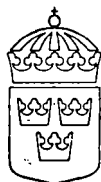


Lagutskottets betänkande

1987/88:32

om höjning av vissa ansvarsbelopp vid atom-
och trafikskador (prop. 1987/88:139)



LU

1987/88:32

Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 1987/88:139 vari föreslås ändringar i fråga om dels det högsta belopp som innehavaren av en atomanläggning ansvarar för vid en atomolycka, dels det högsta belopp som ett fordon's trafikförsäkring ansvarar för vid en trafikolycka.

I betänkandet behandlas också två med anledning av propositionen väckta motioner om ansvaret vid atomolyckor samt två under allmänna motionstiden 1988 väckta motioner om ändringar i trafikskadelagen.

Utskottet tillstyrker bifall till propositionen och avstyrker bifall till motionsyrkandena. Ledamöterna från centerpartiet reserverar sig mot utskottets ställningstagande till de motioner som väckts med anledning av propositionen.

Propositionen

I proposition 1987/88:139 föreslår regeringen (justitiedepartementet) att riksdagen skall anta i propositionen framlagda förslag till

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

Lagförslagen har intagits i *bilaga* till betänkandet.

Motionerna

Med anledning av propositionen väckta motioner

1987/88:L6 av Martin Olsson m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om kärnkraftsindustrins ansvar för atomolyckor.

1987/88:L7 av Birgitta Hambræus (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om strikt, obegränsat skadeståndsansvar för innehavare av atomreaktorer.

1987/88:L620 av Jan Sandberg (m) vari med hänvisning till vad som anförts i motion 1987/88:T431 yrkas att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag om ändringar i trafikskadelagen och därtill hörande tillämpningar så att de negativa effekterna för bl. a. motorcyklisterna försvinner.

1987/88:L623 av Jan Sandberg (m) och Anders Castberger (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ändrade regler för återkrav i trafikskadelagen.

Utskottet

Ansvaret vid atomolyckor

Internationella bestämmelser om ansvarighet för skador som har orsakats av atomolyckor finns i en år 1960 i Paris avslutad konvention om skadeståndsansvar på atomenergins område. Konventionen jämte ett år 1964 avslutat tilläggsprotokoll trädde i kraft år 1968. Konventionen (*Paris-konventionen*) i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet har ratificerats av 14 västeuropeiska stater, inbegripet Sverige.

Enligt Pariskonventionen är innehavaren av en atomanläggning ansvarig för skador som uppkommer i samband med driften av anläggningen oberoende av vållande, dvs. på objektiv grund. Ansvaret skall vara begränsat till visst belopp för varje olycka och vara täckt av försäkring eller annan ekonomisk garanti.

År 1963 avslutades i Bryssel en konvention om supplerande statsansvar. Konventionen, som i det följande benämns *tilläggskonventionen*, är ett komplement till Pariskonventionen. Tilläggskonventionen jämte ett år 1964 avslutat tilläggsprotokoll trädde i kraft år 1974 och har numera tillträtts av elva av Pariskonventionens stater. Tilläggskonventionen syftar till en civilrättslig reglering av frågan om ersättning av statsmedel vid stora olyckor. Enligt tilläggskonventionen utgår supplerande ersättning av statsmedel i den mån ansvarsbeloppet enligt Pariskonventionen inte förslår till full ersättning åt de skadelidande. Ersättningssystemet verkar i flera steg. Anläggningsinnehavarens ansvar utgör det första steget. Eftersom ansvaret kan variera i de olika konventionsstaterna, skall i ett andra steg den stat där innehavarens anläggning är belägen bidra till att täcka skadorna med upp till 70 miljoner särskilda dragningsrätter (en av Internationella valutafonden använd beräkningsenhet) eller omkring 570 miljoner kronor. Till det tredje steget, som omfattar intervallet 70–120 miljoner särskilda dragningsrätter, skall de stater som är anslutna till tilläggskonventionen gemensamt betala efter särskilt angiven beräkningsgrund.

År 1982 antog OECD:s råd ett tilläggsprotokoll till Pariskonventionen och ett tilläggsprotokoll till tilläggskonventionen. Protokollet innebar bl. a. den ändringen att den maximala ersättning som kan utgå av statsme-

del höjts och att samtliga beloppsgränser numera uttrycks i särskilda dragningsrätter. Tilläggsprotokollen har tillträtts av Sverige (prop. 1981/82:163, LU 1982/83:15). Protokollen har dock ännu ej trätt i kraft.

