesäkringens finansiering. En förutsättning härför är bl. a. att kommunerna deltar i finansieringen. Denna skulle, som framhållits i det föregående, ske via trafikförsäkringens uppördssystem.

Kommunerna tecknar sedan många år tillbaka genomgående frivillig bilansvarighetsförsäkring för sina fordon. Denna försäkring är utformad i nära överensstämmelse med motsvarande trafikförsäkring. Försäkringsbelopp och försäkringsvillkor i övrigt är i stort sett desamma inom de båda försäkringsformerna. Även premien för en bilansvarighetsförsäkring utgår som regel efter samma normer som i motsvarande fall tillämpas inom trafikförsäkringen. En utvidgning av trafikförsäkringsplikten till att omfatta även kommunala motorfordon innebär endast ett stadfästade av rådande förhållanden och medför inte ökade utgifter för kommunerna. Härtill kommer att kommunernas inordnande i trafikförsäkringstagarkollektivet möjliggör den smidigaste och mest praktiska lösningen av värdesäkring för skadelivräntor där skadan orsakats av kommunala motorfordon.

Förslaget till förordning om höjning av vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.

1 §.

Denna paragraf motsvarar 1 § i kommitténs förslag och anger den föreslagna förordningens tillämpningsområde.

Departementschefen

Departementsförslaget omfattar trafiklivränta som utgår av statsmedel eller på grund av en av staten tagen bilansvarighetsförsäkring. Till grund för trafiklivräntan skall alltså ligga en skada, som uppkommit vid trafik med motorfordon och för vilken staten är ersättningskyldig. Denna ersättningskyldighet kan grundas på statens skadeståndsansvar eller, om sådant ansvar inte är för handen, på ett frivilligt åtagande av staten. Begreppet motorfordon har genom hänvisning till 2 § trafikförsäkringslagen erhållit samma innebörd som i detta lagrum. En förutsättning för rätt till höjning är vidare att trafikskadan uppstått här i landet.

Statens skadeståndsskyldighet grundas i de flesta fall på det ansvar som staten har i sin egenskap av motorfordonsägare. Skadeståndsskyldighet kan emellertid uppkomma för staten även i fråga om motorfordon som nyttjas av staten. Enligt 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. undantas nämligen motorfordon från en annars gällande trafikförsäkringsplikt under tid när fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt någon av vissa i lagen angivna förfogande- och rekvisitionslagar eller när fordonet brukas för att avlämnas för förfogande eller rekvisition eller för att därefter hemföras. Har skada uppstått för tredje man vid trafik med motorfordon som sålunda tagits i anspråk eller som brukas för angivet ändamål, blir staten enligt 2 § nämnda lag skyldig att till den skadelidande utge vad denne varit berättigad att utfå av försäkringsgivare om trafikförsäkring funnits. Trafiklivränta som utgår i anledning av sådan skada omfattas av departementsförslaget.

Motorfordon som staten genom frivilligt avtal hyr och nyttjar t. ex. i samband med försvarsmaktens repetitions- och beredskapsövningar skall under nyttjanderättstiden i vanlig ordning vara trafikförsäkrade. Skada som uppkommer vid sådant nyttjande ersätts från den trafikförsäkring som gäller för fordonet. Har skadan till följd att trafiklivränta utgår, värdesäkras livräntan enligt bestämmelserna i den föreslagna höjningslagen.

Trafiklivränta kan utgå även i anledning av skada vid trafik med motorfordon som används uteslutande inom vissa inhägnade områden och för vilket enligt 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen inte föreligger

trafikförsäkringsplikt. Sådan livränta omfattas av departementsförslaget. Något undantag för livränta av detta slag bör för statens del inte göras.

2 §.

Denna paragraf motsvarar 2 § i kommitténs förslag och innehåller bestämmelser om de tillägg genom vilka höjning kan ske.

Departementschefen

Trafiklivränta kan enligt den föreslagna förordningen höjas genom allmänt tillägg, särskilt tillägg, extra tillägg och indextillägg. De bestämmelser som enligt förslaget till höjningslag gäller om förutsättningar för rätt till tillägg och om grunderna för tilläggens beräkning skall tillämpas på motsvarande höjning av livränta som nu avses.

