

Lagutskottets betänkande

1984/85:27

om järnvägstrafiklag m. m. (prop. 1983/84:117 och prop. 1984/85:33 delvis)

Sammanfattning

I proposition 1983/84:117 läggs fram förslag till en ny järnvägstrafiklag. Lagen innehåller en samlad reglering av järnvägens och andra spårföretags förhållanden till transportkunderna och till dem som skadas till följd av spårdriften. Den viktigaste materiella nyheten är att järnvägen åläggs att ersätta skador som vållas tredje man även om järnvägen inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse (strikt ansvar). Utskottet tillstyrker förslaget.

I järnvägstrafiklagen har också tagits in bestämmelser om rattfylleri och rattonykterhet vid förande av motordrivna spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Bestämmelserna föreslås omfatta inte endast förare utan även andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som utför uppgifter av betydelse för säkerheten. Den s. k. promilleregeln skall dock gälla endast förarna. Utskottet tillstyrker förslagen och avstyrker följaktligen bifall till två motioner (fp) och (c, s, vpk) vari yrkats att promillereglerna skall vara tillämpliga på alla aktuella befattningshavare. I en reservation (c, vpk) yrkas bifall till motionsförslagen.

I proposition 1984/85:33 läggs fram förslag bl. a. till ändringar i järnvägstrafiklagen föranledda av Sveriges tillträde till ett nytt internationellt järnvägsfördrag COTIF. Utskottet har inarbetat förslagen i järnvägstrafiklagen som i slutgiltig utformning har tagits in i *bilaga 3*. Vidare innehåller proposition 33 förslag till ändringar i järnvägstrafiklagen föranledda av ett i proposition 1984/85:21 framlagt förslag till ändringar i trafikbrottslagen. Proposition 21 har sedermera återkallats av regeringen. Utskottet föreslår att riksdagen med bifall till två motioner (m och c) avslår de av proposition 21 föranledda ändringarna i järnvägstrafiklagen.

I samband med propositionen har utskottet behandlat motioner om införande av lagregler om ansvar för dröjsmålskada vid personbefordran (m) samt om obligatoriska miljöskydds- och kemikalieförsäkringar (m och c). Utskottet avstyrker bifall till motionerna. Två m-ledamöter yrkar i en reservation att regeringen skall lägga fram förslag till lagregler om dröjsmålskada. Utskottets c-ledamöter reserverar sig för ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionerna angående arbetet med lagstiftning om miljöskador och om ett system med ersättning genom försäkring.

1 Riksdagen 1984/85. 8 saml. Nr 27

Propositionerna

I *proposition 1983/84:117* föreslår regeringen (justitiedepartementet) efter hörande av lagrådet att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
3. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
5. lag om ändring i körkortslagen (1977:477).

I *proposition 1984/85:33* föreslår regeringen (justitiedepartementet) – såvitt nu är i fråga – att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till

2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984:000),
5. lag om ändring i körkortslagen (1977:477).

Över lagförslaget 2 har lagrådets yttrande inhämtats. Övriga lagförslag i propositionen har utskottet behandlat i betänkandet LU 1984/85:17.

De i propositionerna framlagda lagförslagen har tagits in i *bilagorna 1 och 2*.

Beträffande propositionernas huvudsakliga innehåll hänvisas till vad utskottet anför nedan (s. 5).

Motionsyrkandena**I. Vid 1983/84 års riksmöte väckta fristående motioner**

1983/84:529 av Sven Munke (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en obligatorisk miljöskyddsförsäkring.

1983/84:2506 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) vari, såvitt nu är i fråga, yrkas
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om obligatorisk kemikalieförsäkring.

II. Med anledning av proposition 1983/84:117 väckta motioner

1983/84:2762 av Allan Ekström (m) vari yrkas att riksdagen – med upphävande av artikel 12 i Normalvillkor i järnvägstrafik – förser 2 kap. järnvägstrafiklagen med ett stadgande om ansvar för järnvägen även för ekonomisk skada som beror av dröjsmål (försening) i enlighet med vad eljest gäller.

1983/84:2763 av Elver Jonsson (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att de föreslagna promillereglerna i 6 kap. 2 § andra och tredje styckena järnvägs- trafiklagen även omfattar annan personal än föraren.

1983/84:2764 av Rune Torwald och Olof Johansson (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära utredning och förslag till lagstiftning kombinerad med ansvarsförsäkring för kemikalier.

1983/84:2765 av Rune Torwald m. fl. (c. s. vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att de s. k. promillereglerna skall tillämpas såväl för förare som för övrig personal i säkerhetstjänsten om de skulle göra sig skyldiga till att vara alkoholpåverkade i tjänsten,

2. att lagutskottet utarbetar härav föranledda lagändringar.

III. Med anledning av proposition 1984/85:33 väckta motioner

1984/85:146 av Allan Ekström (m) vari, såvitt nu är i fråga, yrkas

2. att riksdagen avslår 6 kap. 2 § förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen.

1984/85:147 av Martin Olsson m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar anpassa bestämmelserna i järnvägstrafiklagen om påföljder vid trafiknykterhetsbrott till gällande regler i trafikbrottslagen.

IV. Vid 1984/85 års riksmöte väckt fristående motion

1984/85:2245 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) vari, såvitt nu är i fråga, yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om obligatorisk kemikalieförsäkring.

Utskottet

Inledning

De bestämmelser som reglerar järnvägars och andra spårföretags rättigheter och skyldigheter i förhållande till dem som utnyttjar transportmedlet och till dem som utan att stå i avtalsförhållande till järnvägen lider skada i följd av spårdriften finns i ett flertal författningar. Några av dessa författningar är mycket gamla.

En central plats i regelsystemet intar *järnvägstrafikstadgan* (1966:202). Den innehåller huvudsakligen bestämmelser om vad som skall ingå i de villkor för befordran (*normalvillkor*) som järnvägen är skyldig att fastställa. Dessutom innehåller den bl. a. bestämmelser om järnvägens befordrings-skyldighet och om rätt för järnvägen att undersöka gods eller inskrivet resgods.

Järnvägs ansvarighet för person- och sakskador regleras främst i *lagen* (1886:7 s. 1) *angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift*. Enligt denna lag gäller som huvudregel att järnvägen är ansvarig för sådan skada endast om skadan har uppkommit på grund av vårdslöshet på järnvägens sida. Ansvarigheten avsåg ursprungligen endast sådana järnvägar där trafiken utfördes med hjälp av ångkraft. Genom en särskild lag år 1916 gjordes reglerna i 1886 års lag tillämpliga på elektrisk järnvägsdrift. Utan formellt lagstöd har dessa regler tillämpats också på järnvägstrafik med

dieseldrivna tåg, och reglerna kan numera anses tillämpliga även på driften av tunnelbanor och spårvägar.

I fråga om resande finns en särskild ansvarsreglering i *lagen (1976:58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande*. Lagen täcker de viktigaste fallen när resande skadas eller dödas till följd av järnvägsdriften. I dessa fall har järnvägen ett strikt ansvar, dvs. järnvägen ansvarar för uppkomna skador även om järnvägen inte gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Lagen omfattar även trafik med tunnelbana och spårväg.

Som framgår av det tidigare anförda innehåller järnvägstrafikstadgan förutom en civilrättslig reglering även vissa bestämmelser av offentligrättslig karaktär. En offentligrättslig reglering finns också i *lagen (1975:89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde*. I denna lag ges järnvägstjänstemän i säkerhets- eller ordningstjänst vissa befogenheter att ingripa mot bl. a. störande personer. Bestämmelser om trafiknykterhetsbrott av förare av motordrivna spårfordon på en järnväg eller tunnelbana finns sedan den 1 juli 1982 i *lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*. Reglernas placering i trafikbrottslagen har ansetts vara en provisorisk lösning i avvaktan på en samlad järnvägstrafiklagstiftning.

Vid sidan av den nu redovisade lagstiftningen finns för internationell befordran, dvs. befordran till eller från utlandet, särskilda bestämmelser. De är grundade på internationella fördrag, nämligen 1970 års fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM) och 1970 års fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV). Dessa fördrag har införlivats med svensk rätt huvudsakligen genom *kungörelsen (1974:748) om internationell järnvägstransport*. Den ovannämnda lagen från 1976 om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande innehåller särregler för det fall att befordringen utförs som en internationell transport. Dessa särregler grundas på den s. k. tilläggskonventionen till CIV om järnvägs ansvarighet i de fall då resande dödas eller skadas.

I syfte att få till stånd en samlad lagstiftning om befordran med järnväg tillkallades år 1972 en särskild utredare. Utredningen avlämnade år 1974 ett delbetänkande (SOU 1974:89) Ny järnvägslagstiftning I, Järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Betänkandet lades till grund för 1976 års lag i detta ämne. Utredningen har år 1980 avgivit sitt slutbetänkande (SOU 1980:37) Ny järnvägslagstiftning II, Förslag till ny järnvägstrafiklag m. m. I betänkandet har utredningen behandlat frågor om en lagreglering av järnvägsbefordran av gods och inskrivet resgods samt en reformering av reglerna om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet. Betänkandet har efter sedvanlig remissbehandling lagts till grund för de nu aktuella förslagen i proposition 117.

På det internationella området har år 1980 tillkommit ett nytt fördrag, COTIF, som träder i kraft den 1 maj 1985 och då ersätter CIM och CIV samt tilläggskonventionen till CIV. Lagutskottet har i sitt betänkande LU 1984/85:17 tillstyrkt att riksdagen med bifall till proposition 33 godkänner

COTIF och antar ett av tillträdet till konventionen föranlett förslag till lag om internationell järnvägstrafik. Riksdagen har den 14 mars 1985 godkänt betänkandet.

Propositionernas huvudsakliga innehåll

I *proposition 117* läggs fram förslag till en ny järnvägstrafiklag. Lagen innehåller en samlad reglering av järnvägens och andra spårforetags förhållande till transportkunderna och till dem som skadas till följd av spårdriften. Den nya lagen föreslås gälla inte bara trafik med järnväg utan också i vissa delar trafik med tunnelbana och spårväg.

I lagförslaget regleras befordran av passagerare, gods och inskrivet resgods. Lagförslaget innehåller också bestämmelser om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet, dvs. dess ansvarighet för skador på personer som inte är passagerare och på egendom som inte befordras som gods eller inskrivet resgods. Slutligen ges också vissa bestämmelser om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik. Den nya järnvägstrafiklagen föreslås ersätta de inledningsvis redovisade, 1886 års ansvarighetslag, 1916 års lag om tillämpningen av 1886 års lag på elektrisk järnväg, 1975 års lag om ordning och säkerhet inom järnvägsområde, 1976 års lag om ansvarighet vid befordran av resande samt 1966 års järnvägstrafikstadga.

De nu föreslagna reglerna i järnvägstrafiklagen innebär inte några större sakliga ändringar i förhållande till gällande bestämmelser. Reglerna om järnvägens ansvarighet för skador som tillfogas tredje man har dock arbetats om helt. Som huvudregel föreslås att järnvägen skall ersätta sådana skador även om den inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse (strikt ansvar). Järnvägen svarar emellertid bara vid vårdslöshet för skador som vid en kollision mellan ett spårfordon och ett motorfordon tillfogas ett motorfordon eller personer eller egendom som befordras med ett motorfordon.

I propositionen föreslås också att till järnvägstrafiklagen förs över de i trafikbrottslagen intagna bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet vid förande av motordrivna spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Bestämmelserna föreslås omfatta inte bara förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg utan också andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. Den s. k. promilleregeln skall dock inte gälla andra personalkategorier än förare.

I *proposition 33* läggs, såvitt nu är i fråga, fram förslag till ändringar i den nya järnvägstrafiklagen och i den ovannämnda lagen om ändring i körkortslagen. Ändringarna är föranledda dels av Sveriges tillträde till COTIF, dels av ett i proposition 1984/85:21 framlagt förslag till ändringar i trafikbrottslagen. Sistnämnda proposition har sedermera återkallats av regeringen (skr. 1984/85:91).

Allmänna överväganden

Som framgår av vad utskottet inledningsvis anført är det järnvägsrättsliga regelsystemet i dag svårt att överblicka. Rättsreglerna är spridda i ett flertal författningar av vilka en del är ganska gamla. Det föreligger därför ett behov av en modernisering och systematisering av gällande bestämmelser. Härtill kommer att järnvägstrafikstadgan, som har beslutats av regeringen, innehåller bestämmelser av civilrättslig karaktär som berör enskilda inbördes förhållanden i ekonomiskt avseende, dvs. bestämmelser som enligt 1974 års regeringsform måste beslutas av riksdagen genom lag. Som framhålls i proposition 117 talar därför även konstitutionella skäl för att järnvägslagstiftningen reformeras.

Också i materiellt hänseende finns det ett behov av en reform. Framför allt när det gäller järnvägens skyldighet att utge skadestånd till andra skadelidande än resande är den nuvarande lagstiftningen föråldrad. Medan andra transportmedel numera har ett strikt ansvar för sådana skador är järnvägen ansvarig endast om den förfarit vårdslöst. Det förhållandet att en utomstående som skadas vid järnvägs- eller spårvägsolycka måste visa att vårdslöshet förelegat på spårfordonets sida leder ofta till att den skadelidande blir utan ersättning. Särskilt när spårfordon uppträder i samma trafikmiljö som andra transportmedel ter sig olikheterna i skadeståndsansvar helt omotiverade. Situationen att en fotgängare utan att se sig för stiger ut i gatan från en spårvägsrefuge och blir påkörd av en bil skiljer sig inte mycket från situationen att fotgängaren stiger ut åt andra hållet och blir påkörd av en spårvagn. Ändå är det i förra fallet ingen tvekan om att han enligt trafikskadelagen får ut ersättning för de personskador han ådrar sig, medan han i det senare fallet ofta inte får något skadestånd alls. En reform av reglerna om spårfordons ansvarighet för utomstående skadelidande är således synnerligen angelägen.

