

Nr 133

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon; given Stockholms slott den 23 mars 1961.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt 87 § regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås sådana höjningar av de nuvarande obligatoriska trafikförsäkringsbeloppen, att den begränsning av trafikförsäkringsansvarigheten, som bl. a. av återförsäkringsskäl fortfarande anses erforderlig, i fortsättningen kan sägas vara i huvudsak endast formell. Sålunda höjes det s. k. katastrofbeloppet från 600 000 till 25 miljoner kronor och försäkringsbeloppet för varje skadad eller dödad person från 200 000 till en miljon kronor. Som följd härav föreslås, att den särskilda beloppsgränsen för personskada i följd av trafik med omnibus bortfaller. Maximisumman för egendomsskada höjes från 50 000 till en miljon kronor.

Förslag
till
Lag
angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om
trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas, att 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *sexhundra*tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till *tvåhundra*tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa *femtiotusen* kronor i anledning av skada å egendom. *Beträffande omnibus* skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare *tiotusen* kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *tjugufem miljoner* kronor i anledning av personskada med begränsning till *en miljon* kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa *en miljon* kronor i anledning av skada å egendom.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1962; dock skola äldre bestämmelser gälla beträffande ansvarighet för händelse, som inträffat dessförinnan, ävensom för skada som är att anse som atomskada enligt atomansvarighetslagen.

¹ Senaste lydelse, se SFS 1955: 83.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1961.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, fråga om *höjning av försäkringssummorna vid trafikförsäkring å motorfordon* samt anför därvid följande.

I betänkande den 1 oktober 1957 (SOU 1957: 36) har den år 1952 tillsatta bilskadeutredningen framlagt förslag om en genomgripande reformering av gällande bilansvarighetslagstiftning. Enligt förslaget skall ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon i princip utgå från trafikförsäkringen, oavsett om fordonets förare varit vållande till skadan eller fordonet varit bristfälligt. Detta innebär, att den nuvarande möjligheten till exculpationsbevisning försvinner och att trafikförsäkringens ansvar göres strikt. Vidare har utredningen bl. a. föreslagit att hittillsvarande försäkringsmaxima för personskada skall försvinna.

Bilskadeutredningens arbete har skett i samråd med sakkunniga, som för motsvarande uppgift utsetts i Danmark, Finland och Norge. Samrådet har lett till att i dessa länder framlagts förslag, som i väsentliga delar överensstämmer med det svenska. Emellertid har det hittills ej visat sig möjligt att på grundval av kommittéförslagen nå fram till en likartad lagstiftning på området i de nordiska länderna. I Finland har kommittéförslaget genomförts i huvudsakligen oförändrat skick. I Danmark däremot har de lagstiftande organen intagit en klart negativ ståndpunkt till förslaget. Den enda åtgärd som där vidtagits med anledning av förslaget är att vissa höjningar av maximibeloppen för trafikförsäkringens ansvarighet genomförts. I Norge har den 3 februari 1961 utfärdats en ny bilansvarighetslag, som bygger på strikt ansvar men begränsar ansvaret till vissa belopp.

Vad det svenska kommittéförslaget beträffar har detta vid den omfattande remissbehandlingen mött åtskilligt motstånd, bl. a. såvitt angår införande av strikt ansvar, och frågan om framläggande av förslaget i proposition till riksdagen har tills vidare fått anstå. Emellertid finns det anledning att även hos oss, oavsett vilken ställning som kommer att tagas till betänkandet i dess

helhet, taga upp frågan om höjning av maximibeloppen för trafikförsäkringsansvaret. Denna fråga har aktualiserats i en särskild framställning från försäkringsinspektionen till chefen för justitiedepartementet den 24 november 1960. Försäkringsinspektionen har hemställt om sådan ändring av 11 § trafikförsäkringslagen, att de i nämnda lagrum angivna maximisummorna måtte höjas på sätt närmare anges i framställningen.

Yttranden över framställningen har efter remiss avgivits av atomskadetredningen, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska bilförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helykterhetsförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund och Sveriges advokatsamfund. Folkrelsernas motorförbund har jämväl erhållit tillfälle att yttra sig men icke beagnat sig därav.

Jag anhåller nu att få upptaga detta ärende till behandling.

Gällande bestämmelser

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

Enligt 6 kap. 1 § strafflagen skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, gäldas av den brottslige, vare sig brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den som led skadan genom eget vållande medverkat därtill, skall skadeståndet jämkas efter vad som prövas skäligt.

Bilansvarighetslagen ålägger ägare, förare och brukare av motorfordon ett mera omfattande ansvar för skador, som tillfogas annan person än föraren eller som tillfogas sådan egendom som icke befordras med fordonet. Enligt 2 § första stycket är fordonets ägare ansvarig för sådan skada, även om han ej är vållande till skadan; dock är ägaren fri från ansvarighet, om av omständigheterna framgår att skadan varken orsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. I andra stycket av samma paragraf stadgas att, om den som led skadan genom eget vållande medverkat därtill, rätten skall bestämma efter vad som för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. I tredje stycket föreskrives, att föraren lika med ägaren skall vara pliktig ersätta sådan skada som i första och andra styckena sägs, där ej av omständigheterna framgår att föraren icke varit vållande till skadan. Brukar någon utan lov annans fordon, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada som därunder inträffar.

Enligt 1 § trafikförsäkringslagen åligger det ägare av motorfordon — med vilken jämställes den som innehar motorfordon på grund av avbetalningsköp — att taga och vidmakthålla trafikförsäkring å fordonet. Denna

försäkringsplikt avser motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik.

För den som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, skall trafikförsäkring å fordonet enligt 3 § trafikförsäkringslagen medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren. I den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, skall försäkringen för försäkringsstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av trafik med fordonet. Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i följande fall, nämligen i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som befordras med fordonet, i anledning av skada å föraren av fordonet, med mindre försäkringstagaren är ansvarig för skadan, samt i anledning av skada å person, som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligt och denne äger kännedom därom.