Statens skadeståndsskyldighet i anledning av trafikskada omfattar i vissa fall endast det skadestånd som kunnat utgå från försäkringsgivare om trafikförsäkring funnits. Detta gäller dels enligt 2 § lagen med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., när skadeståndsskyldigheten grundas på bestämmelserna i denna lag, dels enligt 4 § andra stycket trafikförsäkringslagen och 12 § bilansvarighetslagen när skadan uppstått vid olovligt brukande av motorfordon som tillhör staten. Statens ansvar i dessa fall är och har varit begränsat till samma belopp som vid olika tidpunkter gällt för trafikförsäkringens del. Trafiklivränta som utgår av statsmedel kan alltså vara maximerad och kan under givna förutsättningar höjas genom särskilt tillägg.

Enligt försäkringsvillkoren i avtal som träffats mellan staten och försäkringsbolag kan försäkringens ansvar vara begränsat till beloppet. Har försäkringsbeloppet inte räckt till att lämna livräntetagaren full livränteersättning, torde denne som regel genom statens försorg få ut kompletterande ersättning. Livräntetagaren kan i sådant fall inte bli berättigad till särskilt tillägg.

Den som får sin trafiklivränta av statsmedel har som jag berört i det föregående genom särskilda beslut erhållit viss kompensation för penningvärdets förändring. Denna kompensation kommer att slopas i och med att livräntan höjs genom tillägg enligt departementsförslaget. Livräntebelopp som svarar mot nämnda kompensation får vidare inte ligga till grund för beräkning av allmänt tillägg och indextillägg. Föreskrifter i dessa hänseenden är intagna i övergångsbestämmelserna.

Även i fråga om trafiklivräntor som utgår av statsmedel vållar samordningen med yrkesskadelivräntor vissa komplikationer. Yrkesskadelivräntor som utgår av statsmedel har förbättrats i samma omfattning som övriga yrkesskadelivräntor. De belopp med vilka statliga yrkesskadelivräntor höjts har emellertid verkat reducerande på livränta som samtidigt

utgår av statsmedel. Riksförsäkringsverket och annan statlig myndighet som utbetalar yrkesskadelivränta har nämligen för höjningsbeloppen — även för 1962 års höjningar — utövat regress i full utsträckning mot de livräntor med vilka samordning sker. Följden har blivit att livräntetagaren inte fått del av de gjorda förbättringarna i den mån hans livränta överstigit den förhöjda yrkesskadelivräntan. Livräntetagaren har visserligen som jag tidigare berört i likhet med andra innehavare av statliga skadelivräntor fått viss kompensation för penningvärdets förändring. Kompensationen följer emellertid f. n. i princip de regler som gäller för motsvarande höjning av yrkesskadelivräntorna. Detta innebär bl. a. att livränta jämte kompensations tillägg aldrig får överstiga det belopp som skulle ha utgått om den varit att hänföra till kategorin yrkesskadelivräntor. Denna begränsning i förening med nyss angivna förhållande, att i samordningsfallen yrkesskadelivränta jämte tillägg i sin helhet avräknas från den statliga trafiklivräntan, har medfört att i åtskilliga fall den del av trafiklivräntan som efter avräkningen skall tillfalla livräntetagaren f. n. utgår med lägre belopp än vad som ursprungligen varit avsett eller har helt bortfallit.

Med stöd av bestämmelserna i 5 § andra stycket förslaget till höjningslag kommer i nämnda samordningsfall vid beräkning av allmänt tillägg och indextillägg trafiklivräntans belopp att minskas endast med yrkesskadelivräntans grundbelopp. För att skapa full likställighet mellan trafiklivräntor som utgår på grund av försäkring och trafiklivräntor som utgår av statsmedel bör vidare statlig myndighet upphöra med sin regressutövning för yrkesskadelivräntors höjningsbelopp senast den 1 januari 1968. Riksförsäkringsverket har förklarat sig inte ha något att erinra häremot. Någon särskild lagstiftningsåtgärd torde inte behövas härför. Utbetalas yrkesskadelivränta som samordnas med statlig livränta av annan yrkesskadeförsäkringsinrättning än riksförsäkringsverket räknar jag med att även denna inrättning upphör med sin regressutövning för yrkesskadelivräntans höjningsbelopp. Skulle emellertid detta inte ske synes det bli nödvändigt att lagstifta härom.

3 §.

Denna paragraf motsvarar 3 § i kommitténs förslag.

Departementschefen

Tilläggen har som jag tidigare berört konstruerats som särskilda förmåner vid sidan av det skadestånd som staten är skyldig att utge. Staten saknar alltså regressrätt för tilläggen.