Det nu föreliggande förslaget till järnvägstrafiklag innebär en önskvärd samling och systematisering av den civilrättsliga regleringen rörande järnvägstrafik. I förslaget ges också vissa viktiga offentligrättsliga bestämmelser om ordning och säkerhet i järnvägstrafik. Enligt utskottets mening tillgodoser lagförslaget de krav som såväl från saklig som från lagstiftningsteknisk synpunkt kan ställas på en modern järnvägstrafiklagstiftning. En betydande fördel är att lagförslaget omfattar även tunnelbanor och spårvägar vilka som transportmedel har stora likheter med järnvägar. Att inte samtliga bestämmelser föreslås tillämpliga på tunnelbana och spårväg har sin grund i att dessa transportmedel endast är avsedda för befordran av passagerare.

Den nya järnvägstrafiklagstiftningen föreslås bli tvingande till trafikantens förmån (2 §). Avtal som avviker från bestämmelserna om godsbefordran skall dock enligt förslaget få träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt. Utskottet vill för sin del understryka att det är viktigt att bestämmelser som ges till trafikanternas skydd inte

skall kunna åsidosättas genom avtal. Utskottet har dock inget emot att avtalsfrihet får råda i de speciella undantagssituationer som angivits i lagförslaget.

Utskottet kan sålunda helt ansluta sig till grundprinciperna för lagförslaget. I det följande kommer utskottet att behandla vissa enskildheter i lagförslaget och några därmed sammanhängande frågor vilka föränlett motionsyrkanden eller eljest tilldragit sig utskottets uppmärksamhet.

Järnvägens ansvarighet vid personbefordran

Järnvägs ansvarighet vid personbefordran regleras, som inledningsvis nämnts, i 1976 års lag om ansvarighet vid befordran av resande. Lagen innehåller regler för såväl inrikes som internationell trafik. Enligt lagen har järnvägen i princip ett strikt ansvar för personskador som i följd av järnvägsdriften har tillfogats en passagerare medan denne uppehöll sig på eller steg på eller av ett järnvägsfordon. För skador på egendom som resande bär på sig eller för med sig som handresgods svarar järnvägen endast om fel eller försummelse föreligger på järnvägens sida. Har den resande emellertid samtidigt lidit personskada, som järnvägen är ansvarig för, svarar järnvägen också för skador på sådan egendom oavsett om försummelse föreligger. Ersättningen för saksador är i princip begränsad till 5 000 kr. per resande.

1976 års lag bygger på den s. k. tilläggskonventionen till CIV, och regleringen är till stor del gemensam för internationell och inrikes trafik. När Sverige tillträdde tilläggskonventionen skilde sig reglerna för inrikes befordran och internationell befordran inte åt i något väsentligt hänseende. Förhållandena har emellertid numera ändrats. Det föreligger sålunda betydande olikheter mellan reglerna i CIV och den svenska reglering som gäller för inrikes trafik bl. a. i fråga om beräkning av ränta på obetalat skadestånd för skador som tillfogas en resande. Tilläggskonventionen kommer att den 1 maj 1985 ersättas av det nya järnvägsfördraget COTIF. Konventionens bestämmelser har i allt väsentligt utan ändring i sak tagits upp i COTIF. Staterna har emellertid getts möjlighet att förbehålla sig rätten att inte tillämpa samtliga regler om järnvägens ansvarighet, när resande dödas eller skadas, på sina egna medborgare och utlänningar med hemvist i staten (artikel 3 i bilag A). Utskottet har nyligen (LU 1984/85:17) tillstyrkt att riksdagen med bifall till proposition 33 i denna del godkänner COTIF, dock med sådant förbehåll som avses i artikel 3.

I proposition 117 föreslås att reglerna i 1976 års lag förs över till 2 kap. i den nya järnvägstrafiklagen. I princip tas bestämmelserna in i den nya lagen i oförändrat skick. Regleringen av järnvägens skadeståndsansvar i samband med kollision mellan ett spårfordon och ett motorfordon samordnas dock med trafikskadelagen. Vidare föreslås en viss ändring av bestämmelsen om begränsning av ersättningskyldigheten vid skada på handresgods. I det i proposition 33 framlagda förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen

görs vissa tillägg och ändringar föranledda av Sveriges tillträde till COTIF.

Utskottet, som godtar de i de båda propositionerna framlagda förslagen, har inarbetat de i proposition 33 föreslagna ändringarna i den nya järnvägstrafiklagen (*bilaga 3*).

Som framgår av det ovan anförda har reglerna om *ansvarsbegränsning vid skada på handresgods* i förslaget till ny järnvägstrafiklag fått en något annan utformning än den som för närvarande gäller. Såvitt avser inrikes trafik är det nuvarande begränsningsbeloppet 5 000 kr. I enlighet med utredningens förslag förordar departementschefen att gränsen för järnvägens ansvarighet knyts till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. När 1976 års lag trädde i kraft utgjorde 5 000 kr. hälften av basbeloppet. Som nytt begränsningsbelopp föreslås därför ett halvt basbelopp vilket för närvarande är 10 900 kr.

Utskottet erinrar om att riksdagen redan vid antagandet av 1976 års lag med anledning av ett motionsyrkande prövade frågan huruvida begränsningsbeloppet borde knytas till basbeloppet. Utskottet anförde då i sitt av riksdagen godkända betänkande LU 1975/76:7 bl. a. att det i lagstiftningen hade blivit allt vanligare att knyta an viss värdegräns till basbeloppet. Utskottet hade därför förståelse för motionärernas yrkande att begränsningsbeloppet skulle bestämmas till ett halvt basbelopp. Utskottet påpekade emellertid att ansvarighetsgränserna, när det gällde den transporträttsliga lagstiftningen i övrigt, angavs i fasta penningbelopp. De transporträttsliga ansvarighetsreglerna vilade ofta på internationella överenskommelser, vilket enligt utskottets mening försvårade en särlösning för svensk rätts del. Utskottet var därför inte berett att i det då aktuella lagstiftningsärendet tillämpa en annan princip för bestämmande av ansvarighetsgränsen.

Sedan dess har i allt fler sammanhang olika värdegränser knutits till basbeloppet. Orsaken härtil är att en fast värdegräns snart urholkas av inflationen och då måste ändras. Enligt utskottets mening är det tillfredsställande att även ansvarsbegränsningsbeloppet vid skada på handresgods nu kan knytas till basbeloppet. Utskottet tillstyrker att begränsningsbeloppet i enlighet med departementschefens förslag bestäms till ett halvt basbelopp.

För internationella järnvägstransporter gäller för närvarande ett begränsningsbelopp om 2 000 s. k. Germinalfrancs, vilken beloppsgräns också har tagits in i förslaget till järnvägstrafiklag. Germinalfrancs är en fiktiv beräkningsenhet, som innehåller en bestämd guldmängd. Utvecklingen under senare år har inneburit att många internationella konventioner, som innehåller fiktiva värdeenheter baserade på guld, har reviderats varvid dessa värdeenheter bytts ut som beräkningsenhet mot Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). I det nya järnvägstrafikfördraget COTIF används som beräkningsenhet just SDR. I förslaget i proposition 33 till ändring i förslaget till järnvägstrafiklag byts därför Germinalfrancs ut mot SDR som beräkningsenhet. Ändringsförslaget föranleder ingen erinran från utskottets sida.

Utskottet övergår härefter till att behandla en typ av skada som inte regleras i 1976 års lag och som inte heller tagits med i förslaget till järnvägstrafiklag, nämligen *skada till följd av dröjsmål vid personbefordran*. Med dröjsmålsskada avses härvid endast s. k. ren förmögenhetsskada, dvs. sådan ekonomisk skada som uppkommer på annat sätt än på grund av skador på person eller egendom.

Dröjsmålsskador kan vara av olika slag. En resande kan på grund av dröjsmål få ökade kostnader under resan, t. ex. kostnader för hotell, måltider, telefon och för andra trafikmedel (fördyring). Den resande kan också tänkas gå miste om inkomster eller andra ekonomiska värden (värdebortfall). Så kan han t. ex. komma för sent för att hinna med en charterresa för vilken han betalat biljettavgift och för vilken någon återbetalning av den erlagda avgiften inte medges.

Även om det i dag inte finns någon författningsreglering av dröjsmålsansvaret innehåller de "normalvillkor i järnvägstrafik" som järnvägarna tillämpar vissa bestämmelser härom. En resande som ingår ett befordringsavtal med en järnväg anses ha accepterat att hans rättigheter i händelse av dröjsmålsskada skall bedömas enligt normalvillkoren. Enligt artikel 12.4 i normalvillkoren åtar sig järnvägen inte någon skyldighet att lämna ersättning till den resande för skada till följd av tågförsening, tågställelse eller förfelad anslutning. Genom ett tillägg har den resande emellertid sedan år 1979 rätt till gottgörelse för skäligen utlägg för kost och logi, om sådant ej tillhandahålls av järnvägen, samt för telemeddelanden och vidarebefordran. Utlägg för vidarebefordran med flyg eller med taxi på osedvanligt långa sträckor ersätts dock endast om särskilda skäl föreligger. Till följd av normalvillkoren har alltså järnvägen en avtalsrättslig förpliktelse att i viss omfattning ersätta skada på grund av dröjsmål i samband med personbefordran.

I propositionen anför departementschefen att han anser att järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran i vart fall inte för närvarande bör lagregleras. Några regler om dröjsmålsskada har därför inte tagits in i förslaget till järnvägstrafiklag.

Departementschefens uttalanden kritiseras i motion 2762 (m). Motionären hänvisar till att såväl i köplagen som i förslaget till ny konsumenttjänstlag är en näringsidkare skadeståndsskyldig gentemot en konsument som tillfogas skada på grund av fel eller dröjsmål, såvida inte näringsidkaren visar att skadan inte berott på försummelse. Enligt motionären kan en försening åsamka också en resenär kännbar ekonomisk skada. Han kan t. ex. förlora arbetsinkomst genom att komma fram till bestämmelseorten för sent eller han kan gå miste om en god affärsuppgörelse. Till ekonomisk skada kan också hänföras besvär, tidsförlust och obehag som inte kan direkt mätas i pengar, t. ex. förlust av fritid. I nu angivna fall får resenären ta hela ansvaret för järnvägens oförmåga att uppfylla befordringsavtalet. Motionären anser att den påtalade ordningen inte är godtagbar från den enskildes synpunkt. Den i normalvillkoren intagna ansvarsbegränsningsklausulen bör därför,

oavsett om klausulen verkligen kan upprätthållas vid en prövning enligt 36 § avtalslagen, enligt motionärens mening upphävas av riksdagen. Motionären yrkar vidare att ett stadgande om ansvar för dröjsmålskada införs i 2 kap. i järnvägstrafiklagen.

Vad först angår frågan om ett upphävande av artikel 12.4 i normalvillkoren vill utskottet hänvisa till att normalvillkoren utgör standardvillkor som har upprättats av statens järnvägar och Svenska järnvägsföreningen, som är en sammanslutning av landets enskilda järnvägar, på grundval av föreskrifter i järnvägstrafikstadgan. Normalvillkoren är således en helt privaträttslig avtalsreglering. Riksdagen kan följaktligen inte, såsom motionären yrkar, upphäva artikel 12.4 i normalvillkoren.

Beträffande därefter frågan om en lagreglering av dröjsmålsansvaret erinrar utskottet till en början om att regler om dröjsmålsansvar finns i annan transporträttslig lagstiftning. Enligt 188 § sjölagen (Sjöl) är sålunda bortfraktaren ansvarig för skada till följd av att passagerare försenas, om skadan vållas genom fel eller försummelse. Det ankommer på bortfraktaren att till fredande från ansvar visa att skadan inte orsakats genom vållande från hans sida (191 § Sjöl). Bortfraktarens ersättningskyldighet är begränsad till ca 6 000 kr. Bortfraktaren kan dock åta sig en vidsträcktare ansvarighet, och han kan vidare föreskriva att passageraren skall bära en självrisk om ungefär 75 kr. Också i fråga om passagerarbefordran med luftfartyg finns ett lagstadgat dröjsmålsansvar. Enligt bestämmelser i 9 kap. 19 och 20 §§ luftfartslagen (LuftL) har fraktföraren ett presumtionsansvar vid dröjsmål. Vilken tidsutdräkt som fordras för att dröjsmål skall föreligga är dock inte närmare reglerat. Ett överskridande av de i tidtabell angivna tiderna anses emellertid inte utan vidare innebära att dröjsmål är för handen. Också flygtransportörens ansvarighet för dröjsmålstid är summamässigt begränsad. När det gäller personbefordran med vägfordon finns, i likhet med vad som gäller i fråga om befordran med spårfordon, inte någon lagreglering av dröjsmålsansvaret.

Bestämmelserna i Sjöl och LuftL gör ingen skillnad mellan fördyring och värdebortfall, utan båda skadetyperna ersätts. Av en av utredningen företagen undersökning framgår att krav på ersättning för dröjsmålskada vid sjö- eller lufttransport dock framställts endast i några enstaka fall.

Utredningen har utförligt behandlat frågan om järnvägens ansvarighet för skador till följd av dröjsmål vid personbefordran. Utredningen har därvid ansett att en resande inte enligt skadeståndslagen kan få ersättning av järnvägen för dröjsmålskakador. Enligt utredningen torde inte heller allmänna kontraktsrättsliga regler ge någon praktiskt användbar grund för anspråk på ersättning för dröjsmålskakador. Ersättningsmöjligheterna inskränker sig därför i princip till sådana dröjsmålskakador som omfattas av artikel 12.4. I det sammanhanget har utredningen dock påpekat att med dröjsmålskada inte bör sammanblandas skador som hänför sig till vad som förekom vid avtalets ingående (vållande in contrahendo). Sådana skador kan vållas genom att

t. ex. den resande ylseleds av att en tid anges felaktigt i en officiell tidtabell eller i hans biljett. Enligt utredningen torde den i normalvillkoren artikel 12.4 intagna friskrivningsklausulen inte kunna anses tillämplig i dylika fall, utan järnvägen måste i samma utsträckning som rättssubjekt i allmänhet svara för vållande in contrahendo.