Skyldigheten att hålla motorfordon försäkrat är begränsad till vissa maximibelopp. Enligt lagens 11 § gäller sålunda att försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse, som medför skada, skall täcka skadestånd om tillhoppa 600 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 200 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa 50 000 kronor i anledning av skada å egendom; beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare 10 000 kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer som må befordras med fordonet överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person.

Nu angivna försäkringssummor har gällt sedan den 1 april 1955. Tidigare var beloppen betydligt lägre.

Försäkringsgivarens ansvarighet enligt trafikförsäkringslagen gäller även atomskada, som uppkommit i följd av trafik med trafikförsäkrat fordon. Med atomskada förstås enligt 1 § *lagen den 3 juni 1960 om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (atomansvarighetslagen)* inte bara skada å person eller egendom genom radioaktiv strålning från atombränsle eller atomprodukt utan också person- eller egendomsskada, som orsakats av giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos bränslet eller produkten, om den händelse som medfört skadan givit upphov jämväl till skada genom radioaktiv strålning. Atomskada skall enligt 4 § atomansvarighetslagen ersättas av innehavaren av den atomanläggning i vilken atombränslet eller atomprodukten fanns, när händelse som gav upphov till skadan inträffade. Var bränslet eller produkten under transport här i riket, skall ersättning för skadan utgivas av innehavaren av den atomanläggning från vilken transporten ägde rum eller, om transporten skedde från utlandet till atomanläggning här i riket, av innehavaren av sistnämnda anläggning. Anläggningsinnehavaren ansvarar oberoende av vållande. Ansvar är enligt 6 § i lagen för atomskador i följd av en och samma händelse begränsat till 25 miljoner kronor samt för varje dödad eller skadad person till 200 000

kronor. I 9 § första stycket stadgas, att skadeståndsanspråk enligt lagen inte får göras gällande mot annan än anläggningens innehavare, med mindre skadan uppkommit under transport av atombränsle eller atomprodukt eller eljest i följd av begagnande av fartyg, luftfartyg eller annat transportmedel. Har annan än anläggningsinnehavaren nödgats utgiva skadestånd, äger han enligt 9 § andra stycket för vad han utgivit inträda i den skadelidandes rätt till ersättning enligt atomansvarighetslagen.

Atomansvarighetslagen får ses som ett provisorium i avvaktan på en mera definitiv lagstiftning i anslutning till en den 29 juli 1960 träffad konvention mellan de till organisationen för europeiskt ekonomiskt samarbete (OEEC) anslutna staterna (Convention on third party liability in the field of nuclear energy). Av denna konvention följer bl. a., att endast innehavare av atomanläggning i denna sin egenskap blir ansvarig för atomskador, som uppstått i följd av trafik med motorfordon. Konventionen har ännu icke ratificerats i Sverige.

Bilskadeutredningen

Enligt bilskadeutredningens inledningsvis omnämnda förslag skall ersättning för skada i följd av motorfordons bruk i trafik utgå från trafikförsäkringen, oavsett om fordonets förare varit vållande till skadan eller fordonet varit bristfälligt. Vissa undantag skall dock gälla. När skada uppstått på motorfordon eller därmed befördrad person eller egendom genom kollision med annat motorfordon, skall ersättning från sistnämnda fordons försäkring utgå endast vid styrkt vållande eller bristfällighet eller om fordonet eljest förts eller ställts felaktigt. Motsvarande begränsningar i ersättningsskyldigheten skall i regel gälla, när stillastående fordon orsakar skada. I fråga om inverkan på ersättningsens storlek av den skadelidandes eget vållande föreslås regler som i allt väsentligt avses skola leda till samma resultat som gällande rätt.

Om ägare av motorfordon skadas medan han färdas såsom passagerare i det egna fordonet, skall han enligt förslaget erhålla ersättning från fordonets försäkring enligt huvudregeln; han jämställs sålunda i ersättningshänseende med andra passagerare. Liksom enligt gällande rätt föreslås däremot i princip ersättning icke skola utgå från fordonets försäkring till föraren eller i anledning av skada som drabbat fordonet eller därmed befördrad egendom.

Försäkringen skall enligt förslaget utgiva ersättning till den skadelidande enligt nu angivna regler, oberoende av om skadeståndsskyldighet åvilar fordonets ägare, förare eller annan. Den personliga skadeståndsskyldigheten för motorfordonets ägare och förare skall enligt förslaget begränsas, så att envar svarar endast för eget vållande.

I fråga om personskada föreslår utredningen, att hittillsvarande försäkringsmaxima skall försvinna. Ersättning skall alltså enligt förslaget utgå

för hela skadan, bestämd enligt allmänna skadeståndsrättsliga grunder. Som motivering härför anför utredningen, att försäkringen eljest synes erbjuda bristfälligt skydd i vissa fall. Ett argument, som kan anföras mot en obegränsad ansvarighet för trafikförsäkringen i fråga om personskada, är enligt utredningen kostnadssynpunkten. Vid en avvägning av de presumtiva skadelidandes intresse gentemot de presumtiva skadevållarnas intresse anser utredningen det givet, att om premieökningen blir mera betydande, detta måste betraktas som ett starkt avhållande moment vid bedömningen av om obegränsad ansvarighet bör införas. Enligt de upplysningar utredningen har erhållit torde emellertid ett slopande av maxima för personskadeersättning icke ge något utslag i premiesättningen jämfört med nuvarande ordning. Från försäkringshåll har anförts, att anstalterna genom en obegränsad ansvarighet skulle komma att svara för risker som icke vore försäkringstekniskt beräkneliga och att det skulle möta svårigheter att återförsäkra dessa risker. Om återförsäkring skulle kunna erhållas, kunde i allt fall befaras, att denna, som måste tecknas utomlands, komme att betinga oproportionerligt höga premier och därmed bli nationalekonomiskt ofördelaktig.

Utredningen anser emellertid, att farhågorna för att återförsäkring på rimliga villkor icke skulle kunna erhållas, om sådan försäkring befinnies önskvärd är överdrivna. Även om det icke är uteslutet att en viss premiefördyring uppkommer, står enligt utredningen säkerligen tillräckliga reassuransmöjligheter till buds. Om det skulle möta svårigheter att återförsäkra till obegränsat belopp, är det enligt utredningen i allt fall möjligt att teckna återförsäkring till ett mycket högt belopp och låta en pool bära den återstående risken.

