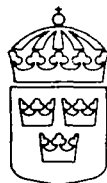


Regeringens proposition

1987/88:139

om höjning av vissa ansvarsbelopp vid atom- och trafikskador



Prop.
1987/88:139

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 10 mars 1988.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Anna-Greta Leijon

Propositionens huvudsakliga innehåll

Det högsta belopp som innehavaren av en atomanläggning ansvarar för vid en atomolycka höjs från 500 milj. kr. till 800 milj. kr.

Vidare höjs det högsta belopp som ett fordon's trafikförsäkring ansvarar för vid en trafikolycka från 50 milj. kr. till 100 milj. kr. Höjningen syftar till att förbättra möjligheterna till ersättning för sådana mer omfattande trafikskador som kan uppkomma t.ex. i samband med vägtransport av farligt gods.

Lagändringarna avses träda i kraft den 1 januari 1989.

1 Förslag till Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

Prop. 1987/88:139

Härigenom föreskrivs att 17 § atomansvarighetslagen (1968:45) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

För innehavare av atomanläggning i Sverige är ansvarigheten enligt denna lag begränsad till 500 miljoner kronor för varje atomolycka. Såvitt gäller anläggning enbart för framställning, behandling eller förvaring av obestrålat uran är ansvarigheten dock begränsad till 100 miljoner kronor för varje olycka. Detsamma gäller i fråga om atomolyckor som uppkommer under transport av sådant uran. För innehavare av atomanläggning utom riket bestäms ansvarighetsbeloppet enligt anläggningsstatens lag. I fråga om atomolycka som inträffar under transport av atomsubstans avser anläggningsinnehavarens ansvarighet enligt denna lag för andra skador än skada på transportmedlet icke i något fall lägre sammanlagt belopp än 100 miljoner kronor.

De belopp som anges i första stycket innefattar icke ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Föreslagen lydelse

17 §¹

För innehavare av atomanläggning i Sverige är ansvarigheten enligt denna lag begränsad till 800 miljoner kronor för varje atomolycka. Såvitt gäller anläggning enbart för framställning, behandling eller förvaring av obestrålat uran är ansvarigheten dock begränsad till 100 miljoner kronor för varje olycka. Detsamma gäller i fråga om atomolyckor som uppkommer under transport av sådant uran. För innehavare av atomanläggning utom riket bestäms ansvarighetsbeloppet enligt anläggningsstatens lag. I fråga om atomolycka som inträffar under transport av atomsubstans avser anläggningsinnehavarens ansvarighet enligt denna lag för andra skador än skada på transportmedlet icke i något fall lägre sammanlagt belopp än 100 miljoner kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

¹ Senaste lydelse 1982:1275.

2 Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Prop. 1987/88:139

Härigenom föreskrivs att 14 § trafikskadelagen (1975:1410)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Från ett fordon's trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Föreslagen lydelse

14 §

Från ett fordon's trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

¹ Lagen omtryckt 1977:949.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 10 mars 1988

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Gustafsson, Leijon, Peterson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Thalén

Föredragande: statsrådet Leijon

Proposition om höjning av vissa ansvarsbelopp vid atom- och trafikskador

I Inledning

För vissa skadetyper gäller en beloppsmässig begränsning av ersättningsansvaret. Detta gäller bl.a. för atomskador och trafikskador.

I fråga om *atomskador* är enligt 17 § atomansvarighetslagen (1968:45) en atomanläggnings innehavare ansvarig upp till högst 500 milj. kr. per olycka. Detta belopp gäller sedan den 1 april 1983 (prop. 1981/82:163, LU 1982/83:15, rskr. 88).

År 1986 uttalade riksdagen i samband med behandlingen av prop. 1986/87:18 om vissa åtgärder m.m. efter Tjernobyolyckan att tiden var mogen att ompröva beloppsgränserna för anläggningshavares och svenska statens ansvar vid atomolyckor. Riksdagen förutsatte att regeringen, mot bakgrund av vad riksdagen hade uttalat i anslutning till 1982 års lagstiftningsärendet, tog upp frågan till prövning (NU 1986/87:12).

