

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE 23/1998 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ansvar i spårtrafik och lag om ändring av trafikförsäkringslagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 12 december 1997 en proposition med förslag till lag om ansvar i spårtrafik och lag om ändring av trafikförsäkringslagen (RP 234/1997 rd) till lagutskottet för beredning.

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har trafikutskottet lämnat ett utlåtande i ärendet. Utlåtandet (TrUU 7/1998 rd) ingår som bilaga till detta betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- lagstiftningsdirektör Mikko Könkkölä och forskare Tapio Määttä, justitieministeriet

- konsultative tjänstemannen Yrjö Mäkelä, trafikministeriet
- chefen för internationella ärenden Kari Kon-sin, Banförvaltningscentralen
- biträdande direktör Timo Jaakonsalo, VR-Group Ab
- förvaltningsdirektör Yrjö Judström, Helsingfors stads trafikverk
- vicehäradshövding Hannu Ijäs, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund och Trafikförsäkringscentralen
- transportekonomiska ombudet Maire Kaartama, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund TT
- juris doktor Pauli Ståhlberg.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår en lag om ansvar i spårtrafik. Den avses bli tillämpad på ersättning för skador vid användning av spårfordon. Den gäller också ersättning för skador orsakade av att trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik varit felaktiga eller i bristfälligt skick eller av fel i ledningen av spårtrafiken.

Lagen tillämpas på alla former av spårtrafik. Av de nuvarande transportformerna berörs tåg-, spårvagns- och metrotrafiken av den nya lagen.

Med stöd av lagen betalas ersättning för skador vållade genom spårtrafik, oavsett om den skadelidande är en resande i avtalsförhållande till spårtrafikidkaren eller en utomstående person. Lagen skall inte gälla skador på gods som mottagits för befordran.

Enligt förslaget skall utgångspunkten vara att spårtrafikidkare och banhållare har ett av vårdslöshet oberoende så kallat strikt ansvar för skador som vållas genom spårtrafik.

Undantag från strikt ansvar görs när det är fråga om skador som uppstår på motorfordon eller personer eller egendom i fordonet vid sammanstötning mellan spårfordon och motorfordon eller när en övermäktig händelse har vållat skadan. Lagförslagets bestämmelser om medvållande lindrar också det strikta ansvaret.

Det föreslås att lagen angående ansvarighet för skada till följd av järnvägsdrift från 1898 upphävs genom denna lag.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft cirka sex månader efter att de har antagits och blivit stadfästa.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Motivering

Behovet att revidera lagen angående ansvarighet för skada till följd av järnvägsdrift

Lagen angående ansvarighet för skada till följd av järnvägsdrift stiftades för exakt etthundra år sedan. Lagen motsvarar inte det moderna samhällets krav. Ansvarighetsbestämmelserna täcker inte dagens former av spårbunden trafik utan tillämpningen av lagen har i rättspraxis utsträckts betydligt utanför lagens ordalydelse. Revideringsförslaget är därför ytterst nödvändigt. Propositionen har beretts omsorgsfullt och den allmänna inställningen till den är positiv, varför utskottet tillstyrker lagförslagen men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Spårvagnstrafikens ställning

Tåg-, metro- och spårvagnstrafiken omfattas av lagen om ansvar i spårtrafik. Spårvagnstrafiken avviker från de två förstnämnda i det avseendet att spåren i allmänhet inte är på samma sätt skyddade som tåg- och metrosår. Därför har det både vid beredningen och under utskottsbehandlingen av ärendet diskuterats om bestämmelserna om spårvagnstrafik hör hemma i lagen om ansvar i spårtrafik eller om den rätta platsen för dessa bestämmelser trots allt är trafikförsäkringslagen.

Utskottet har fått en utredning om skälen till regeringens proposition. Utskottet anser att lösningen är motiverad. I enskilda fall måste spårvagnstrafikens speciella drag dock beaktas vid tillämpningen av lagen.

Första lagförslaget — lag om ansvar i spårtrafik

3 §. Ersättningsskyldighet. Enligt paragrafen är huvudregeln den att spårtrafikidkare och banhållare har ett strikt ansvar för spårtrafikskador.

Trafikutskottet föreslår i sitt utlåtande att 2 mom. görs klarare för att terminologin i definitionsbestämmelsen i 2 § och i den aktuella 3 § motsvarar varandra. Lagutskottet omfattar trafikutskottets utlåtande och föreslår att 3 § ändras.

4 §. Övermäktig händelse. En spårtrafikidkare eller banhållare svarar enligt paragrafen inte för skador som kan visas ha förorsakats av övermäktiga händelser utan samband med spårtrafiken.

För utskottet har påpekats att det föreslagna uttrycket "åtgärder som rimligen hade kunnat krävas" tyder på något annat än traditionell övermäktighet. Om bestämmelsen utformas på detta sätt utvidgas betydelsen av övermäktig händelse jämfört med den traditionella uppfattningen.

Enligt utredning till utskottet är ordalydelsen i bestämmelsen i detta avseende nästan densamma som i Sveriges järnvägstrafiklag, som också använder uttrycket "alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas". Avsikten är att Sveriges järnvägstrafiklag och det föreliggande lagförslaget skall motsvara respektive bestämmelser i reglerna för internationella transporter (de s.k. CIV-reglerna). I den svenska lagen och i CIV-reglerna används dock inte begreppet övermäktig händelse. I förarbetena till bestämmelserna och i den juridiska litteraturen har den vedertagna tolkningen dock varit att bestämmelserna avser situ-

ationer som kan karaktäriseras som en övermäktig händelse.

Avsikten med 4 § har inte varit att ändra gällande rätt genom en utvidgning av tillämpningsområdet för övermäktig händelse. Uttrycket "åtgärder som rimligen hade kunnat krävas" kan trots den ovan redogjorda bakgrunden ge den bilden att befrielse från ansvar bedöms enligt en sedvanligt rimlighetsbedömning. När detta inte avses föreslår utskottet att passusen med anspelning på rimlighetsbedömning utesluts från paragrafen. Då ligger också ordalydelsen i bestämmelsen närmare den gällande lagen. Det är dock klart att frågan om övermäktig händelse alltid måste lösas från fall till fall.

7 §. Medvållande till personskada. I paragrafen föreskrivs vilken betydelse medvållande hos den skadelidande har för ersättning av personskada.

Trafikutskottet konstaterar i sitt utlåtande att bestämmelserna om medvållande har givits samma innehåll som ansvarsbestämmelserna i trafikförsäkringslagen. Utskottet föreslår dock att lagutskottet ytterligare utreder möjligheten att i 7 § eller motiveringen till paragrafen preciserar i vilken utsträckning hänsyn skall tas till medvållande när det gäller personskador. Bakom utlåtandet ligger självmordssituationer som det förekommer flera fall per år av i spårtrafiken.

Lagförslag 1

3 §

Ersättningsskyldighet

(1 mom. som i RP)

Om den som äger ett spårfordon har överlåtit rätten att använda spårfordonet till någon annan, ansvarar ägaren, innehavaren och den som använt spårfordonet i spårtrafik solidariskt för sådana skador som avses i 1 mom.

(3 mom. som i RP)

Lagutskottet konstaterar att motiveringen till paragrafen utgår från uppfattningen att olovligt beträdande av ett järnvägsområde i praktiken är ett uttryck för grov vårdslöshet, varför bestämmelserna om medvållande i regel tillämpas på självmordssituationer. Situationerna kan dock variera. I motiveringen till propositionen redogörs för vissa fall där olovligt beträdande av ett järnvägsområde inte kan anses som grov vårdslöshet. Olovligt beträdande och skada har sålunda inte alltid ett tillräckligt orsakssammanhang för att bestämmelserna om medvållande skall kunna tillämpas.

Lagutskottet anser att paragrafens lydelse inte bör ändras.

Förslag till beslut

På grundval av det ovan sagda föreslår lagutskottet vördsamt

att det andra lagförslaget godkänns utan ändringar och

att det första lagförslaget godkänns i enlighet med propositionen men 3 och 4 § med följande ändringar:

4 §

Övermäktig händelse

En spårtrafikidkare och en banhållare svarar inte för skador som orsakas av övermäktiga händelser som inte kan hänföras till spårtrafiken (utesl.).

Helsingfors den 15 december 1998

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Henrik Lax /sv
vordf. Matti Vähänäkki /sd
medl. Sulo Aittoniemi /cent
Juhani Alaranta /cent
Janina Andersson /gröna
Toimi Kankaanniemi /fkf
Juha Karpio /saml

Annika Lapintie /vänst
Kari Myllyniemi /cent
Markku Pohjola /sd
Heikki Rinne /sd
Säde Tahvanainen /sd
Jukka Tarkka /ungf.

TRAFIKUTSKOTTETS UTLÅTANDE 7/1998 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ansvar i spårtrafik och lag om ändring av trafikförsäkringslagen

Till Lagutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 12 december 1997 proposition 234/1997 rd med förslag till lag om ansvar i spårtrafik och lag om ändring av trafikförsäkringslagen till lagutskottet och bestämde samtidigt att trafikutskottet skall lämna utlåtande i frågan till lagutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- lagstiftningsrådet Risto Telaranta, lagstiftningsdirektör Mikko Könkkölä och juris kandidat Tapio Määttä, justitieministeriet
- konsultative tjänstemannen Yrjö Mäkelä och konsultative tjänstemannen Petri Jalasto, trafikministeriet
- biträdande direktör Yrjö Poutiainen, Banförvaltningscentralen

- vicehäradshövding Timo Jaakonsalo, VR-Group Ab
- marknadsföringschef Antti Jaatinen, VR Ab
- ledande utredare Kari Alppivuori, Centralen för undersökning av olyckor
- avdelningsdirektör Martti Mikkonen, Trafikförsäkringscentralen
- juridiska ombudet Jyrki Nikula, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund
- juristen Hannu Ijäs, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund
- chefen för spårvägstrafikenheten Timo Ketola, chefen för metro- och byggnadsenheten Seppo Harju och juristen Raimo Niippa, Helsingfors stads trafikverk.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår en lag om ansvar i spårtrafik. Den avses bli tillämpad på ersättning för skador vid användning av spårfordon. Den gäller också ersättning för skador orsakade av att trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik varit felaktiga eller i bristfälligt skick eller av fel i ledningen av spårtrafiken.

Lagen tillämpas på alla former av spårtrafik. Av de nuvarande transportformerna berörs tåg-, spårvagns- och metrotrafiken av den nya lagen. För skador vållade genom spårtrafik betalas ersättning med stöd av lagen, oavsett om den skadelidande är en resande i avtalsförhållande till spårtrafikidkaren eller en utomstående person.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Motivering

Av de orsaker som framgår av propositionsmotiveringen och med stöd av erhållen utredning finner utskottet förslaget behövt och lämpligt. Utskottet tillstyrker lagförslagen i propositionen men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Ersättning för skador som inträffar på järnväg regleras genom lagen från 1898 ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift. Lagreformen har sin upprinnelse i att de skadade inte har samma juridiska ställning som de som skadas i trafikolyckor. När det gäller andra transportsätt gäller numera i regel att skadeståndsansvaret är ett av vårdslöshet oberoende strikt ansvar.

Utskottet anser att propositionen är väl förbättrad och påpekar att det är viktigt att ägarens ansvar anges noga. Enligt föreslagna 3 § 1 mom. är en spårtrafikidkare skyldig att ersätta skador som har orsakats av att ett spårfordon används i spårtrafik. Med spårtrafikidkare avses enligt 2 § 1 mom. 2 punkten inte bara den som innehar ett spårfordon utan också den som äger ett spårfordon. Ägaren har i regel ett strikt ansvar, som gäller också i det fall att han har överlåtit nyttjanderätten till en annan. Vem som bör anses som ägare avgörs utifrån civilrättsliga grunder. Följaktligen kan ansvaret mer precist utsträckas också till utländsk materiel på finskt territorium. Enligt trafikutskottets uppfattning är det synnerligen viktigt att trygga situationen för dem som kommit till skada i spårtrafiken genom att se till att det i alla situationer finns en solvent skadeståndsskyldig.

Trafikutskottet påpekar att ägarna till vagnsmateriel de facto inte tyngs av ett särskilt stort ansvar. För det första gäller strikt ansvar för ägaren bara gentemot den skadelidande. Om vagnsägaren inte vållat skadan är det i allmänhet någon annan instans som i sista hand ansvarar för ersättningarna. Detta beror på att ansvarsinstansernas inbördes ansvar regleras av de allmänna skadeståndsrättsliga principerna.

De föreslagna bestämmelserna om medvållande har givits samma innehåll som parallellbestämmelserna i trafikförsäkringslagen. Om den

som har lidit skada i spårtrafik uppsåtligen eller av grov oaktsamhet medverkat till att skadan uppkommit, ersätts skadan endast i den mån övriga omständigheter har medverkat till att den uppkom. Ett typiskt exempel på grov oaktsamhet är att någon stiger av eller på ett tåg i rörelse. Trafikutskottet föreslår att lagutskottet utreder möjligheten att i 7 § lagen om ansvar i spårtrafik eller i lagmotiveringen precisera i vilken utsträckning hänsyn skall tas till medvållande när det gäller personskador.

Trafikutskottet framhåller vidare att det första lagförslaget, dvs. förslaget till lag om ansvar i spårtrafik bör göras tydligare. Enligt föreslagna 2 § 1 mom. 2 punkten avses med spårtrafikidkare a) den som äger ett spårfordon, b) den som innehar ett spårfordon och c) den som använder ett spårfordon i spårtrafik. I motiveringen till lagförslaget sägs ingenting om vem som bör anses vara innehavare eller användare av ett spårfordon. Utifrån lagtexten förefaller det dock klart att den som sätter in spårfordonet i trafik kan betraktas som innehavare, och i det fall att densamme sköter transporten, också som användare. Om den som satt in spårfordonet i spårtrafik hyr ut fordonet blir han innehavare och förhyraren användare. Överlåtelsekedjan kan vara ännu längre i vissa fall. Det viktiga är, menar utskottet, att de som svarar för vagnssäkerheten är ansvariga enligt 2 § 1 mom. 2 punkten.

Föreslagna 3 § 2 mom. reglerar vad som händer om den som äger ett spårfordon har överlåtit rätten att använda det till någon annan. I det fallet är ägaren och nyttjanderättshavaren solidariskt ansvariga för skador orsakade av att spårfordonet använts i spårtrafik. Terminologin i 3 § 2 mom. i den föreslagna lagen om ansvar i spårtrafik avviker från terminologin i definitionerna i 2 § 1 mom. 2 punkten. Trafikutskottet anser att saken kunde göras klarare om 3 § 2 mom. harmoniseras med definitionsbestämmelsen i 2 § 2 mom. så att termen "innehavare" också används i den egentliga ansvarsbestämmelsen. Utskottet menar därför att 3 § 2 mom. bör ändras.

Utlåtande

Trafikutsnittet anför vördsamt som sitt utlåtande

att det första lagförslaget i övrigt bör godkännas enligt propositionen men 3 § med följande ändringar (Utsnittets ändringsförslag)

att det andra lagförslaget bör godkännas utan ändringar

att lagutskottet bör ta hänsyn till vad som sägs i detta utlåtande när det utformar sitt betänkande.

Utsnittets ändringsförslag

3 §

Ersättningsskyldighet

(1 mom. som i RP)

Om den som äger ett spårfordon har överlåtit rätten att använda spårfordonet till någon annan, ansvarar ägaren, innehavaren och den som använder spårfordonet i spårtrafik solidariskt för sådana skador som avses i 1 mom.

(3 mom. som i RP)

Helsingfors den 20 mars 1998

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Pauli Saapunki /cent
vordf. Esko-Juhani Tennilä /vgr
medl. Klaus Bremer /sv
Tarja Filatov /sd
Seppo Kanerva /saml
Suvi Lindén /saml
Kari Myllyniemi /cent
Raimo Mähönen /sd

Tero Mölsä /cent
Reino Ojala /sd
Tuija Maaret Pykäläinen /gröna
Pekka Saarnio /vänst
Helena Vartiainen /sd
Raimo Vistbacka /saf
suppl. Tauno Pehkonen /fkf.