Utredningen diskuterar även möjligheten att bibehålla ett katastrofmaximum men låta begränsningen av ersättningen för varje skadad eller dödad person bortfalla. Häremot anser utredningen emellertid bl. a. kunna anföras, att man icke utan tvingande skäl bör stadga en begränsning, som kan göra en skadelidandes rätt till ersättning beroende av om andra lidit skada jämte honom. Genom att sätta katastrofmaximum högt kan visserligen sådana fall göras sällsynta, men det måste enligt utredningen anses vara en brist i försäkringsskyddet, om detta är så anordnat att fall av detta slag över huvud kan uppkomma. Det förefaller också utredningen verklighetsfrämmande att tänka sig, att vid ett skadetillfälle skulle uppstå så stora skador att det vore att föredraga att nedsätta ersättningarna till de skadelidande framför att slå ut kostnaden för ersättningarna på kollektivet av motorfordonsägare i riket.

I fråga om egendomsskada anser utredningen det gällande maximibeloppet 50 000 kronor tillräckligt med hänsyn till att egendom som skadats av motorfordon ofta torde vara skyddad genom sakförsäkring.

I remissyttrandena över bilskadeutredningens betänkande har förslaget om obegränsade ersättningsbelopp vid personskada i huvudsak vunnit gil-

lande. Vissa remissinstanser, bl. a. *Trafikförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, har visserligen förordat bibehållande av vissa maxima för personskadeersättning; att en väsentlig höjning av beloppen bör ske har dock genomgående vitsordats. Även beträffande egendomsskadorna har flera remissinstanser föreslagit, att maximeringen slopas eller att ersättningsbeloppen avsevärt höjes.

Försäkringsinspektionens framställning

Av försäkringsinspektionens framställning framgår att Svenska bilförsäkringsföreningen i skrivelse den 28 april 1960 till försäkringsinspektionen hemställde, att inspektionen måtte medverka till sådan ändring av 11 § i trafikförsäkringslagen, att trafikförsäkringen utan begränsning skulle övertaga den skadeståndsskyldiges ansvarighet för skada genom trafikförsäkringspliktigt motorfordon. Bilförsäkringsföreningen anhöll i sin skrivelse jämväl om inspektionens medgivande, att redan från och med den 1 maj 1960 inträffande trafikförsäkringsskador skulle utan särskild tilläggspremie få ersättas ur trafikförsäkringen även i den mån de överskred nuvarande maximisummor.

I yttrande till försäkringsinspektionen över bilförsäkringsföreningens framställning anförde Trafikförsäkringsföreningen bl. a., att man inom Trafikförsäkringsföreningen var enig om att hela den skadeståndsskyldighet, som försäkringstagaren kan ådraga sig, i princip bör övertagas av trafikförsäkringen. Då skadeståndsskyldigheten enligt svensk rätt är obegränsad, skulle det enligt Trafikförsäkringsföreningen kunna förefalla naturligt, att trafikförsäkringen då också borde bära ansvarighet utan gräns. Önskemålet om att trafikförsäkringen skall övertaga försäkringstagarens hela skadeståndsskyldighet syntes emellertid enligt Trafikförsäkringsföreningens åsikt kunna tillgodoses utan att trafikförsäkringen behövde bära obegränsat ansvar. Om ansvarighetsgränsen sattes tillräckligt högt, så skulle detta i realiteten innebära detsamma som om man även formellt skulle ha åtagit sig ansvar utan gräns. Bl. a. med tanke på den nödvändiga återförsäkringen ansåg Trafikförsäkringsföreningen det vara av väsentligt intresse, att ansvarighetssummorna är maximerade. Trafikförsäkringsföreningen föreslog därför, att försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse medförande skada, skulle täcka skadestånd om tillhoppa 25 miljoner kronor i anledning av personskada med begränsning till en miljon kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa en miljon kronor i anledning av skada å egendom. Trafikförsäkringsföreningen hänvisade till att beloppet 25 miljoner motsvarar den ansvarighetsgräns, som föreskrivits i den provisoriska atomansvarighetslagen. I fråga om egendomsskada sade sig Trafikförsäkringsföreningen utgå från att en överenskommelse skulle kunna komma till stånd försäkringsbolagen emellan om att vissa andra

försäkringsbranscher skulle underlåta att utöva dem tillkommande regressrätt mot trafikförsäkringen vid egendomsskada. — Beträffande atomskador som uppstått i följd av trafik, uttalade Trafikförsäkringsföreningen, att ansvarighet för sådana skador i vissa speciella fall skulle kunna komma att falla på trafikförsäkringen och framhöll såsom angeläget, att dessa undantoges från trafikförsäkringslagens tillämpningsområde. Föreningen anförde, att dessa skador uteslutande borde regleras enligt atomansvarighetslagens bestämmelser.

Vid sitt ställningstagande till bilförsäkringsföreningens hemställan om provisoriska åtgärder i avbidan på en eventuell lagändring fann försäkringsinspektionen det icke möjligt att i trafikförsäkringen inrymma ersättningsbelopp utöver de i trafikförsäkringslagen angivna. Emellertid träffades en anordning i samråd mellan bolagen och försäkringsinspektionen, vilken enligt försäkringsinspektionen i praktiken tillgodoser samma syfte. Denna innebär enligt inspektionen följande. Ifrågavarande ersättningar hänföres till annan motorfordonsförsäkring. Ansvar för desamma avtäckes genom återförsäkring. Återförsäkringspremien bekostas av den vinst, som trafikförsäkringsanstalterna enligt koncessionsvillkoren äger uttaga ur trafikförsäkringen. Denna vinst, som får uttagas oberoende av rörelseresultatet, får enligt koncessionsvillkoren utgöra högst 5 procent av bruttopremien men har sedan många år varit begränsad till 3 procent. Inspektionen har medgivit, att den under ifrågavarande provisorietid får höjas så mycket som erfordras för täckande av nyss berörda återförsäkringspremie, dock högst till 5 procent. Ökningen av ersättningsbeloppen har enligt inspektionen härigenom i realiteten kommit att — åtminstone i stort sett — bekostas av trafikförsäkringen. Nästan alla trafikförsäkringsanstalter, även sådana som ej tillhör Bilförsäkringsföreningen, har enligt vad inspektionen uppger påtagit sig obegränsade ersättningsbelopp för trafikförsäkringsskador med tillämpning av ovan beskrivna anordning.