Under lagstiftningsärendets beredning i justitiedepartementet har överläggningar hållits under hösten 1987 med företrädare för kärnkraftindustrin samt den svenska atomförsäkringspoolen angående förutsättningarna för en höjning av anläggningsinnehavarnas ansvarsbelopp.

För *trafikskador* gäller enligt 14 § trafikskadelagen (1975:1410) att högst 50 milj. kr. utgår från ett fordons trafikförsäkring som trafikskadeersättning för en och samma händelse.

Under senare tid har det både i Sverige och utomlands inträffat ett antal svåra trafikolyckor i samband med transport av farligt gods på väg. Detta har aktualiserat frågan om en höjning av ansvarsbeloppet i trafikskadelagen.

Under lagstiftningsärendets beredning i justitiedepartementet har överläggningar hållits under hösten 1987 med företrädare för försäkringsbranschen och försäkringsinspektionen angående behovet av och förutsättningarna för en sådan höjning.

2.1 Den internationella bakgrunden

Ansvar för skador som uppkommer i samband med driften av kärnkraftanläggningar (atomanläggningar) regleras i atomansvarighetslagen (1968:45). Denna lag bygger på två internationella konventioner. 1960 års Pariskonvention om skadeståndsansvar på atomenergins område samt 1963 års konvention om supplerande ersättning som antogs i Bryssel (den s.k. tilläggskonventionen). Sverige är anslutet till båda konventionerna. Pariskonventionen har tillträtts av Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Nederländerna, Norge, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet samt Förbundsrepubliken Tyskland. Av dessa länder är samtliga utom Grekland, Portugal och Turkiet också anslutna till tilläggskonventionen.

Enligt Pariskonventionen är innehavaren av en atomanläggning ansvarig för atomskador oberoende av vållande, dvs. på objektiv grund. Ansvaret skall vara begränsat till visst belopp för varje olycka och skall vara täckt av försäkring eller annan ekonomisk garanti.

Enligt artikel 7 i Pariskonventionen kan anläggningsinnehavarens ansvar bestämmas till 15 miljoner betalningsenheter eller särskilda dragningsrätter. SDR (1 SDR = ca 8:14 kr.). Beloppet får dock sättas högre eller lägre än detta riktvärde, dock lägst 5 miljoner SDR. Enligt artikel 10 måste innehavaren ha en försäkring eller annan ekonomisk garanti som täcker det belopp som har bestämts enligt artikel 7.

Genom tilläggskonventionen tillkom ett extra ersättningssystem enligt vilket supplerande ersättning av statsmedel utgår i den mån ansvarsbeloppet enligt Pariskonventionen inte förslår till full ersättning åt de skadelidande. Systemet verkar i flera steg. Anläggningsinnehavarens ansvar utgör det första steget. Eftersom ansvaret kan variera i de olika konventionsstaterna, skall den stat där anläggningsinnehavarens anläggning är belägen bidra till att täcka skadorna med upp till 70 miljoner SDR (det andra steget) eller omkring 570 milj. kr. Till det tredje steget, intervallet 70–120 miljoner SDR, skall de stater som är anslutna till tilläggskonventionen (de s.k. Brysselstaterna) gemensamt betala efter en särskild formel (art. 12). Till 50 procent av det erforderliga beloppet skall staterna bidra i förhållande till sin bruttonationalprodukt, medan bidraget till de återstående 50 procenten fördelas i förhållande till staternas resp. kraftproduktion (baserad på kärnteknik) uttryckt i s.k. termisk effekt.

År 1982 antogs ett tilläggsprotokoll till Pariskonventionen och ett tilläggsprotokoll till tilläggskonventionen. Genom det senare protokollet höjdes beloppen för andra resp. tredje steget till 175 miljoner resp. 300 miljoner SDR. Tilläggsprotokollen har ännu inte trätt i kraft.

