

gøres et personligt erstatningsansvar gældende mod den, der forvolder skade ved trafikuheld, dersom forsikringsdækningsbeløbene i helt ekceptionelle tilfælde ikke skulle strække til. Udvalget har imidlertid ikke fundet, at der på dette område er grund til at ophæve dansk rets almindelige princip, hvorefter den, der er ansvarlig for skaden – uanset ansvarsgrundlagets karakter – hæfter personligt for erstatningen. Udvalget har herved lagt vægt på, at den lovpligtige forsikring – ved den foreslåede væsentlige forhøjelse af forsikringsdækningsbeløbene – i de praktisk forekommende tilfælde vil sikre skadevolderen mod det personlige ansvar. Det har endvidere været taget i betragtning, at erstatningsansvar ud over forsikringsdækningen vil kunne lempes efter erstatningsansvarslovens § 24, når ansvaret vil virke urimeligt tyngende for den ansvarlige, eller når ganske særlige omstændigheder i øvrigt gør det rimeligt.

Justitsministeriet er enig med udvalget i, at der ikke er grundlag for på dette område at fravige dansk rets almindelige regler om personlige ansvar.

For så vidt angår *farligt gods* har udvalget særlig påpeget, at der ved sådanne transporter vil kunne være risiko for, at der forvoldes skader af katastrofeligende omfang. Person- og tingsskader – herunder forureningsskader – kan få et så betydeligt omfang, at grænsen for forsikringsdækningen overskrides. Assurandør-Societetet har over for udvalget oplyst, at der for så vidt angår transport af farligt gods i vidt omfang tegnes ansvarsforsikringer med væsentlig større dækning end den lovpligtige.

Udvalget finder, at forsikringssummen for tings-skade bør sættes så højt, at den tingsskade, der normalt kan forvoldes af en almindelig motorkørende, dækkes fuldt ud. Derimod bør forsikringssummen ikke sættes så højt, at også tingsskader forvoldt ved transport af farligt gods i ethvert tilfælde dækkes. En almindelig lovpligtig dækning af også disse skader ville nemlig indebære, at alle motorkørende skulle bidrage til forsikring af denne særlige skadetype over den lovpligtige forsikring.

Udvalget er derfor af den opfattelse, at der bør fastsættes regler om en særlig forsikringsordning for dette område, eventuelt administrativt efter færdselslovens § 82, stk. 5, hvorefter justitsministeriet kan fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods, herunder om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af sådant gods.

På baggrund af Seveso-affæren er der i EF vedtaget et direktiv af 6. december 1984 om overvåg-

ning af og kontrol inden for Fællesskabet med grænseoverskridende overførsel af farligt affald. Det bestemmes bl.a. i direktivet, at Rådet inden 3 år fastsætter bestemmelser om det civile retlige ansvar ved en eventuel skade, ligesom der fastsættes en forsikringsordning.

Spørgsmålet om et sådant civilretligt ansvar har endvidere gennem længere tid været behandlet i FN's specialorgan UNIDROIT (the International Institute for the Unification of Private Law), hvor der arbejdes med et udkast til en konventionstekst vedrørende erstatningsansvar for skader, der er forårsaget ved landevejstransport af farligt gods. Ifølge det oplyste må det antages, at arbejdet kan forventes afsluttet i løbet af et års tid.

Disse internationale foranstaltninger vil indgå i justitsministeriets overvejelser om en særlig forsikringsordning for transport af farligt gods, ligesom de berørte brancheorganisationer vil blive inddraget i arbejdet.

4. Assurandør-Societetet har over for trafikerstatningsudvalget oplyst, at gennemførelsen af et objektivt erstatningsansvar for trafikskader forvoldt af motordrevne køretøjer – efter et skøn – formentlig næppe isoleret set ville medføre præmiestigninger. Derimod ville en samtidig lempelse af reglerne om egen skyld for så vidt angår personskaade på fodgængere, cyklister og passagerer samt føre af motordrevne køretøjer medføre præmiestigninger. Assurandør-Societetet skønnede over for udvalget, at præmiestigningerne formentlig ville være på mindre end 10 pct. Man forventede ikke, at de foreslåede regler om regres og justeringen af forsikringssummerne i sig selv ville medføre præmiestigninger.

Assurandør-Societetet understregede, at der kun var tale om et skøn, idet der ikke fandtes statistiske oplysninger eller anden eksakt viden om forholdene på områder, hvor forsikringsselskaberne ikke tidligere har reguleret skader.

Der henvises til betænkningen side 153–154.

Assurandør-Societetet har i forbindelse med forberedelsen af lovforslaget meddelt justitsministeriet, at nye beregninger og oplysninger nu peger i retning af, at ændringerne af reglerne om egen skyld m.v. og den foreslåede førerpladsdækning vil medføre præmieforhøjelser på ca. 10 pct. Hertil skal lægges virkningerne af den forhøjede tings-skadedækning på 1–2 pct. Assurandør-Societetets nye vurdering skal ses på baggrund af en undersøgelse, der afdækker omfanget af ikke rapporterede skader. Denne undersøgelse har man ikke tidligere haft kendskab til. Assurandør-Societetet har endvi-