I anslutning till Trafikförsäkringsföreningens förslag att, närmast med hänsyn till återförsäkringen, införa vissa beloppsgränser anför inspektionen.

Enligt 6 resp. 170 § lagen om försäkringsrörelse skall, beträffande annan försäkring än livförsäkring, bolagsordningen för försäkringsbolag ange regler för begränsning av den ansvarighet bolaget utan återförsäkring må ikläda sig på en och samma risk. Denna bestämmelse har uppfattats så att ett svenskt försäkringsbolag icke kan ikläda sig obegränsad ansvarighet även om det rör sig om en i realiteten formell »toppansvarighet». För att skapa större smidighet i detta hänseende har 1958 års försäkringssakkunniga föreslagit att den angivna formuleringen ändras till »i vad mån bolaget är skyldigt att teckna återförsäkring».

Med hänsyn till det ifrågavarande stadgandet har trafikförsäkringsanstalterna under det nu gällande provisoriet varit hänvisade till den utländska marknaden för att erhålla den erforderliga avtäckningen. Såvitt inspektionen kunnat utröna har man också där överlag kunnat erhålla acceptabla återförsäkringsavtal. Detta innebär dock självfallet ingen garanti för framtiden; skulle exempelvis en stor skada inträffa, som i väsentlig grad drabbade en återförsäkrare, kan detta i fortsättningen leda till betydande skärp-

ningar av återförsäkringsvillkoren. Man kan vidare anföra principiella betänkligheter mot att i trafikförsäkringslagen införa en försäkringsansvarighet, som på grund av försäkringslagens utformning ej får i sin helhet täckas inom landet.

Försäkringsinspektionen hänvisar vidare till en genom Trafikförsäkringsföreningens försorg upprättad sammanställning, varav framgår att under åren 1957—1959 till trafikförsäkringsanstalterna och föreningen anmälda personskador, vid vilka ersättningen, om ingen begränsning förelegat, beräknas överstiga 200 000 kronor, är 35 till antalet. Av dessa är det högsta beräknade ersättningsbeloppet 500 000 kronor.

Inspektionen framhåller, att man inom trafikförsäkringsbranschen är enig om att trafikförsäkringen, åtminstone i princip, bör utan begränsning övertaga den skadeståndsskyldiges ansvarighet för skada till följd av trafik med trafikförsäkringspliktigt motorfordon. Inspektionen ansluter sig för sin del till det sålunda uttalade önskemålet. Liksom Trafikförsäkringsföreningen hyser inspektionen dock betänkligheter mot att ålägga företagen inom branschen helt obegränsad ansvarighet. Försäkringsinspektionen lämnar i detta sammanhang en redogörelse för förhållandena i övriga västeuropeiska länder med obligatorisk trafikförsäkring varav framgår följande.

Ersättningen från trafikförsäkringen såvitt avser personskador är helt obegränsad endast i Storbritannien, Irland, Belgien och Finland. I de tre förstnämnda av dessa länder utgår emellertid ersättning endast i fall av bevisat vållande. I Frankrike gäller obegränsad ansvarighet endast beträffande tyngre motorfordon. I Danmark är visserligen den sammanlagda ersättningen för personskador obegränsad men ersättningen för varje skadad eller dödad person är snävare begränsad än hos oss. I fråga om skada å egendom föreskrives obegränsad ansvarighet endast i Frankrike och där uteslutande beträffande tyngre motorfordon samt i Belgien, där undantag dock göres för skador genom brand eller explosion. I Storbritannien omfattar den obligatoriska trafikförsäkringen över huvud taget icke egendoms-skador. — Vid en jämförelse med de nordiska länderna bör enligt inspektionen såvitt avser personskador också beaktas olikheten i domstolspraxis i fråga om utdömandet av skadeersättningar; så höga ersättningar som i vissa fall utdömes hos oss torde enligt vad inspektionen uttalar knappast förekomma i våra grannländer.

Försäkringsinspektionen framhåller vidare, att därest de berörda stadgandena i försäkringslagen icke inom överskådlig tid ändras enligt 1958 års försäkringssakkunnigas förslag det skälet till återhållsamhet tillkommer, att en obegränsad försäkringsansvarighet skulle ställa de svenska trafikförsäkringsgivarna i beroendeställning till den utländska marknaden.

I anledning av vad sålunda framhållits förordar inspektionen för sin del, att man alltjämt föreskriver beloppsgränser men väljer dem så höga att de i praktiken blir formella, d. v. s. att det endast i ytterst exceptionella fall kan tänkas inträffa, att de inte förslår att täcka hela skadan.

Vad först gäller personskador ger enligt inspektionen den förutnämnda

sammanställningen av de svåraste skadefallen under år 1957—59 vid handen, att man i praktiken knappast behöver räkna med skadeersättningar utöver en halv miljon kronor för en person. Den av Trafikförsäkringsförbundet i detta hänseende föreslagna beloppsgränsen å en miljon kronor synes således enligt inspektionen tilltagen med god marginal. Inspektionen förordar därför, att man fastställer detta gränsbelopp. En sammanlagd maximiersättning för personskada på 25 miljoner kronor är vidare enligt inspektionens bedömning för trafikförsäkringens vidkommande så väl tilltagen att den kan anses rent formell. Även om enligt inspektionens mening någon parallell ej kommer att kunna dragas med den definitiva atomansvarighetslagen, förordar inspektionen därför, att man även beträffande den sammanlagda maximiersättningen följer Trafikförsäkringsförbundets förslag. Därest beloppsgränserna för personskada bestämmas i enlighet med detta förslag bör enligt inspektionen den särskilda bestämmelsen om viss höjning av beloppsgränsen i fråga om omnibus kunna bortfalla.