Sverige har tillträtt protokollen och har också genomfört de lagändringar som är påkallade med anledning härav (prop. 1981/82:163, LU 1982/83:15, rskr. 88). Beträffande 1, 12 och 31 §§ atomansvarighetslagen har dessa lagändringar ännu inte satts i kraft. Så kan ske först när protokollen träder i kraft.

Som har nämnts inledningsvis här i atomansvarighetslagen anläggningsinnehavarens ansvar fastställts till 500 milj. kr. per olycka. För en anläggning som är avsedd enbart för framställning, behandling eller förvaring av *obestrålat* uran – samt vid transport av sådant uran – är motsvarande belopp 100 milj. kr. Ansvaret skall vara täckt av en obligatorisk försäkring, som skall motsvara 120 procent av ansvarsbeloppet, eller av någon annan ekonomisk garanti.

Utöver de ersättningsregler som föranletts av konventionerna (28–31 §§) infördes i atomansvarighetslagen genom ändringarna år 1982 ett fjärde steg. Enligt detta skall svenska staten, i de fall en anläggningsinnehavare här i riket är ansvarig, utge ersättning med sammanlagt 3 miljarder kr. (31 a §). I detta belopp är ersättningarna för första – tredje stegen inräknade.

För närvarande gäller följande belopp:

	<i>Milj. kr.</i>
1. Anläggningsinnehavaren	0 – 500
2. Svenska staten, för olycka för vilken anläggningsinnehavare i Sverige är ansvarig	500 – 570
3. Svenska staten, gemensamt med övriga Brysselstater	570 – 975
4. Svenska staten	975 – 3 000

För svenska staten innebär regelsystemet enligt vad som nu har angetts ett ansvar om 70 milj. kr. (steg 2) + 28 milj. kr. (Sveriges andel i steg 3 som är beräknad till ca 7 procent av 400 milj. kr.) + 2,02 miljarder kr. (steg 4), eller sammanlagt ca 2,12 miljarder kr.

Slutligen bör här anmärkas att lagens tillämpningsområde varierar för de olika stegen. Ansvaret i första steget täcker även skada i andra stater än konventionsstater, om olyckan har inträffat i Sverige (3 §). I steg 2 och 3 utgår ersättning för skada som har uppkommit i Sverige eller andra Brysselstater, på eller över det fria havet ombord på fartyg eller luftfartyg som är registrerade i Sverige eller andra Brysselstater, på eller över det fria havet om skadan har tillfogats en Brysselstat eller medborgare i en sådan stat samt för skada på fartyg eller luftfartyg om de är registrerade i en sådan stat (29 §).

Regeringen har enligt 3 § bemyndigats att förordna att ersättning inom det första steget inte skall utgå för skada i en stat som inte är konventionsstat i vidare mån än ersättning i den staten skulle ha utgått för skada i Sverige (reciprocitetsprincipen). Denna möjlighet har ännu inte utnyttjats.

För det fjärde steget gäller ytterligare inskränkningar (31 a §). Till att börja med täcker statens ansvar skada i Danmark, Finland, Norge och Sverige samt skador ombord på fartyg eller luftfartyg som är registrerade i dessa länder. Därutöver utgår ersättning till svenska medborgare eller svenska juridiska personer oavsett var skadan har inträffat. Slutligen täcks även skada i en annan Brysselstat, men endast enligt reciprocitetsprincipen.