I paragrafen fastslås vidare att i de fall där statens ansvar är begränsat till beloppet höjning genom tillägg skall ske även om därigenom maximitillägget i det enskilda fallet överskrider.

4 §.

Denna paragraf motsvarar 4 § i kommittéförslaget.

Kommittén

Riksförsäkringsverket förvaltar huvudparten av de trafiklivräntor som utgår av statsmedel. Det synes därför kommittén naturligt att verket anförtros uppgiften att svara för värdesäkringen av de livräntor som omfattas av den föreslagna förordningen. Riksförsäkringsverket bör således handha värdesäkringen även i de fall där livränta utgår på grund av försäkring som tagits av statlig myndighet. Endast om annan myndighet utbetalar livräntan, vilket undantagsvis förekommer, anser kommittén det böra ankomma på denna myndighet att svara för livräntans värdesäkring.

Det framhålls att, när fråga är om värdesäkring av trafiklivränta som utgår på grund av försäkring, det bör få stå riksförsäkringsverket fritt att antingen självt utbetala de höjningsbelopp som tillkommer livräntetagaren eller ock varje gång höjning sker hos försäkringsbolaget inköpa en tillägslivränta som svarar mot höjningen.

Remissyttrandena

Beträffande administrationen av värdesäkringen av de trafiklivräntor som utgår på grund av en av staten tagen försäkring synes det *telestyrelsen* ändamålsenligt och lämpligt att tillämpa nuvarande ordning för reglering av ersättningsärenden i dessa fall. Detta innebär att försäkringsbolagen får svara för värdesäkringen. Härigenom vinner man enligt *telestyrelsen* att premier och försäkringsvillkor i övrigt även i fortsättningen kan anpassas till trafikförsäkringen.

Poststyrelsen anser en förenklad handläggning av värdesäkringen av livräntor på grund av försäkring kan vinnas om *poststyrelsen* i stället för riksförsäkringsverket får möjlighet att hos försäkringsbolaget teckna försäkring även för värdesäkringsdelen av livräntan.

Departementschefen

Trafiklivränta som utgår av statsmedel utbetalas i regel av riksförsäkringsverket. Det förekommer emellertid att annan myndighet svarar för utbetalningen. I fråga om nu avsedda trafiklivräntor föreskrivs i paragrafen att tillägg skall utges av myndighet som utbetalar livräntan.

Utgår trafiklivränta på grund av försäkring som tagits av staten, skall som jag tidigare berört staten svara för livräntans värdesäkring. Detta sker lämpligast genom försorg av den myndighet som tagit försäkringen. I paragrafen har detta kommit till uttryck genom föreskrift om att tillägg i

sådant fall skall utges av den myndighet som är ansvarig för livräntans erläggande.

Har myndighet sålunda att svara för värdesäkringen av trafiklivränta som utges av försäkringsbolag, kan som kommittén funnit tillägg komma livräntetagaren till del på två sätt. Antingen kan myndigheten årligen utbetala tillägg under livräntans bestånd, varvid utbetalningen om möjligt bör samordnas med försäkringsbolagets utbetalningar. Eller också kan myndigheten varje gång höjning sker hos försäkringsbolaget inköpa en tilläggs-livränta som svarar mot höjningen. Det får ankomma på myndigheten att välja det tillvägagångssätt som myndigheten finner vara lämpligast.

Även för statlig myndighet skall gälla att yttrande i tvistiga fall skall inhämtas från trafikförsäkringsanstaltens nämnd i ärende om fastställande av särskilt tillägg och extra tillägg. Bestämmelse härom bör tas in i särskilda tillämpningsföreskrifter, som bör kunna meddelas av Kungl. Maj:t utan riksdagens medverkan.

5 §.

Denna paragraf motsvarar 6 § i kommitténs förslag.

Departementschefen

Trafiklivräntas höjning enligt den föreslagna förordningen skall bekostas av statsmedel. Föreskrift härom har tagits upp i denna paragraf.

6 §.

Denna paragraf motsvarar 5 § i kommitténs förslag.

Departementschefen

Bestämmelse om utmättningsfrihet motsvarande 23 § trafikförsäkringslagen har lämnats i denna paragraf.

7 §.

Departementschefen

Denna paragraf som motsvarar 7 § i kommittéförslaget innehåller bestämmelser om meddelande av tillämpningsföreskrifter. I huvudsak blir det här fråga om erforderliga föreskrifter beträffande administrationen av värdesäkringen.