Beträffande egendomsskador framhåller försäkringsinspektionen, att ersättningsbeloppen ytterligt sällan kan tänkas komma upp i samma nivå som de svåraste personskadorna. Man har emellertid enligt inspektionen att beakta möjligheten av att mer omfattande skador å exempelvis skog eller byggnad vållas genom brand eller explosion uppkommen i följd av biltrafik. Det synes inspektionen naturligare att skador av denna art — i varje fall av större omfattning — ersättes från brandförsäkringen respektive skogsförsäkringen än att de belastar trafikförsäkringen. Inspektionen är i motsats till Trafikförsäkringsförbundet inte övertygad om att det föreligger förutsättningar för en överenskommelse försäkringsbolagen emellan angående regressrätten mot trafikförsäkringen vid egendomsskada. Härtill kommer enligt inspektionen att åtskillig egendom, framför allt statlig och kommunal, icke är brandförsäkrad. I sammanhanget anser inspektionen vidare böra beaktas, att man i övriga västeuropeiska länder iakttagit återhållsamhet beträffande ersättningsmaximum för egendomsskada. Bortsett från den i Frankrike gällande obegränsade ansvarigheten för tunga motorfordon förekommer ingestädes försäkringsansvarighet utöver omkring en halv miljon svenska kronor. Från den i Belgien gällande obegränsade ansvarigheten har undantagits skador genom brand eller explosion, d. v. s. just de skadetyper som kan tänkas leda till exceptionellt stora ersättningsbelopp.

Med anledning av vad sålunda framhållits anser inspektionen, att ersättningsmaximum för egendomsskada bör avvägas något försiktigare än av Trafikförsäkringsförbundet föreslagna en miljon kronor och förordar för sin del, att beloppsgränsen sättes till 500 000 kronor.

I anslutning till vad Trafikförsäkringsförbundet anfört beträffande föreliggande risk för att trafikförsäkringen i vissa speciella fall kan bli ersättningskyldig för atomskada, anför inspektionen att denna risk — efter vad inspektionen under hand inhämtat från atomskadeutredningen — torde komma att undanröjas i den definitiva lagstiftningen på ifrågakvarande område.

På grund av vad sålunda anförts hemställer försäkringsinspektionen, att förslag framlägges om sådan ändring av trafikförsäkringslagen att de i 11 § angivna beloppen höjes till 25 miljoner kronor i anledning av personskada med begränsning till en miljon kronor för varje skadad eller dödad person samt tillhoppa 500 000 kronor i anledning av skada å egendom. Det nuvarande särskilda stadgandet om högre ersättningsmaximum för omnibus i fråga om personskada föreslås skola utgå.

Yttrandena

I samtliga av de remissyttranden, som avgivits över försäkringsinspektionens framställning, tillstyrkes en höjning av trafikförsäkringssummorna. De av försäkringsinspektionen föreslagna beloppen tillstyrkes eller lämnas utan erinran av *Trafikförsäkringsföreningen*, *Svenska bilförsäkringsföreningen*, *Svenska försäkringsbolags riksförbund*, *Folksam*, *Motormännens riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund*. Däremot förordar *atomskadetredningen*, *Kungl. automobilklubben*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Sveriges advokatsamfund* i vissa avseenden andra belopp.

När det gäller frågan om överhuvud taget en begränsning av ansvarigheten bör ske hänvisar *Svenska bilförsäkringsföreningen* till att föreningen i sin skrivelse till försäkringsinspektionen förordat obegränsade ansvarighetssummor samt att anledningen härtill varit dels konstaterandet att nuvarande ansvarighetssummor om än ej i många så dock i en del fall visat sig i praktiken otillräckliga, dels en önskan att försäkringssummorna i varje situation skulle fullt täcka den ansvarighet som kunde åvila bilägare och bilförare. Föreningen framhåller emellertid, att de av försäkringsinspektionen förordade beloppen torde ligga så högt att gränserna kan betraktas som formella. Föreningen uttalar därför, att om man skall gå ifrån principen att även den teoretiska toppansvarigheten skall vara täckt av försäkringen, intet synes vara att invända mot de av försäkringsinspektionen föreslagna beloppen.

Motormännens riksförbund finner det i och för sig önskvärt, att trafikförsäkringen utan begränsning övertager den skadeståndsskyldiges ansvar för skada genom trafikförsäkringspliktigt fordon. Med hänsyn till den nödvändiga återförsäkringen samt med tanke på att de föreslagna ansvarighetssummorna enligt förbundet i praktiken inte synes medföra någon begränsning av ansvaret — utom möjligen i ett ytterst fåtal fall — vill förbundet emellertid icke motsätta sig en begränsning av ansvarighetssummorna. *Kungl. automobilklubben*, *Motorförarnas helnykterhetsförbund*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Sveriges advokatsamfund* uttalar sig i samma riktning.

Förslaget att bestämma det sammanlagda maximibeloppet för personskada till 25 miljoner kronor tillstyrkes av samtliga remissorgan med

undantag av *atomskadeutredningen*, som uttalar att katastrofmaximum måhända borde med fördel kunna bestämmas något lägre, förslagsvis till 15 miljoner kronor. Att beloppet 25 miljoner kronor vid en viss tidpunkt valts som maximum för atomansvarigheten och atomansvarsförsäkringen beror enligt utredningen på de alldeles speciella förhållanden som förefinns på atomenergins område och bör i och för sig icke föranleda till att samma beloppsgräns okritiskt användes på andra områden.

Även när det gäller maximibeloppet per person ifrågasätter *atomskadeutredningen*, om man icke för närvarande borde nöja sig med ett något lägre belopp än vad försäkringsinspektionen angivit, och förordar för sin del ett belopp av 500 000 eller 600 000 kronor per person. *Kungl. automobilklubben* är av en annan mening och anför, att en av anledningarna till Svenska bilförsäkringsföreningens önskemål om obegränsad ansvarighet var, att man därigenom skulle undvika återkommande ändringar av summorna bl. a. till följd av inflation m. fl. faktorer. För ett tillgodoseende av principen om att hela den skadeståndsskyldighet, som försäkringstagaren kan åta sig, bör övertagas av trafikförsäkringen, måste enligt automobilklubben maximigränsen sättas så att det framstår som troligt, att den icke i något fall under en längre följd av år kommer att uppnås. Automobilklubben anser därför, att den valda gränsen om en miljon kronor icke står i rimlig proportion till den valda gränsen för katastrofmaximum 25 miljoner kronor, och föreslår att beloppet höjes väsentligt och åtminstone icke sättes lägre än två miljoner kronor.