De beloppsgränser som gäller enligt de två konventionerna jämte de ännu ej ikraftträdde tilläggsprotokollen är följande. Det sammanlagda belopp upp till vilket den stat, vari den skadevållande anläggningen är belägen, ansvarar enligt ersättningssystemets andra steg uppgår till 175 miljoner särskilda dragningsrätter (ca 1.425 miljarder kronor). Ersättning enligt tredje steget utgår med sammanlagt högst 300 miljoner särskilda dragningsrätter (ca 2,44 miljarder kronor).

Bestämmelser om ansvar för atomskador finns för svensk del i *atomansvarighetslagen* (1968:45). Till grund för lagen ligger Pariskonventionen och tilläggskonventionen. Eftersom 1982 års tilläggsprotokoll inte trätt i kraft har de bestämmelser i atomansvarighetslagen som grundar sig på dessa inte heller satts i kraft. Atomanläggningsinnehavarens ansvar (första steget) har i lagen fastställts till 500 miljoner kronor för varje olycka. Ansvaret skall vara täckt av en obligatorisk försäkring, som skall motsvara 120 % av ansvarsbeloppet, eller av någon annan ekonomisk garanti. Den högsta sammanlagda ersättning som för närvarande utgår enligt lagen (första—tredje steget) är i enlighet med tilläggskonventionsbestämmelserna begränsad till 120 miljoner dragningsrätter eller ca 975 miljoner kronor per olycka. Gränsen mellan andra och tredje steget har inte tagits in i atomansvarighetslagen eftersom gränsdragningen har betydelse endast för det inbördes förhållandet mellan konventionsstaterna.

Utöver de nu nämnda, av konventionerna föranledda reglerna om betalningsansvar har i atomansvarighetslagen förts in ett fjärde steg som innebär ett civilrättsligt ansvar för svenska staten. Gränsen för statsansvaret är satt så att det sammanlagda beloppet som står till förfogande för dem som lider skada på grund av driften av en atomanläggning uppgår till 3 miljarder kronor per olycka. För ansvaret enligt detta fjärde steg gäller vissa i atomansvarighetslagen närmare angivna inskränkningar.

I propositionen föreslås att atomansvarighetslagen (1968:45) ändras så att det högsta belopp som innehavaren av en atomanläggning ansvarar för vid en atomolycka höjs från 500 miljoner kronor till 800 miljoner kronor.

I *motion L6 (c)* framhålls att kärnkraftsindustrin, i likhet med vad som gäller för annan företagsamhet, genom försäkringar bör ta ansvar för de olyckor den kan förorsaka. Motionärerna finner det mycket anmärkningsvärt att kärnkraftsindustrin skall få undantas från principen att varje bransch inom näringslivet skall stå för sina kostnader och inte få övervältra dessa kostnader på samhället. Motionärerna erinrar också om att i vissa andra länder kärnkraftsindustrin ålagts att i händelse av en atomolycka svara för betydligt högre belopp än de 800 miljoner kronor som föreslagits i propositionen. Enligt motionärerna vidlås de nuvarande ansvarsreglerna för atomolyckor av två svagheter. Dels är det oskäligt att staten genom sitt ansvar subventionerar kärnkraftsindustrin, dels är begränsningen av det totala ansvaret till 3 miljarder kronor synnerligen lågt med hänsyn till den omfattning en atomskada kan få. Motionärerna begär att regeringen utan dröjsmål prövar förutsättningarna för genomförandet av ett fullt ansvar för

kärnkraftsindustrin vid atomolyckor eller i vårt fall avsevärda höjningar av detta ansvar. Om det bedöms, erforderligt bör Sverige verka för tillägg till gällande konventioner för att uppnå syftet att öka ägarnas ansvar för atomolyckor och för att garantera skadelidande full ersättning. Motionärerna yrkar att regeringen ges till känna vad i motionen anförts om kärnkraftsindustrins ansvar för atomolyckor.