Övergångsbestämmelser

Departementschefen

Den föreslagna förordningen avses träda i kraft den 1 januari 1968 men skall inte tillämpas på trafiklivränteförmån som belöper på tid före ikraftträdandet.

I likhet med förslaget till höjningslag innehåller övergångsbestämmelserna föreskrift om när höjning genom indextillägg beträffande trafiklivränta som fastställts under år 1967 första gången kan ske. Anledningen till denna föreskrift har jag berört i det föregående.

Skadelivräntor som utges av statsmedel har tid efter annan höjts med hänsyn till penningvärdets förändringar. Nu gällande bestämmelser härom finns intagna i Kungl. brevet den 30 december 1955 angående tillägg till vissa ersättningar av statsmedel i anledning av olycksfall eller yrkessjukdom m. m., Kungl. brevet den 26 maj 1961 angående omräkning av vissa av statsmedel utgående skadeståndslivräntor, m. m. och Kungl. brevet den 14 december 1962 angående förhöjning av vissa skadeståndslivräntor m. m. av statsmedel. Höjning enligt dessa brev skall, som jag angett i det föregående, naturligtvis inte ske av trafiklivränta som omfattas av den föreslagna förordningen. Allmänt tillägg och indextillägg får inte heller beräknas på belopp med vilket livränta höjts enligt breven. Föreskrift i dessa hänseenden har tagits in i övergångsbestämmelserna. Innebörden härav blir att trafiklivräntan efter den 1 januari 1968 kommer att utgå dels med ursprungligen fastställt belopp dels med de tillägg som kan fastställas enligt departementsförslaget. Slutligen har beträffande trafiklivränta som höjts enligt breven föreskrivits att den nya ordningen inte får leda till minskning av den livränteersättning som skall utgå.

Hemställen

Föredraganden hemställer att lagrådets utlåtande över departementsförslagen till *lag om höjning av vissa trafiklivräntor* och *lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon* för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten

Förslag
till
Lag
om höjning av vissa trafiklivräntor

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Livränta på grund av trafikförsäkring eller annan försäkring mot ansvar för skada i följd av trafik med motorfordon som avses i 2 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafiklivränta) skall höjas genom tillägg enligt denna lag.

Lagen gäller ej trafiklivränta till följd av skada som uppstått 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 §.

Trafiklivränta, som fastställts före utgången av år 1965, höjes genom allmänt tillägg enligt en procentsats som utgör, om livräntan fastställts år 1939 eller tidigare, tvåhundra-tjugofem procent,
år 1940, etthundra-sjuttiofem procent,
år 1941, etthundra-fyrtio procent,
åren 1942—1947, etthundra-tjugo 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 det belopp med vilket trafiklivränta utgår efter 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 §.

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, höjes genom särskilt tillägg, om försäkringsfallet inräffat 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 kan antagas motsvara skillnaden mellan vad livräntetagaren varit berättigad att få i skadestånd och det belopp till vilket livräntan fastställts.

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

8 §.

Trafiklivränta till skadad, som icke fyllt sexton år vid skadans uppkomst och vars arbetsförmåga var nedsatt genom skadan med minst hälften vid livräntans fastställande, höjes genom extra tillägg, 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 §.

Trafiklivränta höjes genom indextillägg första gången 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, och därefter den 1 januari varje år basbeloppet för januari månad med minst fem procent överskrider det basbelopp som ligger till grund för senaste indextillägg.

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

10 §.

Indextillägg beräknas på det belopp med vilket trafiklivränta utgår efter tillägg enligt denna lag. Bestämmelsen i 5 § andra stycket äger därvid motsvarande tillämpning.

11 §.

Om särskilda skäl föreligger äger Konungen för viss tid, högst ett år i taget, förordna att ytterligare höjning enligt 9 § ej skall ske eller ske endast i mindre omfattning än som följer av nämnda paragraf.

Efter det att förordnande enligt första stycket upphört att gälla, sker höjning 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 index-tillägg 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 riks-försäkringsverket, enligt motsvarande bestämmelser för verket.

15 §.

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

De sammanlagda kostnaderna för höjning, 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 ersättning 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.

Trafiklivränta, som fastställts under år 1967, höjes enligt 9 § första gången vid den höjning enligt denna paragraf som äger rum närmast efter den 1 januari 1968.

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.

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 enligt följande.

(Nuvarande lydelse)

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.