I anslutning till det anförda vill utskottet hänvisa till att allmänna reklamationsnämnden i ett beslut den 15 oktober 1984 (Dnr 84/R 3622) prövat ersättning för en skada i form av fördyring (utlägg för taxi) föranledd av felaktig eller ofullständig upplysning om tidpunkten för anslutningståg. Enligt anvisningar i SJ:s tidtabell är SJ inte skyldig att ersätta någon för sådana olägenheter eller förluster som kan bli en följd av missuppfattade, ofullständiga, oriktiga eller missvisande upplysningar per telefon eller vid besök. Allmänna reklamationsnämnden ansåg att en total friskrivning från allt ansvar för oriktiga, ofullständiga eller missvisande upplysningar från järnvägspersonalens sida var oskälig. Med hänsyn härtill och till de uppgifter som lämnats om vad som förekommit vid köpet av biljetten rekommenderade nämnden SJ att ersätta den resande hans utlägg för taxi med fordrat belopp.

När det gäller frågan om ersättning för dröjsmålsskada i form av fördyring delar utskottet utredningens och departementschefens uppfattning att en lagreglering inte är behövlig. Genom det tillägg som efter förhandlingar och överenskommelse mellan SJ och konsumentverket/KO gjordes år 1979 till artikel 12.4 i normalvillkoren har de resande fått sådana möjligheter till ersättning för fördyring av resor som kan anses motsvara rimliga krav. Klausulen är visserligen inte heltäckande och i vissa fall har den medfört tolkningsproblem. Utskottet vill peka på att den bl. a. inte ger någon upplysning om vilken ersättning som lämnas om en försenad resande hyr en bil för att kunna ta sig fram till bestämmelseorten. Allmänna reklamationsnämnden har emellertid nyligen i ett beslut (Dnr 84/R 3854) ansett att en sådan kostnad bör kunna jämföras med utlägg för taxiresa. Det förhållandet att det finns vissa brister i den gällande ersättningsklausulen utgör enligt utskottets mening inte någon grund för att nu kräva lagstiftning. I stället bör bestämmelserna i artikel 12.4 ses över. Utskottet anser för sin del att ersättningsregler som förhandlas fram mellan järnvägarnas representanter och konsumentverket/KO bör kunna på ett smidigare och bättre sätt täcka de olika fördyringsskador som kan uppkomma än en lagreglering kan göra.

Något annorlunda är förhållandet när det gäller skador i form av värdebortfall. För närvarande innehåller normalvillkoren inget om ersättning för sådana skador, och någon ersättning vid sidan av villkoren synes inte ha lämnats. Med hänsyn till att järnvägarna på många sträckor har en monopolställning i fråga om befordran av resande torde inte heller kommersiella skäl leda till ett ökat intresse från järnvägarnas sida att ge ersättning i nu aktuella fall. Som framgår av vad utskottet i det föregående anført är däremot sjö- och lufttrafikföretag skyldiga att lämna ersättning för värde-

bortfall vid dröjsmålsskada. Enligt utskottets mening talar därför – vilket också departementschefen framhåller – vissa principiella skäl för att införa en lagregel, som tillförsäkrar järnvägspassagerare ersättning för i varje fall vissa värdebortfall. Man kan emellertid inte bortse från att det finns omständigheter som försvårar en lagreglering av järnvägs ansvarighet för dröjsmålsskada. I betydligt större utsträckning än när det gäller sjö- eller lufttransporter består järnvägsresor av flera på varandra följande delbefordringar med skilda transportenheter. Även en ganska obetydlig försening i ett transportled kan leda till betydande förseningar innan slutmålet nås. Som utredningen påpekat måste en lagreglering av dröjsmålsansvaret rimligtvis innehålla någon spärr som förhindrar att en inträffad försening kan utlösa dröjsmålsansvar inom alla delar av ett vittförgrenat järnvägsnät. Vidare bör beaktas att järnvägs- och spårvägsresor kan omfatta mycket korta sträckor. Ett utbyggt dröjsmålsansvar för sådana resor skulle medföra betydande problem. Som departementschefen anför måste därför en lagregel troligen förses med så många olika begränsningar att ersättningsskyldighet för järnvägen i själva verket skulle komma att föreligga endast sällan.

Det bör tilläggas att under remissbehandlingen av utredningens betänkande inte någon remissinstans har uttalat sig för en lagreglering. Konsumentverket anser t. o. m. att det inte är lämpligt att en lagreglering införs. En smidigare lösning kan enligt verket uppnås genom enbart normalvillkoren. Verket har uppgivit att man avser att förhandlingsvägen återkomma till denna fråga.

Med hänsyn till det anförda delar utskottet departementschefens uppfattning att dröjsmålsskada i form av värdebortfall inte bör lagregleras.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet således att det inte finns något behov av att lagreglera ersättning för dröjsmålsskada vid fördyring av resa och att det inte heller i vart fall för närvarande bör ske en lagreglering av ersättning för värdebortfall. Utskottet avstyrker således bifall till motion 2762.

Utskottet vill tillägga att frågan om en lagstiftning kan få en förnyad aktualitet om konsumentverket inte skulle uppnå en godtagbar lösning förhandlingsvägen.

Järnvägens utomobligatoriska ansvarighet

Som framgår av det tidigare anförda är det viktigaste materiella inslaget i propositionen reformeringen av järnvägens ansvarighet för skada som uppkommer för tredje man. Reglerna härom har tagits in i 5 kap. i förslaget till ny järnvägstrafiklag. Reformen innebär i huvudsak att järnvägen i fråga om skador som tillfogas tredje man till följd av järnvägens drift blir ansvarig även om järnvägen inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Järnvägen får således ett strikt ansvar för skada som tillfogas tredje man. Med järnväg jämföras i propositionen tunnelbana och spårväg.

Från det strikta ansvaret görs dock visst undantag. Enligt 5 kap. 1 § andra stycket i den nya järnvägstrafiklagen är järnvägen fri från ansvarighet om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om järnvägen hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den. En motsvarande ansvarsfrihetsgrund har tagits in i 2 kap. 1 § och gäller i fråga om ansvar för skador som drabbar resande.

Utskottet finner det tillfredsställande att tredje man nu äntligen får ett godtagbart skydd även vid skador till följd av järnvägsdrift. Det föreslagna strikta ansvaret kommer att gälla inte bara för helt utomstående skadelidande utan även för järnvägens egna anställda, post- och budpersonal som tjänstgör på tåget, personal för resandeservice m. fl. Utskottet tillstyrker förslaget. Utskottet har inte heller något att erinra mot de föreslagna ansvarsfrihetsgrunderna. Såvitt utskottet kan bedöma torde de bli tillämpliga endast i rena undantagsfall av force majeure-karaktär.

Utskottet kommer i det följande att beröra vissa tillämpningsproblem som uppkommer vid transport av gods och då framför allt av s. k. farligt gods. I samband därmed kommer utskottet att behandla motionerna 529, 2505, 2764 och 2245 vari yrkas införandet av obligatoriska miljöskydds- och kemikalieförsäkringar för täckande av skador som uppkommer vid handhavandet av farliga produkter.

Vid *transport av farligt gods* kan uppkomma skador där den utlösande omständigheten är att hänföra enbart till det transporterade godsets inneboende egenskaper. Som exempel härpå nämns i propositionen det fallet att en last av farligt gods exploderar eller börjar brinna till följd av en kemisk reaktion i lasten som är oberoende av att godset transporteras med järnväg och oberoende av hur godset hanteras under transporten. Fråga uppkommer då om järnvägen skall behöva ersätta skador som egentligen inte beror på annat än att godset är i järnvägens vård, när den risk som härrör från godsets inneboende egenskaper utlöses. I slutprotokollet i propositionen (s. 317–320) diskuteras frågan ingående. Departementschefen anser att skadans samband med själva järnvägsdriften i nu angivet fall är så uttunnat att skadan enligt hans mening inte bör hänföras till järnvägsdriften. Den ovan redovisade ansvarsfrihetsgrunden i 5 kap. 1 § andra stycket blir då tillämplig. Enligt departementschefen bör det anförda inte gälla bara i fråga om skador under själva transporten utan även om skador i ett motsvarande fall uppkommer i samband med lastning eller lossning.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till departementschefens ställningstagande. Enligt utskottets mening är det rimligt att järnvägen inte skall vara skadeståndsskyldig i sådana fall där skadan enbart beror på det transporterade godsets inneboende egenskaper. Utskottet vill emellertid peka på att järnvägen kan bli skadeståndsskyldig även om skadan inte kan hänföras till själva järnvägsdriften, nämligen om järnvägen försummat att vidta de åtgärder för att undgå eller förebygga den skadevällande omständigheten

som rimligen hade kunnat krävas av järnvägen. Vidare bör observeras att – om en skadelidande framställer skadeståndsanspråk – det åligger järnvägen att visa att skadan uppkommit på sådant sätt att ansvarsfrihet föreligger. Det anförda innebär enligt utskottets mening att järnvägen endast i enstaka fall kan undgå ansvar för en inträffad skada.

Även om antalet skadefall där järnvägen blir fri från ansvar sålunda torde bli litet kan likväl i det enskilda fallet betydande skador uppkomma. Fråga blir då hur de skadelidande skall kunna få ersättning för sina skador, om inte järnvägen är ansvarig. I motion 2764 (c) begärs att regeringen skall utreda denna fråga och lägga fram förslag till lagstiftning kombinerad med ansvarsförsäkring för i första hand kemikalier. Nära samband med denna fråga har också de krav på obligatorisk miljöskyddsförsäkring resp. kemikalieförsäkring som framställts i de under allmänna motionstiderna 1984 och 1985 väckta motionerna 529 (m), 2506 (c) och 2245 (c).

Utskottet vill med anledning av sistnämnda motionsyrkanden erinra om att en ansvarsförsäkring endast försäkrar det ansvar som enligt gällande rätt kan utkrävas av skadevällaren/försäkringstagaren. Genom en obligatorisk ansvarsförsäkring kommer man visserligen till rätta med de fall då en identifierad skadeståndsskyldig inte har ekonomiska möjligheter att betala skadestånd men löser inte de problem som ligger i svårigheterna att styrka orsakssammanhanget mellan en skadebringande produkt (eller handling) och skadan samt oaktksamhet hos den ansvarige. För att en obligatorisk ansvarsförsäkring skall innebära ett förbättrat skydd i sistnämnda avseenden fordras också en skärpt ansvarslagstiftning. Från ansvarsförsäkringen är att skilja sådan försäkring som visserligen betalas av den skadegörande verksamheten men direkt skyddar den skadelidande och där ersättning utgår utan att något ansvar åläggs en skadevällare. Som exempel på en sådan försäkring kan nämnas läkemedelsförsäkringen, som bygger på att företag som tillverkar eller importerar läkemedel frivilligt åtar sig att ersätta läkemedelskada och att detta åtagande försäkras hos ett särskilt försäkringskonsortium. Ersättningen utgår från försäkringen på objektiva grunder, och vissa avsteg har gjorts från kravet på styrkt orsakssammanhang mellan läkemedelsföretagets verksamhet och skadan.

I fall där skada inträffar i samband med järnvägstransport men där omständigheterna är sådana att järnvägen enligt ovan går fri från ansvar torde enligt utskottets mening ersättningskyldighet någon gång kunna åläggas avsändaren. Så kan t. ex. bli fallet om avsändaren underlåtit att underrätta järnvägen om ett förhållande, som om det hade varit känt för järnvägen, inneburit att järnvägen kunnat förebygga att skada uppkommit. Möjlighet torde någon gång också föreligga att rikta ett skadeståndsanspråk mot tillverkare eller mot importör av det transporterade godset. När det gäller tillverkarens eller importörens ansvar finns dock ingen särskild lagstiftning, utan i princip blir de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna i skadeståndslagen tillämpliga. Dessa regler innebär att en skadelidande

måste för att få ersättning visa att orsakssammanhang föreligger mellan skadan och produkten, att skadan orsakats av en defekt i produkten samt att tillverkaren eller hans anställda gjort sig skyldiga till försummelse. Ofta torde det vara mycket svårt att fullgöra denna beviskyldighet. Det bör emellertid observeras att rättspraxis, när det gäller rent industriella produkter och framför allt produkter som erbjuder särskilda risker, ställer höga krav på aktsamhet hos tillverkaren. Genom att tillverkaren åläggs att visa att han uppfyllt stränga aktsamhetskrav har tillverkarens ansvar i viss mån närmat sig ett strikt ansvar för fel i produkten. Även med ett sådant strängare ansvar för tillverkaren av farligt gods finns det emellertid alltså vissa skador som kommer att falla utanför tillverkarens ansvar.

Utskottet vill vidare peka på att farligt gods, t. ex. kemiska produkter, även kan orsaka andra skador än rena sak- och personskador, t. ex. föroreningsskador och andra miljöskador. När det gäller sådana skador är i dag möjligheten att få ersättning begränsad.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet således att, även om den nya skadeståndsregleringen i järnvägstrafiklagen innebär ett avsevärt ökat skydd för den som skadas med anledning av trafik med järnväg, det alltså finns ett behov av att förbättra skyddet för skadelidande beträffande vissa typer av skador. Enligt utskottets mening synes det i vart fall för närvarande inte möjligt att uppnå ett sådant skydd innanför järnvägslagstiftningens ram. Problemet med dessa skador måste därför lösas på annat sätt.