Motionären i *motion L7 (c)* gör gällande att risken för att stora kärnkraftsolyckor skall inträffa har undervärderats och begär, under återöppnande av att en verksamhet som inte kan bära sina egna försäkringskostnader inte bör få förekomma, att ett strikt, obegränsat skadeståndsansvar införs för sådana olyckor. Enligt motionären bör regeringen även verka internationellt för att nya konventioner om fullt skadestånd utarbetas för världens reaktorinnehavare. Motionären yrkar att det anförda ges regeringen till känna.

Utskottet vill inledningsvis erinra om att riksdagen år 1986 i samband med behandlingen av proposition 1986/87: 18 om vissa åtgärder m. m. efter Tjernobylolyckan även tog ställning till ett motionsyrkande om en översyn av gällande svenska bestämmelser för ersättning vid atomolyckor i atomansvarighetslagen. I ärendet avgav lagutskottet yttrande (LU 1986/87: 1 y). I yttrandet framhöll lagutskottet att tiden kunde vara mogen för en omprövning av beloppsgränserna för anläggningshavarens och svenska statens särskilda ansvar vid atomolyckor. I ärendet saknades emellertid tillräckligt underlag för att utskottet skulle kunna bedöma i vad mån en höjning kunde ske. Lagutskottet utgick från att regeringen tog upp frågan till prövning, i följd varav något särskilt tillkännagivande i saken från riksdagens sida inte var erforderligt.

Näringsutskottet anslöt sig till lagutskottets uppfattning och hemställde i sitt av riksdagen godkända betänkande NU 1986/87: 12 att motionen skulle avslås.

I linje med vad utskottet uttalade år 1986 kan utskottet ansluta sig till motionärernas uppfattning att ansvaret för atomskador i första hand bör bäras av kärnkraftsindustrin. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att förslag nu läggs fram om en höjning av beloppsgränsen för anläggningsinnehavarens ansvar. Förslaget innebär att den svenska statens ansvar enligt det andra steget i ersättningssystemet delvis lyfts över på kärnkraftsindustrin och ligger därmed väl i linje med tankegångarna i motion L6. Utskottet tillstyrker att förslaget genomförs.

Vad gäller önskemålen i motionerna vill utskottet understryka att det inte torde vara förenligt med Pariskonventionen att ålägga anläggningshavaren ett obegränsat ansvar. Att Sverige skall lämna konventionen och därmed ställa sig utanför det ersättningssystem som gäller i Västeuropa bör inte komma i fråga. Vi måste därför bibehålla en begränsning av ansvarighetsbeloppet. Av väsentlig betydelse för frågan om var gränsen för anläggningshavarens ansvar skall dras blir därför möjligheten att täcka ansvarigheten genom försäkringar. Som tidigare nämnts gäller nämligen enligt Pariskonventionen att det skall finnas försäkring eller ekonomisk garanti för anläggningsinnehavarens ansvar. Av propositionen framgår att det för närvarande inte finns kapacitet på försäkringsmarknaden för att

teckna ansvarsförsäkring för högre belopp än 1 miljard kronor. Eftersom försäkringen enligt 23 § atomansvarighetslagen som regel måste tecknas så att den motsvarar 120 % av ansvarighetsbeloppet kan ansvarsgränsen inte sättas högre än till det i propositionen föreslagna beloppet på 800 miljoner kronor.

Med hänsyn till det anförda kan utskottet inte dela motionärernas uppfattning att någon omprövning av anläggningshavarens ansvarighet nu bör komma till stånd. Utskottet förutsätter emellertid att regeringen med hänsyn till frågans vikt noga följer utvecklingen på området och efter hand som förhållandena på försäkringsområdet medger det till riksdagen återkommer med förslag om höjning av ansvarighetsbeloppet. Vad gäller svenska statens särskilda ansvar utgår utskottet från att – som förutskickas i propositionen – regeringen senare tar upp frågan om en höjning av beloppet.

Med anledning av vad som anförs i motionerna vill utskottet avslutningsvis understryka vikten av att regeringen verkar för att de internationella överenskommelserna på atomansvarighetens område får en så bred anslutning som möjligt och tar till vara de möjligheter som finns till förbättringar av ersättningssystemet vid atomskador.

Med det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna L6 och L7.