Försäkringsinspektionens förslag att bestämma maximibeloppet per person till en miljon kronor tillstyrkes eller lämnas utan erinran av övriga remissorgan.

Maximibeloppet för *egendomsskada* föreslås av *Kungl. automobilklubben*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Sveriges advokatsamfund* till en miljon kronor. Advokatsamfundet påpekar, att anledningen till att försäkringsinspektionen förordar en reduktion av det belopp om en miljon kronor som Trafikförsäkringsföreningen i sitt yttrande den 16 september 1960 föreslagit, icke är att man ansett 500 000 kronor alltid utgöra ett betryggande belopp utan tvärtom att man ansett det innebära en för stor risk för trafikförsäkringsbolagen att täcka egendomsskador utöver 500 000 kronor. Detta överensstämmer enligt advokatsamfundet icke med förslagets grundtanke, att den skadelidande, bilägaren och föraren skall tillförsäkras full trygghet genom trafikförsäkringen, utan man räknar i stället som en realitet med en risk för egendomsskada, som överstiger det föreslagna maximibeloppet. Den risken skulle enligt vad advokatsamfundet framhåller falla utanför trafikförsäkringen. Advokatsamfundet anser det vidare icke vara rimligt, att ägare till byggnad eller skog, som skadas i följd av trafik med motorfordon, skall vara hänvisad till sitt eget försäkringskydd, om skadan överstiger visst belopp.

Advokatsamfundet anför vidare:

Har den skadelidande underlåtit att försäkra eller är försäkringsbeloppet för lågt, nödgas han själv stå förlusten, såvida icke bilägaren är solvent. Ser man saken från den sistnämndes synpunkt, måste det betraktas som otillfredsställande och stridande mot förslagets grundtanke att den skadeståndsskyldige personligen skall svara för en topprisk, som trafikförsäkringen icke vill åtaga sig. Det bör därvid beaktas att denna topprisk icke är enbart teoretisk, även om den är mindre sannolik. En tankbil på ett flygfält kan — om olyckan är framme — antända flygplan, som representerar mycket stora värden. En tung lastbil kan vid sammanstötning med tåg orsaka urspårning med avsevärda skador som följd. Stora brandskador kan uppkomma vid antändning av skog eller byggnader. Även om en regressöverenskommelse skulle kunna utverkas med brandförsäkringsbolagen att dessa icke skall regressa mot trafikförsäkringen (och då icke heller mot bilägaren/föraren), löser detta icke problemet. Det kvarstår en stor sektor, som saknar försäkringsskydd, nämligen staten och ett flertal kommuner. Man kan utgå ifrån att dessa »självförsäkrare» icke avstår från regress mot trafikförsäkringen eller mot en solvent bilägare.

Övriga remissorgan har icke något att invända mot det av försäkringsinspektionen föreslagna beloppet 500 000 kronor. *Trafikförsäkringsföreningen* erinrar om att föreningen vid framläggandet av sitt förslag om en ansvarighetssumma om en miljon kronor utgått från, att en överenskommelse skulle kunna komma till stånd försäkringsbolagen emellan om att vissa andra försäkringsbranscher skulle underlåta att utöva dem tillkommande regressrätt mot trafikförsäkringen vid egendomsskada. Skulle en sådan överenskommelse ej kunna komma till stånd, har det synts föreningen, som om ansvarighetssumman borde bestämmas till ett lägre belopp. Då försäkringsinspektionen förklarar sig icke vara övertygad om att förutsättningar föreligger för en överenskommelse och föreslagit en ansvarighetssumma av 500 000 kronor, vill föreningen inte motsätta sig detta förslag.

Beträffande *atomskadorna* förklarar sig *Trafikförsäkringsföreningen* vilja ånyo understryka angelägenheten av att en undantagsbestämmelse införes i trafikförsäkringslagen. Sker ej detta, synes trafikförsäkringen enligt föreningen ej lagligen ha möjlighet att avvisa ersättningsanspråk för skada i samband med trafik med motorfordon, som användes för transport av atommaterial, trots att skadan är av sådan natur, att den faller inom atomansvarighetslagens giltighetsområde. Liknande uttalanden göres av *Svenska bilförsäkringsföreningen* och *Svenska försäkringsbolags riksförbund*. *Folksam* förklarar sig förutsätta, att risken för att atomskador får belasta trafikförsäkringen kommer att undanröjas i den definitiva lagstiftning som för närvarande förberedes inom atomskadeutredningen.

Atomskadeutredningen vitsordar, att det enligt den provisoriska atomansvarighetslagen gällande maximibeloppet 25 miljoner kronor per händelse, torde komma att avsevärt höjas i det förslag till mera definitiv lagstiftning som utredningen inom kort framlägger. Utredningen bekräftar jämväl, att enligt detta förslag i anslutning till föreliggande internationell

konvention i ämnet atomskadorna kommer att uteslutas från bilansvarighetslagens tillämpningsområde, så att endast innehavare av atomanläggning i denna sin egenskap blir ansvarig för atomskador, när de uppstår i följd av trafik med motorfordon.

Departementschefen

För skada i följd av trafik med motorfordon ålägger 1916 års bilansvarighetslag fordonets ägare, förare eller brukare ett mera omfattande ansvar än som följer av allmänna grundsatser rörande skadeståndsskyldighet. Bl. a. gäller den principen, att fordonets ägare fritages från ansvarighet endast om det kan visas att skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Enligt trafikförsäkringslagen åligger det i princip varje ägare av motorfordon att taga och vidmakthålla trafikförsäkring till säkerhet för sin trafikansvarighet. Försäkringsansvarigheten kan dock i motsats till trafikansvarigheten vara begränsad till beloppen. Ursprungligen var försäkringsbeloppen för varje händelse som medförde skada maximerade till 60 000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 20 000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt till 10 000 kronor i anledning av skada å egendom. Genom lagändringar åren 1939 och 1955 höjdes försäkringssummorna avsevärt. För närvarande är beloppen maximerade till 600 000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 200 000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt till 50 000 kronor i anledning av skada å egendom.