Det behov av ett bättre skydd för vissa *produktskador* och *miljöskador* som föreligger i samband med järnvägstrafik gäller, såsom utskottet år 1983 med anledning av motioner framhöll (LU 1983/84:8), generellt för produktskador och miljöskador. Utskottet erinrade då om att produktansvarskommittén år 1979 hade lagt fram ett förslag till produktansvarslag, som ålägger tillverkare och importörer ett särskilt ansvar för personskador. Förslaget var vid tidpunkten för utskottets behandling av motionerna föremål för beredning inom justitiedepartementet, och enligt vad utskottet inhämtade avvaktade man det arbete som pågick på det internationella planet. Utskottet understök att det med hänsyn till den svenska industrin var angeläget att generella regler om produktansvar så långt möjligt anpassades till de internationella reglerna på området. Framför allt fanns det skäl att avvakta den fortsatta utvecklingen inom EG. Utskottet hänvisade även till det samarbete på området som pågick mellan de nordiska länderna.

I fråga om miljöskador hänvisade utskottet till att miljöskadeutredningen våren 1983 lagt fram ett förslag till miljöskadelag som ålägger fastighetsägaren ett strikt ansvar vid miljöfarlig verksamhet. Utredningen hade i sitt betänkande också diskuterat olika ersättningsystem för sådana miljöskador som faller utanför den föreslagna miljöskadelagens tillämpning men funnit att dessa ersättningsalternativ fordrade mera ingående utredningar. Utskottet inhämtade att ett förslag till miljöskadelag kunde beräknas föreläggas riksdagen under våren 1984. Med hänsyn härtill avstyrktes bifall till motionerna.

Enligt vad utskottet nu inhämtat är produktansvarskommitténs betänkande alltjämt föremål för överväganden inom justitiedepartementet. I samband därmed undersöks också möjligheterna att för kemikalieområdet få till stånd en försäkringslösning av motsvarande slag som gäller för läkemedelsskada. När något förslag kan föreläggas riksdagen är ännu inte möjligt att uttala sig om. Beträffande miljöskadorna har i vårens propositionsförteckning avisera- rats att ett förslag till miljöskadelag skall föreläggas riksdagen i maj 1985. Med hänsyn till att någon lagremiss ännu inte färdigställt är det dock tveksamt om detta tidsschema kan hållas. Enligt vad utskottet erfarit är avsikten att regeringen i samband med avlämnandet av propositionen skall redovisa hur det fortsatta utredningsarbete som miljöskadeutredningen efterlyst skall bedrivas.

Med hänsyn till det arbete på området som sålunda pågår och med beaktande av att ett förslag till miljöskadelag kan beräknas föreläggas riksdagen inom en inte alltför avlägsen tidpunkt anser utskottet att det inte är påkallat att motionerna 529, 2506, 2764 och 2245, föranleder någon vidare åtgärd från riksdagens sida.

Trafiknykterhetsbrott vid spårtrafik

Straffbestämmelser om rattonykterhet och rattfylleri vid förande av spårfordon finns i trafikbrottslagen. Bestämmelserna har gällt såvitt avser spårvagn sedan den 1 januari 1976 och i fråga om järnvägsfordon och tunnelbanetåg sedan den 1 juli 1982. I samband med att straffansvar infördes för förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg uttalade departementsche- fen (prop. 1981/82:204) att regleringen av dessa förares straffansvar borde ske i den nya järnvägstrafiklag som var under utarbetande och att placering- en i trafikbrottslagen borde ses som en provisorisk lösning.

I proposition 117 föreslås att straffbestämmelserna, såvitt avser maskindri- vet fordon på järnväg eller tunnelbana, förs in i 6 kap. 2 § i järnvägstrafikla- gen. Samtidigt föreslås vissa ändringar i bestämmelserna. Sålunda anges i järnvägstrafiklagen inte något lägsta bötesstraff, såsom är fallet i trafikbrotts- lagen. Vidare har, och vilket är viktigare, straffansvaret utvidgats till att omfatta förutom förare även andra tjänstemän vid järnväg eller tunnelbana som har utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. De särskilda straffbestämmelserna för den som har fört ett spårfordon med viss alkohol- koncentration i blodet (de s. k. promillereglerna) föreslås dock inte gälla andra personalkategorier än förare.

Proposition 117 förelades riksdagen våren 1984 men hann då inte behandlas. Under hösten 1984 lade regeringen fram en proposition med förslag till ändring i trafikbrottslagens regler om trafiknykterhetsbrott (prop. 1984/85:21). Syftet med förslaget var att komma till rätta med den splittring i praxis som förekommer bland domstolarna. Vidare föreslogs vissa ändringar beträffande påföljderna. Ändringarna innebar en straffskärpning vid åter-

fall, medan vid okomplicerade rattfylleribrott av engångskaraktär utrymmet för böter ökade något.

I proposition 33 konstateras att i princip samma förutsättningar för straffbarhet bör gälla vid alla slags trafiknykterhetsbrott, oavsett om gärningen begås i vägtrafik eller i spårbunden trafik. I propositionen föreslås därför att bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott i det av riksdagen vid propositionens väckande ännu inte behandlade förslaget till järnvägstrafiklag anpassas till den föreslagna nya regleringen i trafikbrottslagen.

Sedan förslaget i proposition 21 om ändringar i trafikbrottslagen kritiserats i motioner från samtliga oppositionspartier återkallade regeringen i skrivelse den 15 november 1984 (skr. 1984/85:91) propositionen. Det av förslagen i proposition 21 föranledda förslaget i proposition 33 om ändringar i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen ligger dock alltjämt kvar hos riksdagen.

I motion 146 (yrkande 2) yrkas att 6 kap. 2 § i förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen skall avslås. I motion 147 erinrar motionärerna om kritiken mot förslaget till ändringar i trafikbrottslagen och då särskilt när det gäller påföljdsbestämmelserna. De noterar vidare att proposition 21 återkallats men att så inte är fallet beträffande motsvarande förslag i proposition 33. Enligt motionärerna bör nuvarande påföljdsbestämmelser i trafikbrottslagen gälla även för järnvägslagstiftningen. I stället för att som föreslås i proposition 33 anpassa 6 kap. 2 § i järnvägstrafiklagen till det återkallade förslaget i proposition 21 bör i stället en anpassning ske till gällande regler om påföljd i trafikbrottslagen.

Utskottet konstaterar för sin del att sedan regeringen återkallat proposition 21 saknas anledning att genomföra de i proposition 33 föreslagna ändringarna i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen. Riksdagen bör därför med anledning av motion 147 och med bifall till motion 146 (yrkande 2) avslå sistnämnda förslag. När det gäller motion 147 vill utskottet framhålla att dess yrkande sträcker sig något längre än till ett rent avslag på förslaget i proposition 33. Till den del av motionen som går utöver ett avslag återkommer utskottet i det följande.

I motionerna 2763 (fp) och 2765 (c, s, vpk) kritiserar förslaget i proposition 117 att *promilleregler*na skall gälla endast förare av spårfordon och inte övriga personalkategorier som omfattas av straffansvar för rattfylleri.

Motionären i motion 2763 anser att det är obegripligt att man inte vill använda sig av de bevismedel som finns för att fastställa om onykterhet har förekommit. Motionären erinrar om att straffbestämmelsen för trafiknykterhetsbrott tillkommit för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet och pekar på att en del av den aktuella personalen har uppgifter som i vissa fall kan anses mer ansvarsfulla från trafiksäkerhetssynpunkt än dem som föraren har. Enligt motionären har departementschefen inte heller åberopat något skäl för att i aktuellt hänseende göra åtskillnad mellan föraren och övriga personalkategorier. Motionären yrkar att riksdagen beslutar att promillereg-

lerna skall gälla samtliga personer som omfattas av straffansvaret för trafiknykterhetsbrott i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen.

Även i motion 2765 yrkas att riksdagen skall besluta att promillereglerna skall omfatta samtlig personal i säkerhetstjänst vid järnvägen. Motionärerna anser att begränsningen av promillereglerna till enbart förare kommer att leda till att arbetsledningen beträffande övrig personal i säkerhetstjänst måste med vittne kunna styrka att vederbörande varit så påverkad att han "måste antas" inte kunna utföra sina arbetsuppgifter på ett betryggande sätt. Detta förhållande kommer enligt motionärerna att skapa en omöjlig situation såväl för arbetsledare som för arbetsskamrater. Också den aktuella säkerhetspersonalen bör, anser motionärerna, ha ett intresse av att kunna fria sig mot misstanke om onykterhet genom blodprov. Motionärerna finner det betydligt enklare och mer jämlikt att promillereglerna tillämpas på all personal i säkerhetstjänst.

Utskottet anser för sin del att det är en betydande fördel att bestämmelserna om straffansvar för trafiknykterhetsbrott vid järnvägstrafik utsträcks till att gälla förutom förare även andra befattningshavare som har att utföra uppgifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten. Enligt utskottets mening är det nämligen viktigt att onykterhet vid utförandet av alla från säkerhetssynpunkt betydelsefulla uppgifter beivras. Förslaget innebär också att man för järnvägstrafiken får en ansvarsreglering motsvarande den som enligt sjölagen gäller för sjötrafiken. Som framhålls i propositionen är gruppen av befattningshavare med en från säkerhetssynpunkt betydelsefull ställning relativt begränsad och omfattar i princip endast tågledare och tågklarare. I vissa fall kan emellertid även andra befattningshavare ha viktiga säkerhetsuppgifter. Utskottet vill stryka under angelägenheten av att straffbestämmelsen i 6 kap. 2 § förslaget till järnvägstrafiklag blir tillämplig på alla befattningshavare som fullgör tjänst i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten.

Vad så angår "promillereglerna" delar utskottet departementschefens uppfattning att dessa regler inte bör omfatta andra personalkategorier än förare. Förhållandena när det gäller övriga personalkategorier är ofta av så skiftande natur att det skulle kunna uppkomma betydande svårigheter att tillämpa "promillereglerna" i fråga om andra befattningshavare än förare. Utskottet avstyrker därför bifall till motionerna 2763 och 2765.

Enligt trafikbrottslagen gäller för rattfylleri en straffskala som omfattar, om omständigheterna är mildrande, böter dock lägst 25 dagsböter. För rattnykterhet gäller ett minimistraff om tio dagsböter. Som framgår av vad utskottet ovan anfört innehåller förslaget till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen inga regler om *lägsta bötesstraff*.

I den med anledning av proposition 33 väckta motion 147, som närmast syftar till ett avslag på de i proposition 33 föreslagna ändringarna i reglerna om trafiknykterhetsbrott, yrkas att 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen skall anpassas till gällande regler om påföljder i trafikbrottslagen. Yrkan-

innefattar således en begäran om att även regler om lägsta bötesstraff skall införas i järnvägstrafiklagen. Om denna innebörd av yrkandet också varit avsedd framgår dock inte närmare av motionstexten.

Utskottet delar departementschefens uppfattning om att det inte är nödvändigt att i lagtexten ange ett lägsta bötesstraff. Utskottet tillstyrker därför att regler härom inte tas med i den nya järnvägstrafiklagen och avstyrker följaktligen bifall till motion 147 i denna del. Det bör understrykas att den i förhållande till trafikbrottslagen ändrade lagtexten inte får leda till en ändrad syn på det straffvärda i ett trafiknykterhetsbrott och en ändrad praxis i fråga om utdömandet av antalet dagsböter.

Propositionerna i övrigt

De i proposition 33 föreslagna ändringarna i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen har föranlett behov av justeringar i det förslag till lag om ändring i körkortslagen som lagts fram i proposition 117. I proposition 33 har därför lagts fram ett nytt förslag till (5) lag om ändring i körkortslagen.

Med hänsyn till att utskottet enligt ovan avstyrker de föreslagna ändringarna i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen avstyrks bifall även till det i proposition 33 framlagda förslaget till lag om ändring i körkortslagen.

Ikraftträdande m. m.

De i proposition 117 framlagda lagförslagen har föreslagits träda i kraft den 1 januari 1985 medan för lagförslagen i proposition 33 förordas ett ikraftträdande den 1 maj 1985. Lagförslagen i proposition 33 är huvudsakligen föranledda av Sveriges tillträde till COTIF vilket kommer att ske den 1 maj 1985. Med hänsyn härtill bör samtliga nu aktuella lagförslag träda i kraft vid sistnämnda datum. Det anförda innebär vidare att 4 § 4 mom. trafikbrottslagen skall upphöra att gälla med utgången av april 1985.

Utskottets hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *skada till följd av dröjsmål vid personbefordran* att riksdagen avslår motion 1983/84:2762,
2. beträffande *lägsta bötesstraff vid trafiknykterhetsbrott* att riksdagen avslår motion 1984/85:147 i denna del,
3. beträffande *promilleregler vid spårtrafik* att riksdagen med avslag på motionerna 1983/84:2763 och 1983/84:2765 godkänner vad utskottet anfört därom,
4. beträffande *reglering av trafiknykterhetsbrott i proposition 1984/85:33* att riksdagen

- a) med bifall till motion 1984/85:146 yrkande 2 och med anledning av motion 1984/85:147 i denna del avslår 6 kap. 2 § i det i proposition 1984/85:33 framlagda förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:000),
- b) avslår det i proposition 1984/85:33 framlagda förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
5. beträffande *järnvägstrafiklagen*
att riksdagen med anledning av proposition 1983/84:117 och proposition 1984/85:33 antar i *bilaga 3* intaget förslag till järnvägstrafiklag,
6. beträffande *lagen om straff för vissa trafikbrott*
att riksdagen antar det i proposition 1983/84:117 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott med följande såsom *Utskottets förslag* betecknade lydelse:

Propositionens förslag

Häri genom föreskrivs att 4 § 4 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall upphöra att gälla vid utgången av *december 1984*.

Utskottets förslag

Häri genom föreskrivs att 4 § 4 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall upphöra att gälla vid utgången av *april 1985*.

7. beträffande *övriga lagförslag*
att riksdagen antar i proposition 117 framlagda förslag till
- lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
 - lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
 - lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
- med den ändringen att lagförslagen skall träda i kraft den 1 maj 1985,
8. beträffande *obligatoriska miljöskydds- och kemikalieförsäkringar m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1983/84:529, 1983/84:2506, 1983/84:2764 och 1984/85:2245.