Ansaret vid trafikskador

De grundläggande bestämmelserna om trafikförsäkring finns i *trafikskadelagen* (1975:1410). Trafikförsäkringen är att likna vid en ansvarsförsäkring och den skall täcka bl. a. den ersättningsskyldighet som kan uppkomma för ägaren eller föraren, liksom kostnader för skador som kan uppkomma på dem, då motordrivet fordon används. Varje fysisk eller juridisk person som äger motordrivet fordon är skyldig att teckna en sådan försäkring. Vissa undantag från försäkringsplikten finns dock. Om ett fordon innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år är det innehavaren som skall fullgöra försäkringsplikten. Endast försäkringsbolag som har fått tillstånd därtill av regeringen har rätt – och också skyldighet – att meddela trafikförsäkring. Skyldigheten att meddela försäkring kan begränsas till vissa grupper eller visst område.

Premierna för trafikförsäkringen regleras inte i trafikskadelagen. Premiesättningen styrs i stället av den s. k. skälighetsprincipen i *försäkringsrörelselagen* (1982:713). Principen innebär att premiesättningen skall vara skäligt avvägd med hänsyn till den risk som försäkringen är avsedd att täcka, nödvändiga driftskostnader för försäkringen samt omständigheterna i övrigt. I skälighetsprincipen ligger att varje försäkringsgren på sikt förutsätts bära sina egna kostnader och således inte under en följd av år får subventioneras av överskott från en eller flera andra grenar.

Ytterligare bestämmelser som rör trafikförsäkringspremier finns i *trafikförsäkringsförordningen* (1976:359). Enligt förordningen skall försäkringsinspektionen meddela närmare föreskrifter om bl. a. indelning i riskklasser och beräkning av nödvändiga omkostnader. De föreskrifter beträffande

indelning i i riskklasser som försäkringsinspektionen utfärdar med stöd av bestämmelserna i trafikförsäkringsförordningen innefattar bl. a. en uppdelning i fordonsklasser och för vissa av dessa fordonsklasser också en indelning av i zoner, körsträckeklasser och bilmärkesklasser.

För personskada i följd av trafik med motordrivet fordon betalas ersättning ur försäkringen för det fordonet oberoende av hur och av vem skadan orsakats (10 och 11 §§ trafikskadelagen). Ersättningsansvaret åvilar alltså i princip det försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för fordonet. Rätt till ersättning har alla som drabbas av personskada till följd av trafik med fordonet – de som färdas i bilen eller på motorcykeln lika väl som fotgängare, cyklister etc. Förare eller passagerare som skadats vid kollision skall för att få ut ersättning alltid vända sig till det försäkringsbolag som meddelat försäkring för det fordon som de befunnit sig i eller på, oavsett vilken förare som vållat skadan.

Frågan om vilket försäkringsbolag som slutligen skall svara för ersättningen för personskador vid en kollision mellan fordon bestäms på grundval av de olika förarnas vållande. Det försäkringsbolag som har betalat ut ersättning har sålunda rätt att återkräva denna från försäkringen för det fordon som vållat skadan. Har vållande förekommit hos båda förarna får ersättningen fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som förekommit på ömse sidor (22 § trafikskadelagen). Reglerna om den slutliga fördelningen av ersättningsansvaret är inte tvingande. I samband med reglernas tillkomst anfördes bl. a. att försäkringsgivarna skulle ha möjlighet att förenkla tillämpningen av återkravsreglerna genom generella överenskommelser (prop. 1975/76: 15 s. 93). Det är också känt att försäkringsbolagen tillämpar fastställda rutiner för handläggningen av återkrav (se LU 1987/88:2).

Sakskador som drabbar försäkringstagare ersätts av trafikförsäkringen i princip endast om skadan uppkommit genom vållande på förarens av det andra fordonet sida eller genom bristfällighet på det fordonet. Ersättning utgår i så fall ur det sistnämnda fordonets försäkring (10 och 11 §§ trafikskadelagen).

Den ersättning för person- och sakskador som kan utgå med anledning av en och samma händelse är enligt 14 § trafikskadelagen begränsad till 50 miljoner kronor.

För fordonsägare som vill skaffa sig ett heltäckande skydd mot sakskador finns möjlighet att teckna s. k. kaskoförsäkring. Om ersättning utbetalas ur en kaskoförsäkring till en icke vållande part och vållande förelegat hos en annan part kommer ersättningen slutligt att belasta den vållandes trafikförsäkring enligt särskilda återkravsöverenskommelser som träffats mellan försäkringsbolagen.