Har sådan — — — — — trafikförsäkring funnits.

(Föreslagen lydelse)

4 §.

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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1968.

Förslag
till
Förordning
om höjning av vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Livränta som av statsmedel eller på grund av en av staten tagen ansvarighetsförsäkring utgår för skada, vilken uppstått här i landet till följd av trafik med motorfordon, (trafiklivränta) skall höjas genom tillägg enligt denna förordning. 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 höjning av 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 trafiklivräntor höjes enligt denna förordning, betalas av statsmedel.

6 §.

Fordran hos staten eller försäkringsinrättning på ersättning 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.

Trafiklivränta, som fastställts under år 1967, höjes genom indextillägg första gången vid den höjning genom indextillägg som äger rum närmast efter den 1 januari 1968.

Beräkning av allmänt tillägg och indextillägg enligt denna förordning får ej grundas på belopp med vilket trafiklivränta höjts enligt Kungl. bre-

vet den 30 december 1955 angående tillägg till vissa ersättningar av statsmedel i anledning av olycksfall eller yrkessjukdom m. m., Kungl. brevet den 26 maj 1961 angående omräkning av vissa av statsmedel utgående skadeståndslivräntor, m. m., eller Kungl. 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.

**Trafiklivräntekommitténs förslag till
lag om höjning av vissa trafikskadelivräntor**

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelse

1 §.

Livränta, som utgives jämlikt lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon, skall med hänsyn till penningvärdets fall och vissa andra omständigheter höjas enligt vad i denna lag sägs.

Detsamma skall gälla beträffande livränta, som eljest i anledning av här i riket inträffad händelse utgives på grund av försäkring mot ansvarighet för skada i följd av trafik med sådant motorfordon, varå, enligt vad i 2 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon är stadgat, sagda lag äger tillämpning, dock icke om staten är försäkringstagare.

Uppräkning av äldre livräntor

2 §.

I denna lag avsedd livränta, som fastställts under år 1966 eller tidigare, i förekommande fall höjd enligt 3 §, skall uppräknas till penningvärdet den 1 januari 1968 genom tillägg enligt procentsats, som utgör, om livräntan fastställts

år 1939 eller tidigare, tvåhundrafyrtio procent,

år 1940, etthundraåttio procent,

år 1941, etthundrafemtio procent,

åren 1942—1947, etthundratrettio procent,

åren 1948—1950, etthundratio procent,

år 1951, åttio procent,

åren 1952—1955, sextio procent,

år 1956 eller 1957, femtio procent,

år 1958 eller 1959, fyrtio procent,

år 1960 eller 1961, trettio procent,

åren 1962—1964, tjugo procent,

år 1965, tio procent samt

år 1966, fem procent.

Göres vid utbetalning av livränta avdrag för annan livräntetagaren tillkommande periodisk förmån, som innefattar gottgörelse för penningvärdets fall, skall uppräkning enligt första stycket beräknas på ett belopp, som motsvarar skillnaden mellan livräntans belopp och beloppet av den andra förmånen utan däri ingående gottgörelse för penningvärdets fall.

3 §.

Har beträffande försäkringsfall, som inträffat före den 1 januari 1962, på grund av stadgande i lag eller föreskrift i försäkringsvillkoren om begränsning av försäkringsgivarens ansvarighet, livränta fastställts att utgå med lägre belopp än det som livräntetagaren varit berättigad att utfå i skadestånd, skall, innan uppräknings enligt 2 § äger rum, livräntan höjas på sätt framgår av vad nedan i denna paragraf sägs.

a) Som förutsättning för höjning skall gälla, att livräntetagarens arbetsförmåga vid tidpunkten för livräntans fastställande var nedsatt med minst hälften.

b) Livräntan skall med iakttagande av vad under c)—e) föreskrives höjas till det belopp, som skolat utgå, om ej den ovan nämnda begränsningen skett. Kan detta belopp icke tillförlitligen fastställas, skall livräntan höjas till belopp, som sannolikt motsvarar vad som skolat utgå eller som eljest med hänsyn till omständigheterna finnes skäligt.

c) Höjning må icke ske med högre belopp än tvåtusen kronor för år. Understiger beräknat förhöjningsbelopp etthundra kronor för år, skall höjning icke äga rum.

d) Höjning skall icke ske i den mån ersättning, som bortfallit på grund av bestämmelserna om ansvarighetens begränsning, motsvaras av gottgörelse, som livräntetagaren uppburit eller kommer att uppbära av någon för skadan ansvarig eller på grund av annan ansvarighetsförsäkring än sådan som avses i denna lag.

e) Höjning skall icke äga rum, om med hänsyn till livräntetagarens ekonomiska förhållanden eller omständigheterna i övrigt uppenbarligen ej är skäligt att livräntan höjes.