Enligt senast tillgängliga uppgifter från OECD:s atomorgan NEA (Nuclear Energy Agency), som administrerar konventionerna, uppgår ansvarsgränserna i de 11 Brysselstaterna till följande belopp, såvitt gäller det ansvar som skall vara täckt av försäkring:

	Försäkrat eller garanterat belopp	SEK*)
Förbundsrepubliken Tyskland	500 milj. DM	1,8 miljarder
Nederländerna	400 milj. Fl	1,3 miljarder
Belgien	4 000 milj. Bfr	680 miljoner
Sverige	500 milj. kr	500 "
Storbritannien	20 milj. £	210 "
Danmark	75 milj. kr	70 "
Norge	70 milj. kr	65 "
Finland	42 milj. FM	62 "
Frankrike	50 milj. Ffr	52 "
Spanien	850 milj. pesetas	45 "
Italien	7 500 milj. lire	36 "

*) Avrundat belopp; kurser per den 1 mars 1988.

Det bör anmärkas att en del länder för närvarande ser över sin lagstiftning i avsikt att ratificera 1982 års protokoll. Man har därför anledning att vänta att de lägsta beloppen inom kort kommer att vara ersatta av högre gränser för ansvaret.

Under år 1986 ändrade Förbundsrepubliken Tyskland systemet för anläggningsinnehavares ansvar i sin atomansvarslagstiftning. Den nya konstruktionen innebär att ansvaret skall vara täckt av försäkring upp till 500 milj. DM, varefter en statsgaranti på 500 milj. DM träder till. Dessa belopp, totalt 1 miljard DM, innebär ingen förändring i förhållande till vad som gällde tidigare. Men därutöver gäller att ersättningskraven skall bäras av anläggningsinnehavaren. Detta ansvar behöver dock inte vara täckt av försäkring eller annan garanti. I förhållande till skadelidande i andra konventionsstater är ansvaret alltså i princip begränsat.

Som framgår av tabellen är spännvidden mellan högsta och lägsta ansvarsbelopp stor – mellan 1,8 miljarder kr. och 36 milj. kr.

Tas även statsansvaret enligt tilläggskonventionen med, varierar tillgängliga skadeersättningsbelopp per olycka mellan ca 3,6 miljarder kr. (Förbundsrepubliken Tyskland) och ca 330 milj. kr. (Italien).

I Japan, Kanada och USA – som alla står utanför Paris-Brysselssystemet – är det ansvar som skall vara täckt av försäkring satt till 380, 350 resp. 950 milj. kr. I USA finns därutöver ett särskilt försäkringssystem, som sammantaget ger något över 4 miljarder kr. i tillgänglig ersättning per olycka.

Schweiz har ett ersättningssystem som liknar det i Förbundsrepubliken Tyskland. Det ansvar som täcks av obligatorisk försäkring uppgår till ca 1,7 miljarder kr.

Österrike har helt nyligen ändrat sin lagstiftning med lagstiftningen i Schweiz och Förbundsrepubliken Tyskland som förebild. Österrike överväger anslutning till Paris-Brysselssystemet.

Mitt förslag: Anläggningsinnehavarnas ansvarsbelopp höjs till 800 milj. kr. per atomolycka. Beloppet för statens ansvar ändras inte.

Skälen för mitt förslag: Visserligen ligger nuvarande ansvarsbelopp för innehavare av atomanläggningar i Sverige relativt högt vid en internationell jämförelse. Detta förhållande kan emellertid inte tillmätas någon avgörande betydelse när det gäller att pröva frågan om ändring av detta belopp. Utgångspunkten bör i stället vara att ansvaret för atomskador i första hand skall bäras av kärnkraftindustrin (jfr NU 1986/87:12 s. 33). Samtidigt kan anläggningsinnehavarna emellertid inte åläggas ett obegränsat ansvar, utan en begränsning av ansvarsbeloppet måste ställas upp. Av väsentlig betydelse för omfattningen av anläggningsinnehavarnas ansvar blir därför möjligheten att i enlighet med Pariskonventionens krav täcka ansvaret genom försäkring.