Den som inte har föreskriven trafikförsäkring kan vid vite åläggas att fullgöra försäkringsplikten (32 § trafikskadelagen). För skada som orsakas av ett fordon vilket i strid mot lagen saknar trafikförsäkring har försäkringsbolagen ett solidariskt ersättningsansvar. Bolagen svarar i sådant fall för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för fordonet, om sådan hade funnits. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet bruka-

des olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt (16 § trafikskadelagen). Trafikskadeersättning som har utgått enligt vad nu sagts får intill en tiondel av det vid skadetillfället gällande basbeloppet krävas åter från den som var skyldig att inneha trafikförsäkring (24 § trafikskadelagen). Det belopp som sålunda får återkrävas överensstämmer med det belopp som enligt trafikskadelagen får återkrävas från en försäkringstagare, som är en fysisk person, vid varje skadetillfälle i form av självrisk. Om föreskriven trafikförsäkring saknas är vidare den försäkringspliktige skyldig att utge en särskild trafikförsäkringsavgift för den tid försäkringsplikten inte varit fullgjord. Avgiften bestäms på grundval av den årspremie för försäkringen som skulle varit tillämplig och får överstiga denna premie enligt närmare angiven beräkningsgrund (31 § trafikskadelagen).

I propositionen föreslås att det högsta belopp som ett fordon's trafikförsäkring ansvarar för vid en trafikolycka höjs från 50 miljoner kronor till 100 miljoner kronor. Højningen syftar till att förbättra möjligheterna till ersättning för sådana mer omfattande trafikskador som kan uppkomma t. ex. i samband med vägtransport av farligt gods. Förslaget föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Utskottet tillstyrker att lagförslaget antas.

I *motion L620 (m)* begärs att trafikskadelagen och andra författningar skall ändras så att de negativa effekterna för bl. a. motorcyklisterna försvinner. Som motivering till yrkandet hänvisas till en av motionären år 1987 väckt motion i ämnet.

I *motion L623 (m, fp)* anförs att trafikskadelagen visat sig vara bristfällig i flera avseenden. Sålunda menar motionärerna att ersättningsreglerna i lagen i vissa fall är alltför frikostiga mot de skadelidande. Motionärerna påpekar att även en person som, utan att inneha körkort, framför ett oförsäkrat, alternativt stulset motorfordon kan få full ersättning också för egendomsskador som vållas genom egen vårdslöshet. Enligt motionärerna drabbar detta de laglydiga trafikanterna i form av högre försäkringspremier, vilket är stötande för den allmänna rättsuppfattningen. Särskilt hårt drabbas de laglydiga motorcykelförarna. Motionärerna hänvisar i det sammanhanget till undersökningar enligt vilka motorcyklisters förhållandevis sällan är vållande till kollisioner mellan motorcyklar och andra fordon, omkomna motorcyklisters förhållandevis ofta saknar körkort samt ett förhållandevis stort antal av de mest kostnadskrävande skadefallen orsakas av motorcykelförare som antingen stulit motorcykeln, varit onyktra eller själva varit vållande till skadan.

En annan brist i trafikskadelagen är enligt motionärerna att den som underlåter att teckna föreskriven trafikförsäkring inte kan förpliktas återbetala vad som utgått i form av skadeersättning med högre belopp än vad som motsvarar en tiondel av basbeloppet, trots att den totala skadeersättningen kan uppgå till flera miljoner kronor. En individuell prövning av återkravsbeloppets storlek måste kunna ske utan att för den skull orimliga effekter uppkommer för den enskilde.

Motionärerna kritiserar även det förhållandet att trafikskadelagens regler om återkrav mellan försäkringsbolagen inte är tvingande. Om vid en motorcykelolycka försäkringsbolagen inte kommer fram till vem som är

vållande betalas ersättningen för motorcykelförarens skada av motorcykelförsäkringen liksom ersättningen för skador på det andra fordonet, medan det andra fordonets försäkring betalar skador på den egna föraren och motorcykeln. Denna uppdelning gör att motorcykelförsäkringen belastas med de högsta skadeersättningarna, vilket i sin tur innebär att motorcykelförsäkringspremierna blir högre än vad som eljest behövt vara fallet.