4 §.

Utgår livränta, som avses i 2 §, till skadad, som vid tiden för skadans uppkomst icke fyllt sexton år och vars arbetsförmåga vid livräntans fastställande var nedsatt med minst hälften, skall, sedan uppräknings enligt 2 och 3 §§ ägt rum, livräntan höjas med ettusenfemhundra kronor, om arbetsförmågan var nedsatt med minst två tredjedelar, och eljest med ettusen kronor. Vad nu sagts skall dock icke gälla, om livräntan fastställts år 1960 eller senare.

5 §.

Beslut enligt 3 och 4 §§ meddelas av trafikförsäkringsanstaltens nämnd. Mot nämndens beslut må talan ej föras.

Indextillägg

6 §.

Till livränta, som avses i denna lag, skall utgå indextillägg, om livräntan fastställts under år 1967 eller tidigare, från och med år 1969 och i övrigt från och med andra kalenderåret efter det, då livräntan fastställdes.

7 §.

Indextillägg beräknas för varje år i procent av det belopp, vartill livräntan uppgick den 31 december nästföregående år, inberäknat förhöjningsbelopp, som fastställts jämlikt 2—4 §§, samt dittills fastställda indextillägg.

Göres vid utbetalning av livränta sådant avdrag, som avses i 2 § andra stycket, skall vad där stadgas äga motsvarande tillämpning vid beräkning av indextillägget.

Procentsatsen fastställles av Konungen på grundval av förhållandet mellan det genomsnittliga allmänna prisläget under de tre första kvartalen av året före det, under vilket indextillägget skall gälla, och prisläget under motsvarande tid året dessförinnan. Förhållandet mellan prislägena skall beräknas på grundval av konsumentprisindex.

Beslut om den procentsats, som skall tillämpas för visst år, fattas före utgången av november månad året dessförinnan.

8 §.

Om särskilda skäl äro därtill, må Konungen för visst år förordna, att höjning enligt 7 § icke skall äga rum eller att indextillägg skall utgå i mindre omfattning än som följer av sagda lagrum.

Har förordnande jämlikt första stycket meddelats, må Konungen beträffande senare år förordna om höjning utöver vad eljest skolat för det året utgå. Sammanlagt må dock icke utgå mera än om bestämmelserna i första stycket icke tillämpats.

Gemensamma bestämmelser

9 §.

Höjning enligt denna lag tillkommer livräntetagaren såsom en särskild förmån utöver det skadestånd försäkringen har att täcka.

Höjning skall äga rum ändå att därigenom belopp, till vilket försäkringsgivarens ansvarighet är begränsad jämlikt 11 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon eller eljest på grund av försäkringsavtalet, överskrides.

10 §.

Ändras livräntans belopp enligt grunder som angivits vid livräntans fastställande, skall livräntetagaren tillkommande höjning enligt denna lag ökas eller minskas i förhållande därtill. Vad nu sagts skall dock icke gälla höjning enligt 4 §.

11 §.

Vad i denna lag stadgas om livränta skall, där viss del av livräntan utbytt mot engångsbelopp, avse den del av livräntan, som icke omfattas av utbytet.

Utbytes livränta eller del därav mot engångsbelopp, skall den höjning som skett beaktas vid fastställandet av engångsbeloppet.

Vad i 13 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon föreskrives beträffande livränta skall äga motsvarande tillämpning på belopp, varmed livränta höjts enligt denna lag.

12 §.

Förhöjningsbelopp utgives av den försäkringsanstalt som förvaltar livräntan eller, i fall då riksförsäkringsverket omhänderhar förvaltningen, av verket.

13 §.

Ansvarigheten för belopp, varmed livränta enligt denna lag höjts, skall säkerställas i den ordning som gäller för livräntan enligt lagen den 17 juni 1948 (nr 433) om försäkringsrörelse eller motsvarande bestämmelser för riksförsäkringsverkets förvaltning av livräntor.

14 §.

Av höjningen föranledda kostnader skola bäras av den samlade trafikförsäkringsrörelsen och täckas av trafikförsäkringspremierna.