Bilskadeutredningen har år 1957 efter nordiskt samråd framlagt ett förslag, som innebär en genomgripande revision av bilansvarighetslagstiftningen. En av huvudpunkterna i förslaget är att ägarens skadeståndsansvar i princip göres strikt. Som framgår av vad jag inledningsvis anfört är jag icke beredd att utan ytterligare utredning anmäla kommittéförslaget i dess helhet till prövning. Emellertid har försäkringsinspektionen i en framställning begärt, att reglerna om maximibeloppen för trafikförsäkringens ansvarighet skall omprövas, och jag anser att detta spörsmål nu bör upptagas.

Det av bilskadeutredningen framlagda förslaget innebär i fråga om försäkringsbeloppen att hittillsvarande maxima helt skall försvinna när det gäller personskada. Beträffande egendomsskada däremot anser utredningen det gällande maximibeloppet 50 000 kronor tillräckligt med hänsyn till det skydd som kan erhållas genom sakförsäkring.

I försäkringsinspektionens framställning har uttalats, att man inom trafikförsäkringsbranschen är enig om att trafikförsäkringen i princip utan begränsning bör övertaga den skadeståndsskyldiges ansvarighet för skada genom trafikförsäkringspliktigt motorfordon, och inspektionen ansluter sig till denna uppfattning. Det stora flertalet av trafikförsäkringsanstalterna har redan som ett provisorium påtagit sig obegränsad ersättningsskyldighet för trafikförsäkringsskador. Av försäkringsinspektionens skrivelse framgår,

att denna provisoriska åtgärd genomförts utan någon höjning av försäkringsavgifterna. Dock hyser försäkringsinspektionen vissa betänkligheter mot ett lagstadgat obegränsat trafikförsäkringsansvar, särskilt med hänsyn till den nödvändiga återförsäkringen men även med beaktande av de regler som gäller i övriga länder.

Såsom bilskadetredningen framhållit innebär en begränsning av trafikförsäkringsansvaret, att försäkringen i vissa fall erbjuder ett bristfälligt skydd. Det är därför naturligt att ifrågasätta, huruvida icke trafikförsäkringen bör bära ett helt obegränsat ansvar. Det stora flertalet trafikförsäkringsanstalter har också som nämnts frivilligt påtagit sig ett dylikt ansvar. Någon höjning av premierna har därvid icke skett. Det kan därför synas som om de kostnadsproblem som sammanhänger med ett obegränsat ansvar skulle kunna bemästras. Emellertid har försäkringsanstalternas åtagande hittills endast gällt som ett provisorium under en relativt kort tid. I likhet med försäkringsinspektionen ställer jag mig tveksam till lämpligheten av att införa ett lagstadgat helt obegränsat ansvar. På längre sikt torde det innebära vissa fördelar ur återförsäkringssynpunkt att bibehålla en maximering av beloppen. Detta gäller oavsett, huruvida möjlighet öppnas att helt täcka behovet av återförsäkring inom landet eller icke.

En jämförelse med andra länder visar att tämligen olikartade regler gäller beträffande beloppsgränserna. Inte minst inom Norden, där strävandena att få till stånd en enhetlig trafikförsäkringslagstiftning hittills ej lett till resultat, råder splittring på området. I Finland har man genomfört till beloppet obegränsat ansvar för personskador. I Danmark och Norge är totalansvaret oinskränkt men begränsning gäller för varje skadad eller dödad person. Även i fråga om egendomsskador är reglerna skiljaktiga. Enhetliga nordiska regler går tydligen ej att nu få till stånd på området, och det finnes vid sådant förhållande ej anledning att med hänsyn till övriga nordiska länder införa en obegränsad ansvarighet. En jämförelse med andra europeiska länder leder till samma resultat.

Med hänsyn till det anförda och då önskemålet att trafikförsäkringen skall övertaga försäkringstagarens hela skadeståndsskyldighet så gott som undantagslöst kan tillgodoses, om en maximering bibehålles men beloppen sättes tillräckligt högt, ansluter jag mig till försäkringsinspektionens av samtliga remissorgan biträdda förslag, att en i huvudsak formell begränsning av trafikförsäkringsansvarigheten skall finnas.

De av försäkringsinspektionen föreslagna maximibeloppen för personskada har godtagits av det stora flertalet remissorgan. Även jag anser de föreslagna beloppen väl avvägda. Jag föreslår därför, att försäkringsgivarens ansvarighet bestämmes till sammanlagt 25 miljoner kronor i anledning av personskada med begränsning till en miljon kronor för varje skadad eller dödad person.

I likhet med försäkringsinspektionen anser jag, att vid den nu förordade bestämningen av ersättningsbeloppen den särskilda beloppsgränsen för personskada i följd av trafik med omnibus kan bortfalla.

Beträffande ansvarigheten för *e g e n d o m s s k a d a* har Trafikförsäkringsföreningen i ett tidigare yttrande till försäkringsinspektionen föreslagit ett belopp av en miljon kronor. Därvid har Trafikförsäkringsföreningen utgått från, att en överenskommelse skulle kunna träffas mellan berörda försäkringsbolag, att regressrätt icke skulle utövas mot trafikförsäkringen vid egendomsskador, som uppstått genom företrädesvis brand eller explosion förorsakad av motorfordon. Försäkringsinspektionen har förklarat sig icke vara övertygad om att förutsättningar föreligger för en dylik överenskommelse. Försäkringsinspektionen har även påpekat, att åtskillig egendom icke är brandförsäkrad, samt vidare hänvisat till att återhållsamhet iakttagits i övriga västeuropeiska länder beträffande ersättningsmaximum för egendomsskada. Med anledning härav har försäkringsinspektionen förordat att beloppsgränsen sättes till 500 000 kronor.