Motionärerna yrkar att regeringen ges till känna vad i motionen anförts om dels orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna (yrkande 1), dels behovet av ändrade regler för återkrav i trafikskadelagen (yrkande 2).

Som framhålls i motion L620 behandlade utskottet hösten 1987 bl. a. två av samma motionär väckta motioner om premiesättningen för motorcykelförsäkringar och reglerna om återkrav mellan försäkringsbolag. Motionerna remissbehandlades. I sitt av riksdagen godkända betänkande i ärendet (LU 1987/88:2) framhöll utskottet att det självfallet var angeläget att försäkringspremierna hölls på en rimlig nivå när det gäller såväl motorcykelförsäkringar som andra skadeförsäkringar. När det gällde den i motionerna aktualiserade frågan om premieklassindelningen för motorcyklar kunde utskottet konstatera att spørsmålet uppmärksammats av såväl försäkringsinspektionen som försäkringsbranschen. Försäkringsbranschen hade sålunda i sina senast utfärdade föreskrifter släppt det tidigare gällande kravet på att cylindervolymen skulle vara avgörande för indelningen i riskklasser och försäkringsbranschen hade själv initierat en utredning med syfte att undersöka om det med andra tekniska uppgifter som grund går att skapa en rättvisare indelning i premieklasser. Mot denna bakgrund ansåg utskottet att motionärernas önskemål i förevarande hänseende väsentligen fick anses vara tillgodosett.

Vad härefter angick frågan om utformningen av trafikskadelagens regler om återkrav med hänsyn till vållandefrågan erinrade utskottet om att motivet för att dessa regler inte gjordes tvingande var att försäkringsgivarna skulle ha möjlighet att förenkla tillämpningen av reglerna genom generella överenskommelser (se prop. 1975/76:15 s. 93). I sammanhanget framhöll utskottet att en sådan ordning möjliggör en begränsning av de administrationskostnader som uppkommer vid hanteringen av återkravsärenden. Enligt vad som framgick av de remissyttranden som inhämtats över motionerna har försäkringsbolagen fastställda rutiner för handläggningen av återkrav vilka innebär att den slutliga fördelningen av skadekostnaderna regelmässigt sker efter graden av vållande hos parterna. Med hänsyn till att den av motionärerna antydda övervältringen av skadekostnaderna mellan olika fordonskategorier således inte syntes förekomma och med beaktande av de fördelar som är förknippade med nuvarande ordning ansåg utskottet att det saknades anledning att ändra trafikskadelagens regler.

På anförda skäl avstyrkte utskottet bifall till motionerna.

Enligt utskottets mening har några nya omständigheter inte inträffat som bör föranleda en annan bedömning av spørsmålet om premiesättning och återkrav mellan försäkringsbolag.

Vad gäller de i motion L623 aktualiserade frågorna om ersättning för trafikskador som inträffar vid färd med oförsäkrade eller stulna fordon och

möjligheterna till återkrav i sådana fall vill utskottet understryka att reglerna i trafikskadelagen utformats med utgångspunkt i sociala trygghets- och rättvisesynpunkter och att sådana synpunkter medfört att några begränsningar i ersättningsrätten inte uppställts då ett fordon brukats olovligen eller är oförsäkrat. Även andra starka skäl har talat för nuvarande ordning (se prop. 1975/76:15 s. 66 ff.). Någon anledning att nu göra avsteg från de principer på vilka trafikskadelagen vilar kan utskottet inte finna. I sammanhanget vill utskottet påpeka att motionärernas påstående att en förare av ett oförsäkrat fordon skulle vara berättigad till ersättning för egendoms-skador som han vållat synes bygga på en missuppfattning. Som ovan redovisats gäller enligt 10 § trafikskadelagen att skador som i trafik upp-kommer på ett motordrivet fordon eller på egendom som finns i fordonet ersätts av trafikförsäkringen endast om det andra fordonets förare varit vållande eller det fordonet varit bristfälligt och då ur det fordonets försäk-ring. För andra sakskaador som genom eget vållande kan drabba föraren av ett oförsäkrat fordon utgår över huvud taget inte någon ersättning enligt trafikskadelagen (11 §). I fråga om begränsningen av försäkringsbolagens rätt att återkräva utgiven ersättning från den trafikförsäkringspliktige vill utskottet understryka att den ersättning som kan utgå vid exempelvis en personskada kan ha mycket stor betydelse för föraren av ett oförsäkrat fordon och att sociala skadeverkningar kan uppstå om försäkringsbolagen får återkräva alltför stora belopp. Det bör också beaktas att de som för oförsäkrade fordon i allmänhet inte har ekonomiska resurser att i någon större utsträckning betala försäkringsbolagen för utgivna ersättningar och att en mera vidsträckt rätt till återkrav därför knappast har någon större praktisk betydelse. I sammanhanget kan påpekas att enligt vad utskottet erfarit de belopp som flyter in till försäkringsbolagen genom trafikförsäk-ringsavgifterna mer än väl täcker vad som ges ut i trafikskadeersättning för oförsäkrade fordon. Någon belastning för kollektivet av försäkringstagare utgör således inte de oförsäkrade fordonen.