Varje år uppkommande kostnader skola fördelas mellan de försäkringsanstalter, som äga meddela trafikförsäkring, efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar uppburit under närmast föregående kalenderår.

I lagen om trafikförsäkring å motorfordon föreskriven försäkringsplikt omfattar även den skyldighet att bidra till kostnaderna för höjning, varom stadgas i första stycket.

15 §.

Fordran hos försäkringsanstalt eller riksförsäkringsverket på ersättning enligt denna lag må ej tagas i mät för gäld.

16 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1968; dock må dessförinnan trafikförsäkringsanstalternas nämnd meddela beslut som avses i 5 §.

Lagen äger ej tillämpning på livränteförmån, som belöper på tid före ikraftträdandet.

Vid beräkning av höjning enligt denna lag skall bortses från tillägg, varmed försäkringsanstalt på grund av penningvärdets fall eller annan dylik anledning åtagit sig att öka livräntan. Tillägg som nu avses må, i den omfattning detsamma utgör ersättning för penningvärdets fall, avdragas från gottgörelse enligt 2 § första stycket.

**Trafiklivräntekommitténs förslag till
förordning om höjning av vissa trafikskadelivräntor, som utgå
av statsmedel, m. m.**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Denna förordning avser livränta, som av statsmedel eller på grund av en utav statlig myndighet tagen ansvarighetsförsäkring utgives i anledning av skada, som uppkommit här i riket i följd av trafik med sådant motorfordon, varå lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon äger tillämpning enligt vad som stadgas i 2 § sagda lag.

2 §.

Livränta, som avses i denna förordning, skall med hänsyn till penningvärdets fall och vissa andra omständigheter höjas enligt de grunder, som stadgas i lagen den (nr) om höjning av vissa trafikskadeståndslivräntor.

3 §.

Höjningen tillkommer livräntetagaren såsom en särskild förmån utöver det skadestånd staten har att utgiva.

4 §.

Förhöjningsbelopp utgives utan föregående ansökan av riksförsäkringsverket eller, i fall då annan myndighet utbetalar livräntan, av sistnämnda myndighet.

I fråga om tiden och sättet för utbetalningen böra såvitt möjligt tillämpas samma bestämmelser som gälla för livräntan.

5 §.

Fordran på ersättning enligt denna förordning må ej tagas i mät för gäld.

6 §.

Kostnaderna för höjningen bestridas av statsmedel.

7 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av riksförsäkringsverket.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968 men äger icke tillämpning på livränteförmån, som belöper på tid dessförinnan.

Vad i Kungl. Maj:ts brev den 30 december 1955, den 26 maj 1961 och den 14 december 1962 föreskrivits angående förhöjning av vissa skadeståndslivräntor m. m. av statsmedel skall ej gälla livränta, som höjts enligt denna förordning.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 24 maj 1967.

N ä r v a r a n d e :

f. d. justitierådet LIND,
justitierådet SÖDERLUND,
regeringsrådet ÅBJÖRNSSON,
justitierådet BRUNNBERG.

Enligt lagrådet den 29 mars 1967 tillhandakommet utdrag av protokoll över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 24 februari 1967, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag om höjning av vissa trafiklivräntor* och 2) *lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon*.

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet Åke Widding.

Lagrådet yttrade:

Förslaget till lag om höjning av vissa trafiklivräntor

Nu förevarande lagförslag omfattar livräntor som utgår på grund av försäkring enligt trafikförsäkringslagen eller annan därmed jämställd försäkring och har till syfte att återställa realvärdet av äldre trafiklivräntor och att få till stånd en värdesäkring för framtiden av sådana livräntor och nytillkommande trafiklivräntor. Dessutom avser förslaget att i viss utsträckning ge livräntetagare en av sociala skäl betingad kompensation för att ersättningsrätten tidigare varit otillfredsställande utformad. Förslaget innebär att särskilda förmåner skall beredas livräntetagarna i form av tillägg till de trafiklivräntor som nu utgår.

Lagrådet vill tillstyrka att lagstiftning i ämnet genomförs i överensstämmelse med vad det remitterade förslaget innehåller i sak.