Stockholm den 21 mars 1985

På lagutskottets vägnar
PER-OLOF STRINDBERG

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Stig Olsson (s), Martin Olsson (c), Mona Saint Cyr (m), Arne Andersson i Gamleby (s), Ingemar Konradsson (s), Allan Ekström (m), Marianne Karlsson (c), Stig Gustafsson (s), Nic Grönvall (m), Sigvard Persson (c), Per Israelsson (vpk), Inga-Britt Johansson (s), Hagar Normark (s) och Berit Löfstedt (s).

Reservationer

1. Skada till följd av dröjsmål vid personbefordran (mom. 1)

Allan Ekström och Nic Grönvall (båda m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 11 med "När det" och slutar på s. 12 med "lösning förhandlingsvägen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening saknas rättsliga skäl för att behandla skada som uppkommit på grund av dröjsmål vid personbefordran på järnväg på *annat* sätt än som följer av rättsordningen i övrigt. Staten bör vara underkastad samma erkända rättsprinciper i sin egenskap av avtalspart som gäller för alla andra rättssubjekt i vanliga civilrättsliga relationer.

Som framgår av motionen är enligt en sådan, ur 23 § köplagen härledd, rättsgrundsats gäldenär ansvarig för skada som borgenär lidit genom dröjsmål, om gäldenären icke kan visa att dröjsmålet icke kan tillräknas honom såsom försummelse (presumtionsansvar); SOU 1984:16 s. 182 med där anmärkt litteratur. I överensstämmelse härmed föreslås för övrigt i propositionen till konsumenttjänstlag (31 §) att näringsidkare är skyldig att ersätta konsumenten skada som denne tillfogats på grund av fel eller dröjsmål, om inte näringsidkaren visar att skadan ej berott på försummelse av honom eller någon som på hans sida anlåtats för att utföra tjänsten. Det angivna stadgandet är tvingande (indispositivt). Regler om dröjsmålsansvar finns slutligen, som utskottet redovisat i det föregående, i annan transporträttslig lagstiftning (SjöL och LuftL).

Enligt vad som framgår av det ovan anförda har en resande i dag inte möjlighet att av järnvägen få gottgörelse för ren förmögenhetsskada annat än i ytterst begränsad omfattning. Den åsamkade skadan kan, som beskrivits i motionen, avse arbetsinkomst genom att resenären kommit fram till bestämmelseorten för sent eller förlust av en god affärsuppgörelse. Resenären kan vidare ha blivit ur stånd att infinna sig i rätt tid till avgången för en charterresa som han betalat. Han kan slutligen ha åsamkats mera omedelbara, direkta, kostnader med anledning av den inträffade förseningen. Till förmögenhetsskada är slutligen att hänföra besvär, tidsförlust och obehag som inte direkt kan beräknas i pengar, däribland förlust av fritid. I samtliga dessa ej ovanliga fall får resenären således i dag, helt eller delvis, bära det ekonomiska ansvaret för järnvägens oförmåga att uppfylla befodringsavtalet. De ovan redovisade avgörandena från allmänna reklamationsnämnden visar hur otillfredsställande rättsläget är i sig från den enskildes synpunkt.

Eftersom järnvägen från likställighetssynpunkt bör behandlas som annan jämförbar gäldenär, bör järnvägstrafiklagen förses med ett stadgande om ansvar för järnvägen även för ekonomisk skada som beror av dröjsmål (försening) i enlighet med vad som eljest gäller.

Den invändningen, som framförts i olika sammanhang, att sådant skadeståndsansvar kan föranleda något högre priser eller taxa, kan så mycket

mindre godkännas som detta slag av invändning ej erkänns av rättsordningen i andra sammanhang.

Sammanfattningsvis anser utskottet således i likhet med motionären att ett stadgande om ansvar för dröjsmålsskada bör föras in i järnvägstrafiklagen. Med hänsyn till frågans art bör det ankomma på regeringen att lägga fram ett förslag till närmare utformning av lagtexten. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionsyrkandet bör ges regeringen till känna.

dels att utskottet under 1 bort hemställa

1. beträffande *skada till följd av dröjsmål vid personbefordran* att riksdagen med anledning av motion 1983/84:2762 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om förslag till lagreglering av dröjsmålsskada vid personbefordran.

2. Promilleregler vid spårtrafik (mom. 3)

Martin Olsson (c), Marianne Karlsson (c), Sigvard Persson (c) och Per Israelsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Vad så" och slutar med "och 2765" bort ha följande lydelse:

Beträffande därefter frågan i vilken utsträckning promillereglerna skall tillämpas konstaterar utskottet att departementschefen inte anför några som helst skäl för att begränsa tillämpningen till förare av spårfordon. I propositionen anförs endast att "den särskilda straffbestämmelsen i trafikbrottslagen för den som fört ett spårfordon med en viss alkoholkoncentration i blodet bör dock inte utsträckas att gälla andra personalkategorier än förare". Enligt utskottets mening är det uppseendeväckande att departementschefen först konstaterar att det finns all anledning att låta straffbestämmelsen för onykterhet i spårtrafiktjänst omfatta alla befattningshavare som från säkerhetssynpunkt har en lika betydelsefull ställning som förarna, och därefter avstår från att låta den mest effektiva bevisregeln bli tillämplig på denna kategori av befattningshavare.

Utskottet finner det för sin del angeläget att understryka betydelsen av att man med kraft beivrar onykterhet hos personal med viktiga säkerhetsfunktioner. Som framhålls i motion 2763 kan en del av den aktuella personalen ha uppgifter som från säkerhetssynpunkt är t. o. m. viktigare än dem föraren utför. Förslaget i propositionen innebär emellertid till en början att ansvar för rattnykterhet endast kan utkrävas av förare. Vidare måste i fråga om rattfylleri, som begås av andra befattningshavare än förare, genom vittnesbevisning styrkas att vederbörande är så påverkad att han inte kan utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Det senare torde leda till att endast personer som är mer synbart påverkade av berusningsmedel kommer att kunna fällas till ansvar för rattfylleri, dvs. ingripande kommer i realiteten att

ske endast i mer flagranta fall. Uppenbart är emellertid att en person som har en hög alkoholkoncentration i blodet kan, även om hans synbara påverkan inte är så framträdande, utgöra en allvarlig risk om han har att utföra en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten. Någon skillnad härutinnan föreligger inte mellan förare och andra befattningshavare. Enligt utskottets mening kan därför sett från säkerhetssynpunkt en ordning som den nu föreslagna inte accepteras. Härtill kommer att, såsom påpekas i motion 2765, den föreslagna ordningen med skilda regler för förare och annan säkerhetspersonal kan leda till betydande svårigheter för och störningar i förhållandet mellan arbetsledning, olika kategorier av befattningshavare och arbetskamrater. Även sett från de anställdas synpunkt är förslaget således negativt. Utskottet vill dessutom tillägga att sådana skäl som föranlett utskottet att i annat sammanhang avstyrka krav på införande av promilleregler inom sjöfarten, nämligen svårigheterna att övervaka efterlevnaden av sådana regler på Sveriges alla sjöar och vattendrag, inte kan åberopas när det gäller nu aktuella befattningshavare. Uppenbart kan det inte vara svårare att kontrollera efterlevnaden av promillereglerna hos t. ex. tågledare och tågklarare än hos förare av spårfordon.

På anförda skäl tillstyrker utskottet att riksdagen med bifall till motionerna 2763 och 2765 utsträcker de särskilda straffbestämmelserna i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen för den som fört maskindrivet spårfordon med en viss alkoholkoncentration i blodet att gälla samtliga befattningshavare som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten.

dels att utskottet under 3 bort hemställa

3. beträffande *promilleregler vid spårtrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1983/84:2763 och 1983/84:2765 godkänner vad utskottet anført därom.

3. Järnvägstrafiklagen (mom. 5)

Martin Olsson (c), Marianne Karlsson (c), Sigvard Persson (c) och Per Israelsson (vpk) anser – under förutsättning av bifall till reservation 2 –

att utskottet under 5 bort hemställa

5. beträffande *järnvägstrafiklagen*

att riksdagen med anledning av propositionerna 1983/84:117 och 1984/85:33

a) antar 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen med följande såsom *Utskottets förslag* betecknade lydelse:

Propositionens förslag

Utskottets förslag

6 kap. 2 §

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat

*Propositionens förslag**Utskottets förslag*

berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Vad som sägs i första *och andra styckena* gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt. *Är det inte styrkt att han varit så påverkad som nu sagts, men har han fullgjort tjänsten efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter tjänstgöringen uppgick till 0,5 men inte till 1,5 promille skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.*

b) antar i *bilaga 3* intaget förslag till järnvägstrafiklag med undantag för 6 kap. 2 §.

4. Obligatoriska miljöskydds- och kemikalieförsäkringar m. m. (mom. 8)

Martin Olsson, Marianne Karlsson och Sigvard Persson (alla c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Med hänsyn" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill understryka att det på de områden som tas upp i motionerna sålunda finns ett behov av bättre skydd för konsumenter och andra skadelidande. Det är därför angeläget att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt. Som framgår av det ovan anförda framhöll utskottet hösten 1983, då frågan senast prövades av riksdagen, att enligt inhämtade uppgifter en proposition med förslag till miljöskadelag kunde förväntas bli överlämnad till riksdagen under våren 1984. Ett år senare har utredningsarbetet ännu inte

framskridit så långt att en lagrådsremiss kunnat presenteras. Utskottet vill mot bakgrund härav stryka under angelägenheten av att arbetet på en miljökadelag påskyndas. Utskottet vill också betona att det är viktigt att regeringen senast i samband med propositionens avlämnande redovisar hur det fortsatta utredningsarbetet beträffande sådana miljökador som inte omfattas av en miljökadelag skall bedrivas.

När det gäller produktansvaret måste som utskottet tidigare framhållit en reglering ske i internationellt samarbete. Det är därför viktigt att man från svensk sida aktivt verkar för att få till stånd en internationell reglering på området. Med hänsyn till den tidsutdräkt som internationella förhandlingar för med sig anser utskottet det vidare angeläget att det ovan redovisade arbetet på en separat försäkringslösning för kemikalieskador intensifieras.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna 529, 2506, 2764 och 2245 bör ges regeringen till känna.

dels att utskottet under mom. 8 bort hemställa

8. att riksdagen med anledning av motionerna 1983/84:529, 1983/84:2506, 1983/84:2764 och 1984/85:2245 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om arbetet med lagstiftning om miljökador samt om ett system med ersättning genom försäkring.

Lagförslagen i prop. 1983/84:117

Bilaga 1

1 Förslag till

Järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1–4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där.

Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet resgods i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

2 § Bestämmelserna i denna lag får inte genom avtal åsidosättas till nackdel för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från bestämmelserna i 3 kap. får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Avtal om att framtida tvister med anledning av förhållanden som regleras i denna lag skall avgöras av skiljemän får göras gällande endast i fråga om tvister som rör godsbefordran.

3 § Om järnvägen inte fullgör i lag eller annan författning föreskriven befordringskyldighet och om det därigenom uppkommer skada för någon till vars förmån befordringskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan.

4 § Järnvägens ansvar enligt denna lag omfattar också vad den som är anställd hos järnvägen gör eller underlåter att göra i tjänsten samt vad den som järnvägen annars anlitar för verksamheten gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag.

5 § Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall

tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid personskada som inte har lett till döden

tre år från den händelse som orsakade skadan.

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods

ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut.

vid sakskada i andra fall: tre år från den händelse som orsakade skadan,
för annan fordran ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

6 § Talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas vid

1. den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan,

2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten ligger i Sverige och talan gäller ersättning enligt någon bestämmelse i 2–4 kap.,

3. domstolen i ort på tågfarjelinje, om orten ligger i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågfarja på linjen.

7 § Sådana bestämmelser i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet tillämpas inte på anspråk mot järnvägen, när järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

8 § Järnvägen får åberopa denna lags bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund.

9 § Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas och detta inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap., får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

10 § Om järnvägen har en förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av ett befodringsavtal som avses i denna lag, är järnvägen inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordringen förrän fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får järnvägen dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i

första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen eller när egendomen finns hos en annan järnväg som har deltagit i utförandet av befodringsavtalet. Tredje man som har hand om egendom för förvaring på uppdrag av järnvägen har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

11 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

2 kap. Befordran av resande

Järnvägens ansvarighet

1 § Om en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon, skall järnvägen ersätta skadan.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

Om egendomen går förlorad eller skadas under befordringen i annat fall än som avses i första stycket, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

3 § Om järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befordran tillfogas personskada eller sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befodrings sättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

Ersättningens storlek m.m.

4 § I fråga om skadestånd enligt 1 eller 2 § gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.

Särskilda bestämmelser om internationell befordran

5 § Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (internationell befordran).

6 § Vid internationell befordran skall, i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), gälla att skadestånd jämkas i den mån vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

7 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av ett engångsbelopp, om den skadelidande inte begär annat.

8 § Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättnings-skyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om 2 000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

9 § På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

10 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelandet skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i Sverige eller i en annan stat som är ansluten till den konvention som nämns i 5 §:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnväg i avreseorten,
3. järnväg i bestämelseorten,
4. järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Har skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida eller har någon järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade på annat sätt fått kännedom om detta, behöver meddelande inte lämnas.

11 § Den som inte har iakttagit sin skyldighet enligt 10 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om inte underlåtenheten beror på förhållande som han inte kan lastas för.

12 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 10 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om handläggningen av sådana ersättningskrav.

Om någon framställer anspråk på ersättning enligt första stycket, skall i preskriptionstiden för detta anspråk inte räknas in tiden från det att anspråket framställdes intill den dag då järnvägen skriftligen meddelar att den inte medger anspråket och återsänder de handlingar som har sänts in med framställningen. Om järnvägen medger anspråket till en del, fortsätter preskriptionstiden att löpa endast för den återstående delen av anspråket. Pastår någon att krav eller svar på detta har tagits emot av motparten eller

att handlingarna har återsänts, ankommer det på honom att bevisa detta. Förnyade krav avseende samma skada medför inte något ytterligare uppehåll i beräkningen av preskriptionstiden.