På anförda skäl avstyrker utskottet bifall till motionerna L620 och L623.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *framlagda lagförslag*
att riksdagen antar de i proposition 1987/88:139 framlagda förslagen till
 - a) lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),
 - b) lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. beträffande *kärnkraftsindustrins ansvar för atomolyckor*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:L6 och 1987/88:L7,
3. beträffande *ändringar i trafikskadelagen, m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:L620 och 1987/88:L623.

På lagutskottets vägnar

Per-Olof Strindberg

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Owe Andréasson (s), Stig Gustafsson (s), Ulla Orring (fp), Martin Olsson (c), Inga-Britt Johansson (s), Allan Ekström (m), Bengt Kronblad (s), Inger Hestvik (s), Bengt Harding Olson (fp), Gunnar Thollander (s), Marianne Karlsson (c), Hans Rosengren (s) och Ewy Möller (m).

Reservation

Kärnkraftsindustrins ansvar för atomolyckor (mom. 2)

Martin Olsson och Marianne Karlsson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 4 med "Vad gäller" och slutar på s. 5 med "och L7" bort ha följande lydelse:

Vad avser yrkandena i motionerna L6 och L7 om avsevärt ökat ansvar för ägarna av kärnkraftsanläggningar konstaterar utskottet att Sveriges anslutning till Pariskonventionen innebär vissa komplikationer när det gäller att ålägga kärnkraftsindustrin ett obegränsat eller radikalt utökat ansvar. Med hänsyn till de enorma skador – vida överstigande beloppsgränsen 3 miljarder kronor – som kan bli följden av en kärnkraftsolycka och till det principiellt felaktiga i att kärnkraftsindustrin tillåts utgöra undantag från regeln att varje bransch inom näringslivet skall bära sina egna kostnader och inte få övervältra dessa på samhället är det emellertid synnerligen viktigt att inga vägar som kan leda till uppnåendet av ett sådant utökat ansvar lämnas oprövade. Det finns exempel på att det redan i dag är faktiskt möjligt att belasta anläggningsinnehavare med ett högre ansvar än det som för svenskt vidkommande föreslås i propositionen. Som bl.a. motionärerna i motion L6 påvisat har man nämligen i vissa andra länder, utan hinder av anslutning till Pariskonventionen, kunnat ålägga innehavarna ett mycket högre ansvar än det i propositionen föreslagna.

Mot bakgrund av det anförda och med hänsyn till frågans utomordentligt stora betydelse anser utskottet att regeringen utan dröjsmål bör pröva förutsättningarna för genomförande av fullt ansvar för kärnkraftsindustrin – eller i vart fall avsevärda höjningar av ansvaret – för atomolyckor. Därvid bör även beaktas vilka metoder som i detta hänseende kommit till användning i andra länder. Om det bedöms erforderligt bör Sverige verka för tillägg till gällande konventioner i syfte att uppnå ett utökat ägaransvar för atomolyckor och för att garantera skadelidande full ersättning.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen med bifall till motionerna L6 och L7 ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 2 bort ha följande lydelse:

LU 1987/88:32

2. beträffande *kärnkraftsindustrins ansvar för atomolyckor*,
att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:L6 och 1987/88:L7
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförde.

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

LU 1987/88:32
Bilaga

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §¹

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 bestämmes 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.

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 bestämmes 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)

LU 1987/88:32
Bilaga

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §

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.

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.