Under remissbehandlingen av försäkringsinspektionens framställning har det av inspektionen föreslagna beloppet godtagits av flertalet remissorgan, däribland även Trafikförsäkringsföreningen. Några remissorgan har emellertid föreslagit, att ersättningsmaximum skall bestämmas till en miljon kronor. Advokatsamfundet har sålunda funnit det otillfredsställande och stridande mot förslaget grundtanke om full trygghet genom försäkringen för den skadelidande, bilägaren och föraren, att den s. k. topprisken skall falla utanför försäkringen, samt påpekat, att den skadelidande kan nödgas själv stå förlusten, om motorfordonsägaren inte är solvent för beloppet i vad det överstiger trafikförsäkringsmaximum.

Vid bedömningen av frågan om trafikansvarighetsmaximum vid egendomsskada bör enligt min mening det avgörande inte vara, huruvida eventuellt andra försäkringsgrenar än trafikförsäkringen svarar för brand eller explosion, som uppstått i följd av trafik med motorfordon. Åtskillig egendom, exempelvis statlig, är icke brandförsäkrad. Beaktas bör i första hand, huruvida ett så fullständigt skydd som möjligt kan beredas den skadelidande, bilägaren och föraren, utan att väsentliga olägenheter uppstår ur försäkringssynpunkt. Härvid kan framhållas, att en höjning av ersättningsmaximum från det av försäkringsinspektionen föreslagna beloppet 500 000 kronor till en miljon kronor torde ha mycket liten betydelse för den erforderliga återförsäkringen. Försäkringsskyddet torde därför utan menliga konsekvenser ur kostnadssynpunkt kunna utvidgas så att det i större utsträckning täcker även en katastrofrisk, som visserligen är mindre sannolik men dock möjlig. Det förhållandet att det svenska ersättningsmaximum i detta begränsade avseende blir högre än i andra länder synes icke böra utgöra hinder härför. Jag vill därför förorda, att försäkringsgivarens ansvarighet maximeras till en miljon kronor i anledning av skada å egendom.

Ett spørsmål som i detta sammanhang påkallar uppmärksamhet gäller regleringen av *a t o m s k a d a*, som uppkommer i följd av trafik med motorfordon. 1960 års provisoriska atomansvarighetslag undantar ej från sitt tillämpningsområde sådan skada, som alltså täckes såväl av trafikförsäkringen som av den i nämnda lag stadgade ansvarigheten. Atomskadeutred-

ningen har emellertid uppgivit, att enligt det förslag till definitiv atoman-svarighetslagstiftning i anslutning till föreliggande konvention i ämnet som utredningen inom kort framlägger, atomskadorna kommer att uteslutas från bilansvarighetens tillämpningsområde, så att endast innehavare av atomanläggning i denna sin egenskap blir ansvarig för atomskador, när de uppstår i följd av trafik med motorfordon. Det är alltså avsett att trafikförsäkringen helt skall befrias från ansvarighet för atomskador, men under en övergångstid intill dess definitiv lagstiftning om atoman-svarighet genom-förts kommer trafikförsäkringens ansvar att kvarstå.

Beträffande läget under denna övergångstid bör uppmärksammas stad-gandet i 9 § andra stycket atoman-svarighetslagen, enligt vilket den som nöd-gats utgiva skadestånd äger för vad han har utgivit inträda i den skadeli-dandes rätt enligt atoman-svarighetslagen. Detta innebär, att trafikförsäk-ringsgivare, som nödgas utgiva ersättning för atomskada, har regressrätt mot den atomskadeansvarige. Regressrätten är dock begränsad till katastrof-maximum enligt 6 § atoman-svarighetslagen, d. v. s. 25 miljoner kronor med begränsning till 200 000 kronor för varje dödad eller skadad person. Om de av mig i det föregående tillstyrkta höjningarna av maximibeloppen för tra-fikförsäkringen genomföres, skulle alltså en trafikförsäkringsgivare — om atomskada inträffar i följd av trafik med motorfordon — kunna bli an-svarig för mycket betydande belopp utan möjlighet till täckning hos atom-anläggningens innehavare. Ehuru risken att en sådan situation skall in-träffa i huvudsak är teoretisk, bör den dock beaktas. Man kan som nyss nämnts räkna med att trafikförsäkringen snart kommer att helt fritagas från ansvarighet för atomskaderisker, och det bör då icke ifrågakomma att nu under ett kort övergångsskede öka dess ansvarighet i detta avseende. Jag vill därför föreslå, att höjningarna av maximibeloppen för trafikförsäk-ringens ansvarighet icke göres tillämpliga på atomskador utan att de nuva-rande beloppen får gälla för sådana skador i avbidan på att atoman-svarig-heten helt skiljes från trafikförsäkringen.

I detta sammanhang vill jag även framhålla, att de maximibelopp som nu valts för trafikförsäkringens ansvarighet givetvis inte bör på något sätt vara bindande vid ställningstagandet till vilka belopp som bör fastställas i den blivande definitiva lagstiftningen om atoman-svarighet.

Jag vill med stöd av det anförda föreslå, att 11 § trafikförsäkringslagen ändras på så sätt, att försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje hän-delse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 25 miljoner kronor i anledning av personskada med begränsning till en miljon kronor för varje dödad eller skada person samt om tillhoppa en miljon kronor i anledning av skada å egendom. I en övergångsbestämmelse bör stadgas, att äldre lag skall gälla beträffande ansvarighet för händelse som inträffat före ikraftträdan-det samt för skada som är att anse såsom atomskada enligt atoman-svarig-hetslagen.

Den nya lagstiftningen torde böra träda i kraft den 1 januari 1962.

I enlighet med vad nu sagts har inom justitiedepartementet utarbetats

förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget, av den lydelse bilaga¹ till detta protokoll utvisar, måtte för det i 87 § regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Birgitta Liljefors

¹ Bilagan, som är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 23 mars 1961.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet REGNER,
regeringsrådet JARNERUP,
justitieråden AF TROLLE,
BOMGREN.

Enligt lagrådet den 21 mars 1961 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 10 mars 1961, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av tf lagbyråchefen O. Rainer.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

T. Johansson

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 mars 1961.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets denna dag avgivna utlåtande över det till lagrådet den 10 mars 1961 remitterade förslaget till *lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 mars 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.*

Föredraganden hemställer, att lagförslaget, som av lagrådet lämnats utan erinran, måtte jämlikt 87 § regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdna hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

T. Johansson