13 § 1 sådana fall som avses i 3 § skall vid internationell befordran, förutom 1 kap. 5 och 6 §§, även 2 kap. 10–12 §§ tillämpas.

3 kap. Godsbefordran

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM).

Ingående och fullgörande av befordringsavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godsbefordran gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

Transporthandlingar

3 § Avsändaren är skyldig att på järnvägens begäran upprätta en transporthandling och järnvägen är skyldig att på avsändarens begäran ta emot en sådan handling, om de inte kommer överens om att någon transporthandling inte skall användas.

Avsändaren och järnvägen bestämmer gemensamt hur transporthandlingen skall vara utformad. Om någon av dem begär det, skall transporthandlingen dock ha den utformning som anges i 4–6 §§. En sådan transporthandling benämns fraktsedel.

4 § En fraktsedel består av två blad, avsändarbladet och mottagarbladet. Ytterligare blad skall upprättas, om järnvägen begär det.

När järnvägen tar emot godset till befordran, skall den på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om farligt gods, dess tekniska benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

6 § Om avsändaren i fraktsedeln för in andra uppgifter än som avses i 5 § är dessa utan verkan mot järnvägen, om inte denna uttryckligen har medgett att uppgifterna förs in.

Avsändaren är skyldig att i fraktsedeln lämna de ytterligare uppgifter som järnvägen begär. Sådan begäran får avse endast uppgifter av det slag som järnvägen offentligt har tillkännagett att den kan komma att kräva.

7 § Avsändaren är skyldig att ersätta järnvägen för kostnader och skador som uppkommer för den till följd av att de uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

Åtgärder när järnvägen tar emot godset

8 § Innehåller fraktsedeln uppgift om antalet kollin eller uppgift som avser identifieringen av kollin, skall järnvägen när den tar emot godset till befördran kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock inte, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena annars är sådana att järnvägen har godtagbara skäl att underlåta kontrollen. Företas inte kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det inte framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om järnvägen finner att en uppgift är oriktig.

När järnvägen tar emot godset, skall järnvägen göra en yttre besiktning. Om godset eller förpackningen därvid bedöms inte vara i gott skick, skall järnvägen anmärka detta och ange i vilket hänseende som brister föreligger. Anmärkningen skall göras i fraktsedeln eller, om fraktsedel inte har upprättats, på annat tydligt sätt.

Fraktsedelns bevisverkan m.m.

9 § Avtalsvillkor som anges i fraktsedeln skall antas återge befodringsavtalets innehåll, om inte annat visas. Har i fråga om uppgifterna om antalet kollin eller identifieringen av dessa någon anmärkning enligt 8 § första stycket inte gjorts i fraktsedeln skall uppgifterna anses vara riktiga, om annat inte visas eller om det inte av fraktsedeln framgår eller annars är uppenbart att avsändaren har lastat godset. Uppgifter som har bekräftats av järnvägen är alltid gällande mot den.

Har järnvägen inte framställt någon anmärkning enligt 8 § andra stycket och visas inte något annat, skall godset och förpackningen anses ha varit i gott skick, såvitt kunnat bedömas vid en yttre besiktning, när järnvägen tog emot det till befördran.

Bristfällig förpackning m.m.

10 § Avsändaren skall svara för skador och kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat eller på grund av att avsändaren har förfarit felaktigt i samband med lastning som har ombesörjts av honom. Detta gäller dock inte, när järnvägen har insett eller borde ha insett faran men har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att avvärja den.

Farligt gods

11 § När avsändaren överlämnar farligt gods till järnvägen, skall han noga underrätta den om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Om avsändaren har överlämnat farligt gods till järnvägen och järnvägen därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta järnvägen för skador och kostnader på grund av detta. I fråga om järnvägens rätt att vidta åtgärder för att avvärja faran gäller 6 kap. 7 §.

Påstår järnvägen att den inte har känt till något förhållande som angår godsets farlighet, skall påståendet godtas, om det inte har lämnats någon upplysning om förhållandet i fraktsedel och avsändaren eller mottagaren inte visar att järnvägen ändå kände till förhållandet.

Rätt att förfoga över godset under befordringen

12 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att hos järnvägen begära att befordringen avbryts eller att godset lämnas ut på en station under vägen eller till en annan mottagare än som tidigare har angetts eller genom annan liknande anvisning.

Järnvägen är inte skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra att en sändning delas, störningar uppstår i järnvägsdriften eller en annan sändnings avsändare eller mottagare orsakas skada. Kan den station där den begärda åtgärden skulle utföras inte underrättas medan det fortfarande är möjligt att utföra den, får järnvägen lämna anvisningen utan åtgärd.

Kan en anvisning inte följas av skäl som anges i andra stycket, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande sin rätt enligt 15 §.

13 § När järnvägen följer en anvisning som avsändaren har lämnat enligt 12 §, har järnvägen rätt att av avsändaren få skälig ersättning för detta. Om skada har uppkommit, har järnvägen rätt till ersättning även för skadan. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

14 § Om järnvägen inte följer en anvisning som den enligt 12 § är skyldig att följa eller om den inte lämnar en sådan underrättelse som avses i 12 § tredje stycket, är järnvägen skyldig att ersätta den skada som uppkommer genom detta.

Järnvägen är också ansvarig för skador som tillfogas mottagaren på grund av att järnvägen följer en anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § fjärde stycket.

Godsets utlämnande m.m.

15 § Om avsändaren inte har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till en annan plats där godset enligt befodringsavtalet får lämnas ut,
2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,
3. när den tid som nämns i 22 § andra stycket har gått ut utan att godset har lämnats ut till mottagaren.

En mottagare som med stöd av första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln blir därmed skyldig att till järnvägen genast erlägga de belopp som han skall betala enligt befodringsavtalet.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav lämnas ut till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet inte har betalats, är järnvägen skyldig att intill detta belopp ersätta avsändaren för den skada som han lider därigenom. Mottagaren är skyldig att ersätta järnvägen vad den har betalat till avsändaren.

Befordringshinder

17 § Om det visar sig omöjligt att befordra godset till den plats där det skall lämnas ut, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Kan godset befordras till den plats där det skall lämnas ut endast om avvikelse görs från befordringsavtalet, skall järnvägen också begära anvisning från avsändaren, om inte avvikelser saknar nämnvärd betydelse. Om järnvägen inte får någon anvisning inom skälig tid, är järnvägen skyldig att vidta de åtgärder som järnvägen, mot bakgrund av sin kännedom om omständigheterna, anser bäst tillgodose avsändarens intresse.

Om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört, skall vad som sägs om avsändaren i första och andra styckena i stället gälla mottagaren.

Utlämningshinder

18 § Om det, sedan godset har kommit till den plats där det skall lämnas ut, visar sig att det föreligger hinder för godsets utlämning, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren eller, om dennes rätt att förfoga över godset har upphört, från mottagaren.

Om mottagaren begär att få ut godset fastän han tidigare har vägrat att ta emot det, eller om annars hinder för att lämna ut godset upphör, skall godset lämnas ut till mottagaren, om inte avsändaren har förordnat annat genom en anvisning som har nått järnvägen innan utlämningshindret upphörde. Lämnas godset ut, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Kostnader vid befordrings- eller utlämningshinder

19 § Om järnvägen har begärt eller följt en anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärder med stöd av 17 § andra stycket, har den rätt till skälig ersättning för detta. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försumelse ligger järnvägen till last.

Uppläggning av godset

20 § Om järnvägen har begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men inte inom skälig tid fått någon anvisning som den rimligen är skyldig att följa, skall befordringen anses avslutad. Järnvägen är dock skyldig att med de inskränkningar som följer av 21 § förvara godset åt den som till följd av befordringsavtalet är berättigad till godset. Järnvägen kan därvid uppdra förvaringen åt tredje man.

Försäljning av godset

21 § Vid befordrings- eller utlämningshinder får järnvägen utan att invänta anvisning sälja godset, om detta är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd annars ger anledning till det eller om kostnaden för godsets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Järnvägen får även sälja godset, om den efter en skälig tids förvaring ännu inte har fått någon anvisning om annan åtgärd som den rimligen får anses skyldig att vidta. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får godset bortskaffas i stället för att säljas.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om detta inte är lämpligt, på något annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt, skall avsändaren och mottagaren i god tid underrättas om tid och plats för försäljningen.

Om godset säljs, skall köpeskillingen sändas till den som till följd av

befordringsavtalet hade rätt till godset, sedan järnvägen från köpeskillingen har dragit av vad den har att fordra på grund av befordringen, förvaringen och försäljningen av godset. Om järnvägens fordran överstiger köpeskillingen, är den som hade rätt till godset skyldig att täcka bristen.

Järnvägens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

22 § Järnvägen är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen innehar det på grund av befordran. Järnvägen är också ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut godset.

Dröjsmål med att lämna ut godset föreligger, när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som järnvägen skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna.

Har järnvägen gods under förvaring enligt 20 §, svarar järnvägen för godset enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

23 § Järnvägen är fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om järnvägen visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fel eller försummelse av den som till följd av befordringsavtalet var berättigad till godset,
- 2. sådan anvisning av den berättigade som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
4. någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

24 § Järnvägen är vidare fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med

1. att godset har befordrats i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
2. att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat och det är fråga om sådant gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas,
3. att godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt och lastningen eller lossningen inte har utförts genom järnvägens försorg,
4. att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, till exempel genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn,
5. att gods, som järnvägen enligt sina villkor inte tar emot till befordran eller tar emot endast på särskilda villkor, har lämnats in under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning,
6. att avsändaren har underlåtit att vidta föreskrivna försiktighetsåtgärder, när han har lämnat in gods som järnvägen tar emot till befordran endast på särskilda villkor,
7. att befordringen avser levande djur, eller

8. att sändningen är sådan att den enligt befordringsavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med vid befordringen.

Visar järnvägen att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till omständigheterna kan vara en följd av en sådan särskild risk som avses i första stycket, skall den antas vara en följd av denna risk, om det inte visas att så inte är fallet. När det i ett sådant fall som avses i första stycket 1 är fråga om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin, skall detta dock inte antas vara en följd av att godset har befordrats i öppen vagn.

Skall befordringen enligt avtalet ske i en vagn som är utrustad med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får järnvägen inte till befrielse från ansvarighet åberopa den risk som avses i första stycket 4. Järnvägen får dock åberopa denna risk, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller att den inte har gjort vad den med hänsyn till omständigheterna borde ha gjort i fråga om val, underhåll och användning av de särskilda anordningarna.

Järnvägen får till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 7 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller har försummat att vidta de åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras.

25 § Om ett skadefall som avses i 22 § första stycket delvis har sin grund i omständigheter som enligt 23 eller 24 § medför att järnvägen är fri från ansvarighet, svarar järnvägen för skadefallet till den del det inte har sin grund i någon sådan omständighet.

26 § Vill någon som är part i ett befordringsavtal göra järnvägen ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat, minskats eller skadats, åligger det honom att visa att skadefallet har inträffat medan järnvägen innehade godset för att fullgöra avtalet. Om järnvägen i anslutning till en tidigare järnvägsbefordran har ingått avtal om ny befordran utan att godset däremellan har lämnats ut eller sändningen ändrats (nyinlämning), skall minskningen eller skadan hänföras till den senare befordringen, om det begärs av den som till följd av det nya befordringsavtalet är berättigad till godset och denne visar att minskningen eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av befordringarna.

27 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut godset på avtalad plats inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det att godset togs emot till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Järnvägen är skyldig att underrätta den som har fått ersättning för förlust enligt första stycket när godset kommer till rätta, om denne har begärt det i samband med att han tog emot ersättning för förlusten. Järnvägen skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

Har den som har begärt underrättelse enligt andra stycket fått en sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter krävt att godset skall lämnas ut

till honom, är järnvägen skyldig att lämna ut godset. Som villkor för detta får järnvägen inte uppställa annat krav än att vad den har betalat i ersättning för förlusten av godset skall återbetalas. Vad som nu har sagts berör inte rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som kan grundas på befodringsavtalet.

Framställs inte begäran som avses i andra stycket eller krävs inte att godset lämnas ut enligt tredje stycket inom den tid som anges där, får järnvägen förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

28 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset togs emot till befordran. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Järnvägens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas helt, om godset har gått förlorat, och annars till den del som svarar mot minskningen.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada på gods och skadan inte har uppkommit till följd av dröjsmål med att lämna ut godset, skall ersättningen motsvara värdeminskningen beräknad efter godsets värde enligt 28 § första stycket. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen till den del som svarar mot värdeminskningen.

Ersättningen enligt första stycket får inte överstiga vad som skulle ha betalats om sändningen hade gått förlorad eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada i anledning av dröjsmål med att lämna ut godset, däri inbegripet skada på godset, är ersättningsskyldigheten begränsad till vad som motsvarar tre gånger befodringsavgiften. När ersättning för samma gods skall utgå även för minskning av godset enligt 28 § eller för skada på godset enligt 29 §, är järnvägens sammanlagda ersättningsskyldighet i stället begränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 §, om godset hade gått förlorat.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av järnvägen för att gods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Den som inte gör detta har förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 1 kap. 4 § har orsakat skadefallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Befordran som utförs av flera järnvägar efter varandra

32 § Om en befordran på grund av ett och samma befordringsavtal skall utföras av flera järnvägar efter varandra, ansvarar varje järnväg gentemot avsändaren och mottagaren för befordringen i dess helhet enligt avtalet.

4 kap. Befordran av inskrivet resgods*Tillämpningsområde*

1 § Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

Inskrivet resgods

2 § Som inskrivet resgods anses egendom som järnvägen i anslutning till avtal om personbefordran tar emot av den resande för befordran på den sträcka som personbefordringsavtalet omfattar.

Resgodsbevis m.m.

3 § När järnvägen tar emot resgods som den resande lämnar för befordran, skall järnvägen bekräfta mottagandet genom att utfärda resgodsbevis.

Är resgodset vid inlämningen i bristfälligt skick eller visar det tydliga tecken på att vara skadat, skall järnvägen anteckna detta i resgodsbeviset. Om den resande inte godtar en sådan anteckning, behöver järnvägen inte fullfölja befordringen. Resgodset skall i så fall genast återlämnas.

Järnvägens rätt att avbryta befordran m.m.

4 § Om farligt gods har överlämnats för befordran som inskrivet resgods, är järnvägen inte skyldig att fullgöra befordringen. För sådan egendom gäller 6 kap. 7 §.

Järnvägen är inte heller skyldig att som inskrivet resgods befordra egendom som inte är farlig men som järnvägen enligt vad den har gett till känna inte tar emot för sådan befordran på grund av andra särskilda egenskaper hos egendomen. Järnvägen är dock skyldig att befordra egendom som den har tagit emot, om järnvägen vid mottagandet kände till eller borde ha fastställt att egendomen hade sådana särskilda egenskaper.

Är järnvägen inte skyldig att befordra inskrivet resgods, får järnvägen lägga upp resgodset för förvaring för den resandes räkning. Järnvägen har därvid rätt till ersättning för kostnader och skador som resgodsets inlämning eller befordran har förorsakat. Rätt till ersättning för skador föreligger dock inte, om järnvägen har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra skadorna trots att den insåg eller borde ha insett att de sannolikt skulle uppkomma.

Utlämning av inskrivet resgods m.m.

5 § Innehavaren av resgodsbeviset är berättigad att få ut resgodset på bestämelsestationen mot att han lämnar tillbaka beviset. Järnvägen får dock inte lämna ut resgodset, om det skäligen kan antas att innehavaren av resgodsbeviset använder beviset obehörigen.

Kan den som begär utlämning inte lämna tillbaka resgodsets beviset, skall järnvägen ändå lämna ut resgodset, om den som begär utlämning visar att han har rätt till godset. Råder osäkerhet rörande rätten till godset, får järnvägen fordra att säkerhet ställs.

Om järnvägen lämnar ut inskrivet resgodset i strid med första eller andra stycket, är järnvägen skyldig att ersätta skada som därigenom uppkommer för den som har rätt till godset.

6 § Har inskrivet resgodset inte hämtats vid utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen, anses järnvägen därefter inneha resgodset endast för förvaring. I fråga om levande djur får järnvägen förbehålla sig en kortare avhämtningsfrist.

7 § Har järnvägen innehaft inskrivet resgodset för förvaring i tre månader, får järnvägen sälja resgodset eller, om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, bortskaffa det. Vad som nu har sagts gäller dock inte, om järnvägen inom den nämnda tiden har fått anvisning om någon annan åtgärd med resgodset som järnvägen rimligen får anses skyldig att vidta.

Utan att iaktta den tidsfrist som anges i första stycket får järnvägen sälja eller bortskaffa resgodset som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till sådan åtgärd. I fråga om levande djur får järnvägen även vidta andra åtgärder som omständigheterna kräver.

För försäljning gäller 3 kap. 21 § andra och tredje styckena i tillämpliga delar. Kan den som hade rätt till resgodset inte nås och hör han inte heller av sig inom två år från försäljningen, tillfaller dock överskottet av försäljningen järnvägen.

Järnvägens ansvarighet

8 § Järnvägen är ansvarig, om inskrivet resgodset går förlorat, minskas eller skadas, medan järnvägen har hand om det för befordran.

Under den tid då järnvägen innehar resgodset för förvaring enligt 4 eller 6 § svarar järnvägen för det enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av

1. fel eller försummelse av den resande,
2. resgodsets bristfälliga beskaffenhet, eller
3. någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Järnvägen är vidare fri från ansvarighet, om den gör sannolikt att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av resgodsets särskilda beskaffenhet eller av att resgodset har saknat förpackning eller varit bristfälligt förpackat.

9 § Om järnvägen inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut resgodset på bestämmelsestationen vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt, är järnvägen ansvarig för skada som uppkommer för den resande genom dröjsmålet.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om den visar att dröjsmålet har orsakats av något förhållande som anges i 8 § tredje stycket.

10 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut inskrivet resgods på bestämmelsestationen före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset borde ha anlänt dit, får den resande begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Har den resande fått ersättning som avses i första stycket och kommer resgodset till rätta, tillämpas 3 kap. 27 § andra–fjärde styckena.

Ersättningens storlek

11 § Om järnvägen i annat fall än som avses i 5 § tredje stycket eller 8 § andra stycket är ansvarig för att inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats, är järnvägens ansvarighet begränsad till ett belopp som för varje kolli motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år när den händelse som orsakade skadan inträffade. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för hela resgodsavgiften, om resgodset har gått förlorat, och i annat fall för så mycket av avgiften som svarar mot minskningen eller värdeminskningen.

12 § Om en resande har lidit skada som järnvägen är ansvarig för enligt 9 §, är järnvägens ansvarighet begränsad till 100 kronor för varje påbörjat dygn som järnvägen har dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock inte skyldig att för resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis lämna högre ersättning än 1 000 kronor.

Reklamation

13 § Om den resande vill begära ersättning av järnvägen för att resgods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall han utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Gör han inte det, har han förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 1 kap. 4 § har orsakat skadefallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

5 kap. Ansvarighet i annat fall än vid befordran

1 § Om någon i annat fall än som förut har nämnts i denna lag har tillfogats personskada eller sakskada till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan med de undantag som anges i andra stycket och i 2 §.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är järnvägen ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning för järnvägsdriften.

3 § 1 fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Har vållande på den skadelidandes sida medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen befordrades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

6 kap. Ordning och säkerhet vid järnvägstrafik

1 § Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsnas den som överträder förbudet i 1 § första stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är oundgängligen nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas

kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

5 § Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar på det sätt som är i fråga eller att innehållet i en godssändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befodringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

6 § Om en resande i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods och om den resande på järnvägspersonalens uppmaning inte avlägsnar egendomen, får järnvägen ta hand om den. Om det är nödvändigt med hänsyn till egendomens farlighet, får järnvägen ta hand om egendomen utan att först anmoda den resande att avlägsna den.

7 § Har järnvägen tagit hand om egendom enligt 6 § eller tagit emot egendom för befordran som inskrivet resgods och är egendomen av farlig beskaffenhet, får järnvägen avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärjas genom mindre långtgående åtgärder.

Första stycket skall också tillämpas på gods som järnvägen har tagit emot under omständigheter som anges i 3 kap. 11 § andra stycket.

Järnvägen är inte skyldig att ersätta den skada som tillfogas den resande eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärder som får vidtas enligt första eller andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

2. lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 (nr 7 s.1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

3. lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde,

4. lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,

5. järnvägstrafikstadgan (1966: 202).

I fråga om en befordran som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas dock fortfarande äldre bestämmelser.

2 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Häri genom föreskrivs att 11, 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivnet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

Skadas ett spårfordon som omfattas av järnvägstrafiklagen (1985:000) och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett sådant fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Uppkommer därvid också skada på egendom som ingår i spåranläggningen, gäller vad nu har sagts även i fråga om denna skada.

12 §

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller brist-

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordra-

Nuvarande lydelse

fällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Föreslagen lydelse

des eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. *Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.*

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till *grunden för ersättningsansvaret* på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:000) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till *den medverkan som har förekommit* på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att 4 § 4 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott¹ skall upphöra att gälla vid utgången av december 1984.

¹ Senaste lydelse 1982:303.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § järnvägs- trafiklagen (1985:000)*. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

2 §¹

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikungörelsen (1972: 603) straffbelagd förseelse som avser

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon,

c. skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av *motordrivet* spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De gäller ej förare av *motordrivet* fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av *maskindrivet* spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De gäller ej förare av *maskindrivet* fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

¹ Senaste lydelse 1982: 304.

5 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977: 477)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §

Ett körkort skall återkallas
1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *samma lag* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhethänseende ej bör ha körkort.

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort.

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort.

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

¹ Lagen omtryckt 1980: 977.

Nuvarande lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Föreslagen lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1985:000)* skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:000)* men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §¹

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i andra stycket gäller även vid förande av ett motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Föreslagen lydelse

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:000), gäller bestämmelserna i andra stycket i tillämpliga delar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

Lagförslagen i prop. 1984/85:33

Bilaga 2

2 Förslag till

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:000)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 5 §, 2 kap. 5, 8 och 9 §§, 3 kap. 1 §, 4 kap. 1 § och 6 kap. 2 och 5 §§ järnvägstrafiklagen (1985:000)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

1 kap. 5 §

Nuvarande lydelse

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall	tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,
vid personskada som inte har lett till döden	tre år från den händelse som orsakade skadan,
vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,
vid sakskada i andra fall	tre år från den händelse som orsakade skadan,
för annan fordran	ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

Föreslagen lydelse

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket:

¹ Med "Nuvarande lydelse" förstås i det följande lydelsen enligt prop. 1983/84: 117.

Föreslagen lydelse

Preskriptionstiden är

vid dödsfall

tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid personskada som inte har lett till döden

tre år från den händelse som orsakade skadan,

vid sådan sakskada som avses i 2 kap. 2 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevållande händelsen

tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevållande händelsen,

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods

ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,

vid sakskada i andra fall

tre år från den händelse som orsakade skadan,

för annan fordran

ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 kap. 5 §

Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i *tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befodran med järnväg av resande och resgods* (internationell befodran).

Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i *bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik* (internationell befodran).

2 kap. 8 §

Om järnvägen vid internationell befodran har ådragit sig ersättningskyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om

Om järnvägen vid internationell befodran har ådragit sig ersättningskyldighet enligt 2 § första stycket *och den resande varken var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige*, skall vid tillämpning-

Nuvarande lydelse

2000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio tretioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Föreslagen lydelse

en av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp motsvarande 700 särskilda dragningsrätter. Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

2 kap. 9 §

På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635), om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige. I annat fall utgår ränta med fem procent per år. Räntan utgår från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då de omständigheter inträffade som läggs till grund för beräkning av ersättningens belopp.

3 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om

Nuvarande lydelse

annat inte följer av *det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM)*.

Föreslagen lydelse

annat inte följer av *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik*.

4 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av *det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV)*.

Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik*.

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

6 kap. 2 §

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till minst 0,4 promille döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren på motsvarande sätt är påverkad av något annat medel.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Nuvarande lydelse

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Föreslagen lydelse

Till straff som anges i första stycket skall också dömas den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

6 kap. 5 §

Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar på det sätt som är i fråga eller att innehållet i en godssändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befordringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

För befordran av inskrivet resgods i sådan trafik med utlandet som avses i bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik gäller i stället vad som sägs där.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

5 Förslag till**Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)**

Härigenom föreskrivs att 16, 21 och 22 §§ körkortslagen (1977:477)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

16 §

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *samma lag* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

¹ Med "Nuvarande lydelse" förstås i det följande lydelsen enligt prop. 1984/85: 21.

Nuvarande lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket, 4 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Detsamma skall gälla vid brott som avses i 4 § första stycket *nämnda lag*, om körkortshavaren före färdens slut förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 1,5 promille.

Föreslagen lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket, 4 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § andra stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Detsamma skall gälla vid brott som avses i 4 § första stycket *lagen om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* om körkortshavaren före färdens slut *har* förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 1,5 promille.

22 §

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* men inte före färdens slut hade förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

*Bilaga 3***På grundval av förslagen i propositionerna 1983/84:117 och 1984/85:33 upprättat****Förslag till
Järnvägstrafiklag**

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap. 2 kap. 1–4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där.

Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet resgods i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

2 § Bestämmelserna i denna lag får inte genom avtal åsidosättas till nackdel för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från bestämmelserna i 3 kap. får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Avtal om att framtida tvister med anledning av förhållanden som regleras i denna lag skall avgöras av skiljemän får göras gällande endast i fråga om tvister som rör godsbefordran.

3 § Om järnvägen inte fullgör i lag eller annan författning föreskriven befordringsskyldighet och om det därigenom uppkommer skada för någon till vars förmån befordringsskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan.

4 § Järnvägens ansvar enligt denna lag omfattar också vad den som anställd hos järnvägen gör eller underlåter att göra i tjänsten samt vad den som järnvägen annars anlitar för verksamheten gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag.

5 § Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall	tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,
vid personskada som inte har lett till döden	tre år från den händelse som orsakade skadan,

vid sådan sakskada som avses i 2 kap. 2 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevällande händelsen

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods

vid sakskada i andra fall

för annan fordran

tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevällande händelsen,

ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,

tre år från den händelse som orsakade skadan,

ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har förutsittits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

6 § Talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas vid

1. den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan,

2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten ligger i Sverige och talan gäller ersättning enligt någon bestämmelse i 2-4 kap.,

3. domstolen i ort på tågfarjelinje, om orten ligger i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågfarja på linjen.

7 § Sådana bestämmelser i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet tillämpas inte på anspråk mot järnvägen, när järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

8 § Järnvägen får återropa denna lags bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund.

9 § Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas och detta inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap., får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

10 § Om järnvägen har en förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av ett befodringsavtal som avses i denna lag, är järnvägen inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordringen förrän fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får järnvägen dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen eller när egendomen finns hos en annan järnväg som har deltagit i utförandet av befodringsavtalet. Tredje man som har hand om egendom för förvaring på uppdrag av järnvägen har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

11 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

2 kap. Befordran av resande

Järnvägens ansvarighet

1 § Om en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon, skall järnvägen ersätta skadan.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

Om egendomen går förlorad eller skadas under befodringen i annat fall än som avses i första stycket, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

3 § Om järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befodrar eller låter befodra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befodran tillfogas personskada eller sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befodringsättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

Ersättningens storlek m.m.