Den nuvarande ansvarsgränsen, 500 milj. kr., fastställdes med utgångspunkt i att kapaciteten på försäkringsmarknaden medgav att ansvarsförsäkring tecknades för 600 milj. kr. Den höjning av ansvarsbeloppet som då genomfördes förutsattes inte heller påverka kapaciteten på sakförsäkringsområdet i sådan omfattning att säkerheten för de lån som tagits i kärnkraftverken skulle påverkas i någon nämnvärd mån. Detsamma förutsattes gälla möjligheterna att ta upp nya lån (se närmare prop. 1981/82:163 s. 40 f).

Enligt de uppgifter som i detta lagstiftningsärende har lämnats av svenska atomförsäkringspoolen torde kapaciteten på återförsäkringsmarknaden nu medge att försäkring kan tecknas för ett belopp om närmare en miljard kr. Med den angivna förutsättningen att försäkringen skall motsvara minst 120 procent av ansvarsbeloppet skulle detta belopp nu kunna höjas från 500 milj. kr. till 800 milj. kr. Denna höjning skulle visserligen medföra ett minskat utrymme för höjning av sakförsäkringarna. Med hänsyn till ökningen av den totala kapaciteten på försäkringsmarknaden saknas det däremot anledning räkna med att höjningen på ansvarssidan skall leda till en sänkning på sakförsäkringssidan.

Vid de överläggningar som hållits i ärendet har man från kärnkraftindustrin förklarat sig kunna acceptera en höjning av ansvarsbeloppet av den storleksordning som jag nu har angett. Det har dock ifrågasatts om en sådan höjning inte bör anstå till dess 1982 års protokoll har trätt i kraft. En höjning redan nu till föreslagna 800 milj. kr. skulle nämligen innebära att anläggningsinnehavaren tvingas ta över en del av ansvaret för den ersättning som enligt tilläggskonventionen utgår i det tredje steget. Man har samtidigt framhållit som angeläget att höjningar inte görs med alltför korta tidsintervaller men inte heller så sällan att höjningarna blir alltför omfattande vid varje tillfälle.

Det råder således enighet om att kapaciteten på återförsäkringsmarknaden nu medger en höjning av ansvarsbeloppet till 800 milj. kr. Jag anser det också angeläget att, såsom riksdagen har framhållit, frågan om ansvarsgränserna omprövas med rimliga tidsintervaller. Jag kan i det sammanhanget notera att det nu har gått närmare fem år sedan det ifrågasvarande ansvarsbeloppet senast höjdes. I likhet med vad riksdagen har uttalat finner

jag därför att tiden får anses mogen för sådan omprövning. Detta bekräftas ju för övrigt av vad som har framkommit om ökningen av tillgängligt belopp för återförsäkring.

Jag kan däremot inte ansluta mig till åsikten att anläggningsinnehavarens ansvar inte bör överstiga det lägsta beloppet i tilläggskonventionen. Som jag har anfört tidigare är utgångspunkten att ansvaret för atomskador i första hand skall bäras av kärnkraftindustrin. Detta gäller inte bara för Sveriges del utan torde också vara ett grundläggande element i det internationella regelsystemet. Andra länder har också beloppsgränser som överstiger tilläggskonventionens undre gräns, t.ex. Belgien och Nederländerna. Det finns därför inte något hinder mot att nu göra den höjning av ansvarsbeloppet som av försäkringsmässiga skäl är möjlig. Det finns inte heller någon anledning att överväga en begränsad höjning som bara skulle omfatta det nuvarande andra steget. Jag föreslår således att ansvarsbeloppet höjs till 800 milj. kr.

Skäl saknas enligt min mening för att höja det lägre belopp, 100 milj. kr., som gäller för obestrålat uran. Riskerna är nämligen här väsentligt lägre än vid en reaktorolycka.

Som jag har nämnt inledningsvis har riksdagen också tagit upp frågan om en höjning av beloppet för statsansvaret (NU 1986/87:12). Denna fråga bör emellertid övervägas först i samband med att 1982 års protokoll har trätt i kraft. Detta beräknas inträffa under något av de närmaste åren. Först då kan de statsfinansiella konsekvenserna helt överblickas. Jag avser således att återkomma till denna fråga i samband med att 1, 12 och 31 §§ atomansvarighetslagen skall sättas i kraft.

3 Trafikskador

3.1 Nuvarande bestämmelser

De grundläggande bestämmelserna om trafikförsäkring och om ersättning för trafikskada finns som jag redan inledningsvis har nämnt i trafikskadelagen (1975:1410, omtryckt 1977:949). Ersättning för en trafikskada utgår ur den obligatoriska trafikförsäkringen. Trafikförsäkringsgivarnas ansvarighet för trafikskador är dock beloppsmässigt begränsad, bl.a. av försäkringstekniska skäl.

Från ett fordons trafikförsäkring utgår enligt 14 § trafikskadelagen trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med för närvarande högst 50 milj. kr. Detta belopp skall täcka såväl person- som sakskada, men ersättningen skall i första hand utgå för personskada. Räcker beloppet inte till, skall ersättningen till dem som inte kan beredas full gottgörelse nedsättas enligt vad som närmare anges i lagrummet.

I förarbetena till trafikskadelagen (prop. 1975/76:15, LU 1975/76:3, rskr. 113) framhöll föredraganden att det var angeläget att systemet med trafikskadeersättning bereder ett så fullgott skydd i alla situationer att något behov inte uppkommer av ytterligare ersättning från andra källor, vare sig i form av skadestånd eller gottgörelse från annan försäkring. Maximibeloppet borde därför ligga på så hög nivå att man i realiteten kan tala om obegränsad

ansvarighet för trafikförsäkringsgivarna även vid olyckor av exceptionell eller katastrofal omfattning. Föredraganden antog vidare att det förelåg ringa sannolikhet för att begränsningsbeloppet inte skulle räcka till för att bereda full ersättning åt dem som har skadats vid en trafikolycka (prop. 1975/76:15 s. 98–99 och s. 273).

3.2 Reformbehovet

Under senare tid har det både i Sverige och utomlands inträffat flera svåra trafikolyckor där fordon för transport av farligt gods varit inblandade och som lett eller kunnat leda till mycket omfattande skador av katastrofkaraktär. Här kan t.ex. erinras om den svåra olyckan i staden Herborn i Förbundsrepubliken Tyskland sommaren 1987, då en tankbil lastad med 36 000 liter bensin exploderade och lade ett helt kvarter i ruiner. Under hösten samma år inträffade en liknande olycka i stockholmsområdet, när en tankbil som transporterade bensin välte och fattade eld i närheten av en bensinstation. Lyckligtvis medförde dock denna olycka inte samma ödesdigra konsekvenser som den nyssnämnda katastrofen i Herborn.

Bl.a. dessa olyckor har gett upphov till en omfattande debatt om vilka åtgärder som kan och bör vidtas för att minska de risker som är förknippade med transporter av farligt gods. Sådana åtgärder övervägs för närvarande i annat sammanhang både inom regeringskansliet och av ansvariga myndigheter.

De händelser som jag här har berört utgör emellertid också ett starkt incitament till att överväga om trafikskadelagens maximibelopp för trafikskadeersättning behöver höjas för att offren för en framtida olycka av liknande art skall kunna beredas full gottgörelse för uppkomna skador.

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) pågår arbete internationellt med en konvention om skadeståndsansvar vid transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar. Det torde emellertid dröja ännu några år innan detta arbete har slutförts och en eventuell konvention har trätt i kraft. Enligt min mening finns det inget som hindrar att man innan konventionsarbetet har slutförts nationellt genomför de förbättringar på området som är motiverade, särskilt som en höjning av ansvarsbeloppen ligger i linje med det internationella arbetet.