Vad gäller den juridiska konstruktionen vill lagrådet framhålla följande. I förslaget har den utvägen valts att de tillägg som skall utgå är att anse som en särskild förmån från försäkringen och inte skadestånd. Det i lagförslagets rubrik och i andra sammanhang använda uttrycket »höjning» av trafiklivräntor kan möjligen välla tveksamhet i detta avseende. Lagtekniskt

skulle den valda konstruktionen komma till tydligare uttryck om lagens rubrik ändrades till »Lag om tillägg till vissa trafiklivräntor» och den föreslagna lagtexten omformulerades i anslutning härtill. Lagrådet förordar att en sådan omarbetning sker.

1 §.

Det i första stycket förekommande uttrycket trafikförsäkring syftar enligt uttalande i motiven på försäkring som meddelats enligt bestämmelserna i trafikförsäkringslagen. I lagtexten är uttrycket emellertid använt för att täcka även sådan utländsk försäkring, som avses i 5 § nämnda lag. Att sistnämnda fall omfattas av lagförslaget skulle framgå tydligare om uttrycket i anslutning till kommitténs förslag ändrades till att avse livränta som utges jämlikt trafikförsäkringslagen.

**Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen om trafikförsäkring
å motorfordon**

Lagrrådet lämnar förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Aino Olsson

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 14 september 1967.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, WICKMAN.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över de till lagrådet remitterade förslagen till 1) lag om höjning av vissa trafiklivräntor och 2) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Föredraganden redogör för lagrådets utlåtande och anför.

De av lagrådet föreslagna ändringarna av förslaget till lag om höjning av vissa trafiklivräntor är av formell natur och torde böra godtas. Utöver de ändringar som följer av lagrådets utlåtande torde vissa redaktionella jämkningar i lagförslaget böra vidtas. Motsvarande ändringar torde böra göras även i det vid statsrådsprotokollet den 24 februari 1967 fogade förslaget till förordning om höjning av vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.

De ändringar i författningsförslagen som föranleds av lagrådets uttalanden synes medföra behov av ett förtydligande av tilläggens ställning i beskattningshänseende. I det remitterade förslaget har lämnats en redogörelse för nu gällande regler beträffande beskattningen av trafiklivräntor. Innebörden av dessa regler är att livräntorna utgör skattepliktig inkomst. I fråga om skattepliktens omfattning föreligger emellertid viss skillnad mellan olika slags livräntor. Utgår livränta på grund av försäkring i anledning av trafikskada som uppstått före den 1 januari 1962 beskattas livräntan endast till viss del, varierande mellan 80 och 10 % beroende på livräntetagarens ålder. Övriga trafiklivräntor beskattas däremot till fullt belopp.

Trafiklivräntekommittén kom vid sina överväganden till den uppfattningen att tilläggen i beskattningshänseende skulle följa de för vederbörande trafiklivränta gällande reglerna och föreslog med utgångspunkt härifrån inte någon ändring av nuvarande beskattningsregler. Jag har godtagit kommitténs ståndpunkt, vilken lämnats utan erinran under remissbehandlingen.

Med den ytterligare markering av tilläggens ställning som särskilda för-

måner vid sidan av själva trafiklivräntan — tagen här i teknisk mening som omfattande endast den ersättningsrätt som grundar sig på skadeståndsreglerna — som nu görs på grund av lagrådets påpekanden kan den frågan uppstå huruvida tilläggen i beskattningshänseende skall vara likställda med livräntor. För att undanröja en eventuell tveksamhet på denna punkt vill jag föreslå att i anvisningarna till 31 § kommunalskattelagen införs en bestämmelse att till livränta skall räknas även höjning av livräntan och sådant tillägg till densamma som skall utgå under livräntans fortsatta bestånd. Bestämmelsen avser att omfatta såväl hittills utgående som framtida höjningar och tillägg, vare sig de har tillkommit på enskilt initiativ eller genom statsmakternas beslut. Av bestämmelsen följer vidare att i det fall höjning eller tillägg utgår för sådan trafiklivränta, som enligt det nyss sagda endast delvis utgör skattepliktig inkomst, förmånen av reducerad beskattning skall omfatta även höjningarna och tilläggen. I de fall däremot där livränta enligt gällande bestämmelser beskattas fullt ut, kommer även höjningar och tillägg att beskattas utan reduktion. Höjningarna och tilläggen kommer med andra ord att följa vad som gäller för den ursprungliga livräntan. — Dessa bestämmelser har fått generell karaktär och gäller sålunda även andra värdesäkrade livräntor än trafiklivräntor.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att anta 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) *lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 31 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370),*
- 4) *förordning om tillägg till vissa trafiklivräntor, som utgår av statsmedel, m. m.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten