

## LAKIVALIOKUNNAN MIETINTÖ 23/1998 vp

### Hallituksen esitys raideliikennevastuulaiksi ja laiksi liikennevakuutuslain muuttamisesta

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 12 päivänä joulukuuta 1997 lähettänyt lakivaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen raideliikennevastuulaiksi ja laiksi liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 234/1997 vp).

##### *Lausunto*

Eduskunnan päätöksen mukaisesti liikennevaliokunta on antanut asiasta lausunnon (LiVL 7/1998 vp), joka on otettu tämän mietinnön liitteeksi.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- lainsäädäntöjohtaja Mikko Könkkölä ja tutkija Tapio Määttä, oikeusministeriö
- neuvotteleva virkamies Yrjö Mäkelä, liikenneministeriö
- kansainvälisten asioiden päällikkö Kari Konnin, Ratahallintokeskus
- apulaisjohtaja Timo Jaakonsalo, VR-Yhtymä Oy
- hallintojohtaja Yrjö Judström, Helsingin kaupungin liikennelaitos
- varatuomari Hannu Ijäs, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto ry ja Liikennevakuutuskeskus
- kuljetustaloudellinen asiamies Maire Kaartama, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT
- oikeustieteen tohtori Pauli Ståhlberg..

#### HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi raideliikennevastuulaki, jota sovellettaisiin raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen. Laki koskisi myös raideliikenteeseen käytettävän väylän, raiteen tai laitteen viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta sekä raideliikenteen ohjauksessa tapahtuneesta virheestä johtuvien vahinkojen korvaamista.

Lakia sovellettaisiin kaikenlaiseen raideliikenteeseen. Lain soveltamisalaan kuuluisi nykyisin harjoitettavasta liikenteestä juna-, raitiovaunu- ja metroliikenne. Lain nojalla korvattaisiin sekä raideliikenteen harjoittajan kanssa so-

pimussuhteessa olevalle matkustajalle että ulkopuoliselle aiheutuneet raideliikennevahingot. Laki ei koskisi kuljetettavaksi otettuun tavaraan kohdistuneita vahinkoja.

Ehdotuksen mukaan raideliikenteen harjoittajalla ja radanpitäjällä olisi lähtökohtaisesti huolimattomuudesta riippumaton, niin sanottu ankarasti vastuu raideliikennevahingoista.

Ankarasta vastuusta poikettaisiin silloin, kun kysymyksessä on raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä moottoriajoneuvon taikka siinä olleeseen henkilöön tai omaisuuteen kohdistunut vahinko tai kun ylivoimai-

nen tapahtuma on vahingon syynä. Myös lakiehdotuksen myötävaikutusta koskevat säännökset lieventävät ankaraa vastuuta.

Lailla ehdotetaan kumottavaksi rautatienkäytöstä johtuvan vahingon vastuusta vuonna 1898 annettu laki (jäljempänä rautatievastuulaki).

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua niiden hyväksymisestä ja vahvistamisesta.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

#### *Rautatievastuulain uudistamistarve*

Voimassa olevan rautatievastuulain säätämistä on tänä vuonna kulunut tasan sata vuotta. Laki ei enää vastaa nyky-yhteiskunnan tarpeita. Vastuusäännökset eivät kata nykyisiä raideliikenne-  
muotoja, vaan lain soveltaminen on oikeuskäytännössä ulotettu huomattavasti sanontansa ulkopuolelle. Uudistusehditys on siten erittäin tarpeellinen. Esitys on huolella valmisteltu ja siihen on yleisesti suhtauduttu myönteisesti, joten valiokunta puoltaa lakiehdotusten hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

#### *Raitiovaunuliikenteen asema*

Raideliikennevastuulain piiriin kuuluu juna-, metro- ja raitiovaunuliikenne. Raitiovaunuliikenne poikkeaa kahdesta ensin mainitusta siten, että sen raiteet eivät yleensä ole samalla tavoin suojattuja kuin junan ja metron raiteet. Tämän vuoksi sekä asian valmisteluvaiheessa että valiokuntakäsittelyssä on keskusteltu siitä, kuuluvatko raitiovaunuliikennettä koskevat säännökset raideliikennevastuulakiin vai olisiko näiden säännösten oikea paikka sittenkin liikennevaikutuslaki.

Valiokunta on saanut selvityksen niistä syistä, joihin hallituksen esitys perustuu. Valiokunta pitää tehtyä ratkaisua perusteltuna. Raitiovaunuliikenteen erityispiirteet on kuitenkin otettava huomioon sovellettaessa lakia yksittäistapauksiin.

#### *1. lakiehdotus — raideliikennevastuulaki*

*3 § Korvausvelvollisuus.* Pykälässä ilmaistun pääsäännön mukaan raideliikenteen harjoittajalla ja radanpitäjällä on ankara vastuu raideliikennevahingoista.

Liikennevaliokunta on lausunnossaan esittänyt selkeytettäväksi pykälän 2 momenttia siten, että lakiehdotuksen 2 §:n määritelmäsäännöksessä ja nyt puheena olevassa 3 §:ssä käytettävä terminologia vastaavat toisiaan. Lakivaliokunta yhtyy liikennevaliokunnan lausunnossa esitettyyn ja ehdottaa 3 §:n muuttamista.

*4 § Ylivoimainen tapahtuma.* Pykälän mukaan raideliikenteen harjoittaja ja radanpitäjä eivät vastaa sellaisesta vahingosta, jonka voidaan osoittaa aiheutuneen ylivoimaisesta tapahtumasta, joka ei liity raideliikenteeseen.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että säännöstekstiin ehdotetut sanat "kohtuudella vaadittavat toimenpiteet" viittaavat muuhun kuin perinteiseen ylivoimaisuuteen. Säännöksen muotoilu näin kirjoitettuna laventaa ylivoimaisen tapahtuman merkityssisältöä perinteiseen käsitykseen verrattuna.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan pykälän sanamuoto on tältä osin lähes vastaava Ruotsin rautatieliikennelain kanssa, jossa myös käytetään ilmaisua "kohtuudella vaadittavat toimenpiteet". Ruotsin laki ja nyt puheena oleva lakiehdotus on tarkoitettu vastaamaan kansainvälisiin kuljetuksiin sovellettavien sääntöjen (ns. CIV-sääntöjen) asianomaisia säännöksiä. Ruotsin laissa ja CIV-säännöissä ei kuitenkaan käytetä ylivoimaisen tapahtuman käsitettä. Tästä huolimatta säännösten esitöissä ja oikeuskirjallisuus-

nessa on vakiintuneesti ymmärretty säännöksissä tarkoitettavan juuri ylivoimaiseksi tapahtumaksi luonnehdittavia tilanteita.

Puheena olevalla 4 §:llä ei ole ollut tarkoitus muuttaa voimassa olevaa oikeutta laventamalla ylivoimaisen tapahtuman soveltamisaluetta. Käytetty ilmaisu "kohtuudella vaadittavat toimenpiteet" saattaa edellä selostetusta taustastaan huolimatta antaa kuvan, että vastuusta vapautumista arvioidaan tavanomaisen kohtuusarviointin mukaisesti. Kun tätä ei ole tarkoitettu, valiokunta ehdottaa kohtuuarviointiin viittaavien sanojen poistamista pykälästä. Tällöin säännöksen sanamuoto on myös lähempänä voimassa olevaa lakia. On kuitenkin selvää, että kysymys ylivoimaisen tapahtuman olemassa olosta joudutaan aina ratkaisemaan yksittäistapauksittain.

*7 § Myötävaikutus henkilövahinkoon.* Pykälässä säädetään vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen vaikutuksesta henkilövahingon korvaamiseen.

Liikennevaliokunta on lausunnossaan todennut, että pykälän myötävaikutussäännökset on laadittu samansisältöisiksi kuin liikennevakuutuslain vastuusäännökset. Valiokunta on kuitenkin esittänyt, että lakivaliokunta vielä pohtisi, voidaanko 7 §:ssä tai sen perusteluissa täsmentää myötävaikutuksen huomioon ottamista henkilövahingoissa. Liikennevaliokunnan lausunnon taustalla ovat itsemurhatilanteet, joita raide liikenteessä sattuu useita vuosittain.

Lakivaliokunta toteaa, että pykälän perustelujen lähtökohtana on näkemys, että luvaton liikkuminen rautatiealueella osoittaa käytännössä törkeää huolimattomuutta, joten itsemurhatilanteissa myötävaikutussäännöstö tulee yleensä sovellettavaksi. Tilanteet voivat kuitenkin vaihdella. Hallituksen esityksen perusteluissa on selostettu eräitä tapauksia, joissa luvatonta liikkumista rautatiealueella ei voida pitää törkeänä huoli-

mattomuutena. Luvattomalla liikkumisella ja vahingolla ei siten aina ole myötävaikutussäännösten soveltamiseen riittävää syy-yhteyttä.

Lakivaliokunta katsoo, ettei pykälän sanamuotoa ole syytä muuttaa.

### **Päätösehdotus**

Edellä esitetyn perusteella lakivaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

*että 2. lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana ja*

*että 1. lakiehdotus hyväksytään hallituksen esityksen mukaisena paitsi 3 ja 4 § muutettuina seuraavasti:*

### **1. lakiehdotus**

#### 3 §

#### *Korvausvelvollisuus*

(1 mom. kuten HE)

Jos raidekulkuneuvon omistaja on luovuttanut toiselle oikeuden käyttää raidekulkuneuvoa, omistaja, *haltija ja se, joka on käyttänyt raidekulkuneuvoa raideliikenteeseen*, vastaavat yhteisvastuullisesti 1 momentissa tarkoitettusta vahingosta.

(3 mom. kuten HE)

#### 4 §

#### *Ylivoimainen tapahtuma*

Raideliikenteen harjoittaja ja radanpitäjä eivät vastaa vahingosta, joka on aiheutunut (*poist.*) raideliikenteeseen liittymättömästä ylivoimaisesta tapahtumasta (*poist.*) .

**LaVM 23/1998 vp — HE 234/1997 vp**

Helsingissä 15 päivänä joulukuuta 1998

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Henrik Lax /r	Annika Lapintie /vas
vpj.	Matti Vähänäkki /sd	Kari Myllyniemi /kesk
jäs.	Sulo Aittoniemi /kesk	Markku Pohjola /sd
	Juhani Alaranta /kesk	Heikki Rinne /sd
	Janina Andersson /vihr	Säde Tahvanainen /sd
	Toimi Kankaanniemi /skl	Jukka Tarkka /nuors.
	Juha Karpio /kok	