Vid trafikskadelagens tillkomst år 1976 förelåg det som jag tidigare har berört enighet om det angelägna i att systemet med trafikskadeersättning bereder ett så fullgott skydd i alla situationer att något behov inte uppkommer av ersättning från andra källor, vare sig i form av skadestånd eller gottgörelse från annan försäkring. Maximibeloppen borde därför ligga på en så hög nivå att man i realiteten kan tala om en obegränsad ansvarighet för trafikförsäkringsgivarna även vid olyckor av exceptionell eller rentav katastrofal omfattning.

Dessa syften med trafikförsäkringssystemet är givetvis lika angelägna i dag som för drygt tio år sedan. Det kan emellertid på goda grunder ifrågasättas om det nuvarande begränsningsbeloppet om 50 milj. kr. verkligen är tillräckligt högt för att tillgodose önskemålet om fullgod ersättning åt offren även vid en mycket omfattande olycka. Härtill kommer den inverkan som

penningvärdesförsämringen har haft på realvärdet i det begränsningsbelopp som gäller för närvarande.

Om systemet med trafikskadeersättning skall kunna fylla sitt syfte även i framtiden, menar jag att det redan av de anförda skälen står klart att en höjning av begränsningsbeloppet nu är sakligt motiverad och önskvärd. Vid de överläggningar som under lagstiftningsärendets beredning har ägt rum med företrädare för försäkringsbranschen och försäkringsinspektionen har det inte framkommit några skäl som talar emot en sådan höjning. Den bör därför genomföras snarast.

3.3 Höjning av försäkringsbolagens ansvarsbelopp

Mitt förslag: Det nuvarande ansvarsbeloppet i 14 § trafikskadelagen höjs från 50 milj. kr. till 100 milj. kr.

Skälen för mitt förslag: När det gäller att bedöma hur mycket man kan höja ersättningsnivån måste flera faktorer beaktas. En första och avgörande faktor är att det måste finnas möjligheter för de svenska trafikförsäkringsbolagen att återförsäkra sig på den internationella återförsäkringsmarknaden. En utgångspunkt är därvid att man måste sätta ett "tak" för den ersättning som kan utgå vid en olycka. Av försäkringstekniska skäl går det nämligen inte att införa ett obegränsat ansvar, vilket i och för sig kunnat anses önskvärt från den synpunkten att alla tänkbara skadefall skulle täckas in oberoende av en olyckas omfattning. Ersättningen bör således i enlighet med vad som gäller för närvarande vara begränsad till visst belopp (jfr prop. 1975/76:15 s. 98).

Andra omständigheter som också måste vägas in i bedömningen är dels höjningens inverkan på trafikförsäkringsbolagens kostnader för återförsäkringspremierna, dels effekten på de premier som försäkringstagarna har att erlägga.

Följande uppgifter ger viss ledning härvidlag. Antalet trafikförsäkringspliktiga fordon var vid ingången av år 1985 ca 3,5 miljoner. Därav utgjorde antalet specialfordon för transport av farligt gods uppskattningsvis ca 3 000 – 4 000.

Trafikförsäkringens totala premieintäkt var år 1985 ca 2 400 milj. kr. och år 1986 ca 2 500 milj. kr.

Försäkringsbolagens sammanlagda återförsäkringspremier för trafikförsäkringen var 1985 ca 34 milj. kr. Återförsäkringskostnaderna är olika för olika skikt. I de övre skikten som hittills återförsäkrats gemensamt för alla bolag genom en särskild pool var premierna för skador i skiktet mellan 6,75 milj. kr. och 26,75 milj. kr. ca 6,8 milj. kr. för 1985 och i skiktet ovanför 26,75 milj. kr. (med den lagstadgade gränsen på 50 milj. kr.) inte mer än ca 1,2 milj. kr.

Beträffande skador i skiktet under 6,75 milj. kr. kan nämnas att de antingen utgjorde bolagens "självbehåll", dvs. återförsäkrades inte, eller återförsäkrades särskilt till en sammanlagd kostnad av ca 26 milj. kr.

Enligt branschens uppskattning skulle en höjning av ansvarsbeloppet till

t.ex. 100 milj. kr. inte föranleda en ökning av återförsäkringskostnaderna med mera än ca 600 000–700 000 kr. Detta innebär en inverkan på direktförsäkringspremierna som i det närmaste kan betraktas som försumbar. Höjningen skulle således inte uppgå till mer än högst 0,05 procent eller 0,25 kr. per fordon.

En höjning av ansvarsbeloppet i trafikskadelagen till 100 milj. kr. skulle alltså inte få några påtagliga effekter vare sig på bolagens återförsäkringskostnader eller på kundernas direktförsäkringspremier. Frågan är då om även en större höjning, t.ex. till 300 milj. kr., kan genomföras utan någon mer dramatisk effekt på utgående premier.

Under lagstiftningsärendets beredning har det emellertid vid kontakter som försäkringsbranschen har haft med internationella återförsäkrare visat sig att det skulle stöta på stora svårigheter att återförsäkra ett större ansvarsbelopp än ca 100 milj. kr. Vid högre belopp är det möjligt att återförsäkrarna skulle komma att göra skillnad mellan skador orsakade av lätta och tunga fordon, vilket hittills inte har skett i återförsäkringskontrakten. Detta skulle kunna få oförutsägbara effekter på återförsäkringskostnaderna. Härtill kommer som sagt att det över huvud taget framstår som osäkert om det går att få täckning för ett högre ansvarsbelopp än 100 milj. kr. på återförsäkringsmarknaden.

Mot bakgrund av vad jag sist har anfört har jag stannat för att inte för närvarande föreslå ett högre ansvarsbelopp än 100 milj. kr. Redan denna höjning innebär en angelägen förbättring av möjligheterna att ge ersättning även vid mer omfattande trafikskador. Jag vill dock framhålla att höjningen inte är avsedd att påverka ersättningsnivån vid skaderegleringen i det enskilda fallet. Den syftar uteslutande till att göra det möjligt att kompensera skadefall med många skadelidande eller mycket stora sakskadur.

Försäkringsbolagen har framhållit att man står i begrepp att undersöka de närmare förutsättningarna på den internationella återförsäkringsmarknaden för en ytterligare höjning av ansvarsbeloppen. Särskilt det nämnda arbetet inom ECE kan nämligen väntas få stor betydelse för kapaciteten på denna marknad. Min avsikt är att så snart det visar sig finnas utrymme för en sådan ytterligare höjning lägga fram förslag härom.

4 Ikraftträdande m.m.

Förhållandena på försäkringsmarknaden är sådana att lagändringarna bör träda i kraft vid ett årsskifte. Bl.a. löper återförsäkringsavtalen i allmänhet per kalenderår. Höjningarna bör således göras per den 1 januari 1989.

Några särskilda övergångsbestämmelser torde inte vara erforderliga. Av allmänna civilrättsliga grundsatser följer att äldre lag alltjämt skall tillämpas i fråga om skadefall som har inträffat före ikraftträdandet. De nya bestämmelserna blir således undantagslöst tillämpliga på skadefall som inträffar därefter.

5 Upprättade lagförslag

Prop. 1987/88:139

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

De föreslagna lagändringarna är av sådan beskaffenhet att lagrådet inte behöver höras.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta lagförslagen.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur regeringsprotokollet den 10 mars 1988	4
1 Inledning	4
2 Atomskador	5
2.1 Den internationella bakgrunden	5
2.2 Ansvarsgränser i Sverige	6
2.3 Ansvarsgränser i andra länder	7
2.4 Höjning av anläggningsinnehavarnas ansvarsbelopp	8
3 Trafikskador	9
3.1 Nuvarande bestämmelser	9
3.2 Reformbehovet	10
3.3 Höjning av försäkringsbolagens ansvarsbelopp	11
4 Ikraftträdande m.m.	12
5 Upprättade lagförslag	13
6 Hemställan	13
7 Beslut	13