4 § I fråga om skadestånd enligt 1 eller 2 § gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.

Särskilda bestämmelser om internationell befodran

5 § Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (internationell befodran).

6 § Vid internationell befordran skall, i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), gälla att skadestånd jämkas i den mån vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

7 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av ett engångsbelopp, om den skadelidande inte begär annat.

8 § Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättningskyldighet enligt 2 § första stycket och den resande varken var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp motsvarande 700 särskilda dragningsrätter. Med dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

9 § På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635), om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige. I annat fall utgår ränta med fem procent per år. Röntan utgår från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då de omständigheter inträffade som läggs till grund för beräkning av ersättningens belopp.

10 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelandet skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i Sverige eller i en annan stat som är ansluten till den konvention som nämns i 5 §:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnväg i avreseorten.
3. järnväg i bestämelseorten,
4. järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Har skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida eller har någon järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade på annat sätt fått kännedom om detta, behöver meddelande inte lämnas.

11 § Den som inte har iakttagit sin skyldighet enligt 10 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om inte underlåtenheten beror på förhållande som han inte kan lastas för.

12 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 10 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om handläggningen av sådana ersättningskrav.

Om någon framställer anspråk på ersättning enligt första stycket, skall i preskriptionstiden för detta anspråk inte räknas in tiden från det att anspråk-

ket framställdes intill den dag då järnvägen skriftligen meddelar att den inte medger anspråket och återsänder de handlingar som har sänts in med framställningen. Om järnvägen medger anspråket till en del, fortsätter preskriptionstiden att löpa endast för den återstående delen av anspråket. Påstår någon att krav eller svar på detta har tagits emot av motparten eller att handlingarna har återsänts, ankommer det på honom att bevisa detta. Förnyade krav avseende samma skada medför inte något ytterligare uppehåll i beräkningen av preskriptionstiden.

13 § I sådana fall som avses i 3 § skall vid internationell befordran, förutom 1 kap. 5 och 6 §§, även 2 kap. 10–12 §§ tillämpas.

3 kap. Godsbefordran

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

Ingående och fullgörande av befordringsavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godsbefordran gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

Transporthandlingar

3 § Avsändaren är skyldig att på järnvägens begäran upprätta en transporthandling och järnvägen är skyldig att på avsändarens begäran ta emot en sådan handling, om de inte kommer överens om att någon transporthandling inte skall användas.

Avsändaren och järnvägen bestämmer gemensamt hur transporthandlingen skall vara utformad. Om någon av dem begär det, skall transporthandlingen dock ha den utformning som anges i 4–6 §§. En sådan transporthandling benämns fraktsedel.

4 § En fraktsedel består av två blad, avsändarbladet och mottagarbladet. Ytterligare blad skall upprättas, om järnvägen begär det.

När järnvägen tar emot godset till befordran, skall den på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om farligt gods, dess tekniska benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

6 § Om avsändaren i fraktsedeln för in andra uppgifter än som avses i 5 § är dessa utan verkan mot järnvägen, om inte denna uttryckligen har medgett att uppgifterna förs in.

Avsändaren är skyldig att i fraktsedeln lämna de ytterligare uppgifter som järnvägen begär. Sådan begäran får avse endast uppgifter av det slag som järnvägen offentligt har tillkännagett att den kan komma att kräva.

7 § Avsändaren är skyldig att ersätta järnvägen för kostnader och skador som uppkommer för den till följd av att de uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

Åtgärder när järnvägen tar emot godset

8 § Innehåller fraktsedeln uppgift om antalet kollin eller uppgift som avser identifieringen av kollin, skall järnvägen när den tar emot godset till befördran kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock inte, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena annars är sådana att järnvägen har godtagbara skäl att underlåta kontrollen. Företas inte kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det inte framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om järnvägen finner att en uppgift är oriktig.

När järnvägen tar emot godset, skall järnvägen göra en yttre besiktning. Om godset eller förpackningen därvid bedöms inte vara i gott skick, skall järnvägen anmärka detta och ange i vilket hänseende som brister föreligger. Anmärkningen skall göras i fraktsedeln eller, om fraktsedel inte har upprättats, på annat tydligt sätt.

Fraktsedelns bevisverkan m.m.

9 § Avtalsvillkor som anges i fraktsedeln skall antas återge befodringsavtalets innehåll, om inte annat visas. Har i fråga om uppgifterna om antalet kollin eller identifieringen av dessa någon anmärkning enligt 8 § första stycket inte gjorts i fraktsedeln skall uppgifterna anses vara riktiga, om annat inte visas eller om det inte av fraktsedeln framgår eller annars är uppenbart att avsändaren har lastat godset. Uppgifter som har bekräftats av järnvägen är alltid gällande mot den.

Har järnvägen inte framställt någon anmärkning enligt 8 § andra stycket och visas inte något annat, skall godset och förpackningen anses ha varit i gott skick, såvitt kunnat bedömas vid en yttre besiktning, när järnvägen tog emot det till befördran.

Bristfällig förpackning m.m.

10 § Avsändaren skall svara för skador och kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat eller på grund av att avsändaren har förfarit felaktigt i samband med lastning som har ombesörjts av honom. Detta gäller dock inte, när järnvägen har insett eller borde ha insett faran men har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att avvärja den.

Farligt gods

11 § När avsändaren överlämnar farligt gods till järnvägen, skall han noga underrätta den om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Om avsändaren har överlämnat farligt gods till järnvägen och järnvägen därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle

vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta järnvägen för skador och kostnader på grund av detta. I fråga om järnvägens rätt att vidta åtgärder för att avvärja faran gäller 6 kap. 7 §.

Påstår järnvägen att den inte har känt till något förhållande som angår godsets farlighet, skall påståendet godtas, om det inte har lämnats någon upplysning om förhållandet i fraktsedel och avsändaren eller mottagaren inte visar att järnvägen ändå kände till förhållandet.

Rätt att förfoga över godset under befordringen

12 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att hos järnvägen begära att befordringen avbryts eller att godset lämnas ut på en station under vägen eller till en annan mottagare än som tidigare har angetts eller genom annan liknande anvisning.

Järnvägen är inte skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra att en sändning delas, störningar uppstår i järnvägsdriften eller en annan sändnings avsändare eller mottagare orsakas skada. Kan den station där den begärda åtgärden skulle utföras inte underrättas medan det fortfarande är möjligt att utföra den, får järnvägen lämna anvisningen utan åtgärd.

Kan en anvisning inte följas av skäl som anges i andra stycket, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande sin rätt enligt 15 §.

13 § När järnvägen följer en anvisning som avsändaren har lämnat enligt 12 §, har järnvägen rätt att av avsändaren få skäligen ersättning för detta. Om skada har uppkommit, har järnvägen rätt till ersättning även för skadan. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

14 § Om järnvägen inte följer en anvisning som den enligt 12 § är skyldig att följa eller om den inte lämnar en sådan underrättelse som avses i 12 § tredje stycket, är järnvägen skyldig att ersätta den skada som uppkommer genom detta.

Järnvägen är också ansvarig för skador som tillfogas mottagaren på grund av att järnvägen följer en anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § fjärde stycket.

Godsets utlämnande m.m.

15 § Om avsändaren inte har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till en annan plats där godset enligt befodringsavtalet får lämnas ut,

2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,

3. när den tid som nämns i 22 § andra stycket har gått ut utan att godset har lämnats ut till mottagaren.

En mottagare som med stöd av första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln blir därmed skyldig att till järnvägen genast erlagga de belopp som han skall betala enligt befodringsavtalet.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav lämnas ut till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet inte har betalats, är järnvägen skyldig att intill

detta belopp ersätta avsändaren för den skada som han lider därigenom. Mottagaren är skyldig att ersätta järnvägen vad den har betalat till avsändaren.

Befordringshinder

17 § Om det visar sig omöjligt att befordra godset till den plats där det skall lämnas ut, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Kan godset befordras till den plats där det skall lämnas ut endast om avvikelse görs från befordringsavtalet, skall järnvägen också begära anvisning från avsändaren, om inte avvikelsen saknar nämnvärd betydelse. Om järnvägen inte får någon anvisning inom skälig tid, är järnvägen skyldig att vidta de åtgärder som järnvägen, mot bakgrund av sin kännedom om omständigheterna, anser bäst tillgodose avsändarens intresse.

Om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört, skall vad som sägs om avsändaren i första och andra styckena i stället gälla mottagaren.

Utlämningshinder

18 § Om det, sedan godset har kommit till den plats där det skall lämnas ut, visar sig att det föreligger hinder för godsets utlämning, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren eller, om dennes rätt att förfoga över godset har upphört, från mottagaren.

Om mottagaren begär att få ut godset fastän han tidigare har vägrat att ta emot det, eller om annars hinder för att lämna ut godset upphör, skall godset lämnas ut till mottagaren, om inte avsändaren har förordnat annat genom en anvisning som har nått järnvägen innan utlämningshindret upphörde. Lämnas godset ut, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Kostnader vid befordrings- eller utlämningshinder

19 § Om järnvägen har begärt eller följt en anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärder med stöd av 17 § andra stycket, har den rätt till skäligen ersättning för detta. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försumelse ligger järnvägen till last.

Uppläggning av godset

20 § Om järnvägen har begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men inte inom skäligen tid fått någon anvisning som den rimligen är skyldig att följa, skall befordringen anses avslutad. Järnvägen är dock skyldig att med de inskränkningar som följer av 21 § förvara godset åt den som till följd av befordringsavtalet är berättigad till godset. Järnvägen kan därvid uppdra förvaringen åt tredje man.

Försäljning av godset

21 § Vid befordrings- eller utlämningshinder får järnvägen utan att invänta anvisning sälja godset, om detta är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd annars ger anledning till det eller om kostnaden för godsets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Järnvägen får även sälja godset, om den efter en skäligen tids förvaring ännu inte har fått någon anvisning om annan åtgärd som den rimligen får anses skyldig att vidta. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får godset bortskaffas i stället för att säljas.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om detta inte är lämpligt, på något annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt, skall avsändaren och mottagaren i god tid underrättas om tid och plats för försäljningen.

Om godset säljs, skall köpeskillingen sändas till den som till följd av befodringsavtalet hade rätt till godset, sedan järnvägen från köpeskillingen har dragit av vad den har att fordra på grund av befodrningen, förvaringen och försäljningen av godset. Om järnvägens fordran överstiger köpeskillingen, är den som hade rätt till godset skyldig att täcka bristen.

Järnvägens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

22 § Järnvägen är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen innehar det på grund av befodrningen. Järnvägen är också ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut godset.

Dröjsmål med att lämna ut godset föreligger, när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som järnvägen skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna.

Har järnvägens gods under förvaring enligt 20 §, svarar järnvägen för godset enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

23 § Järnvägen är fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om järnvägen visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fel eller försummelse av den som till följd av befodringsavtalet var berättigad till godset,
2. sådan anvisning av den berättigade som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
4. någon omständighet som inte kan hänföras till befodrningen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

24 § Järnvägen är vidare fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med

1. att godset har befodrats i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
2. att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat och det är fråga om sådant gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas,
3. att godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt och lastningen eller lossningen inte har utförts genom järnvägens försorg,
4. att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, till exempel genom bräckning, rost, inre självförstoring, uttorkning eller svinn,
5. att gods, som järnvägen enligt sina villkor inte tar emot till befodrningen eller tar emot endast på särskilda villkor, har lämnats in under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning.

6. att avsändaren har underlåtit att vidta föreskrivna försiktighetsåtgärder, när han har lämnat in gods som järnvägen tar emot till befordran endast på särskilda villkor,

7. att befordringen avser levande djur, eller

8. att sändningen är sådan att den enligt befordringsavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med vid befordringen.

Visar järnvägen att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till omständigheterna kan vara en följd av en sådan särskild risk som avses i första stycket, skall den antas vara en följd av denna risk, om det inte visas att så inte är fallet. När det i ett sådant fall som avses i första stycket 1 är fråga om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin, skall detta dock inte antas vara en följd av att godset har befordrats i öppen vagn.

Skall befordringen enligt avtalet ske i en vagn som är utrustad med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får järnvägen inte till befrielse från ansvarighet åberopa den risk som avses i första stycket 4. Järnvägen får dock åberopa denna risk, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller att den inte har gjort vad den med hänsyn till omständigheterna borde ha gjort i fråga om val, underhåll och användning av de särskilda anordningarna.

Järnvägen får till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 7 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller har försummat att vidta de åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras.

25 § Om ett skadefall som avses i 22 § första stycket delvis har sin grund i omständigheter som enligt 23 eller 24 § medför att järnvägen är fri från ansvarighet, svarar järnvägen för skadefallet till den del det inte har sin grund i någon sådan omständighet.

26 § Vill någon som är part i ett befordringsavtal göra järnvägen ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat, minskats eller skadats, åligger det honom att visa att skadefallet har inträffat medan järnvägen innehade godset för att fullgöra avtalet. Om järnvägen i anslutning till en tidigare järnvägsbefordran har ingått avtal om ny befordran utan att godset däremellan har lämnats ut eller sändningen ändrats (nyinlämning), skall minskningen eller skadan hänföras till den senare befordringen, om det begärs av den som till följd av det nya befordringsavtalet är berättigad till godset och denne visar att minskningen eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av befordringarna.

27 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut godset på avtalad plats inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det att godset togs emot till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Järnvägen är skyldig att underrätta den som har fått ersättning för förlust enligt första stycket när godset kommer till rätta, om denne har begärt det i

samband med att han tog emot ersättning för förlusten. Järnvägen skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

Har den som har begärt underrättelse enligt andra stycket fått en sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter krävt att godset skall lämnas ut till honom, är järnvägen skyldig att lämna ut godset. Som villkor för detta får järnvägen inte uppställa annat krav än att vad den har betalat i ersättning för förlusten av godset skall återbetalas. Vad som nu har sagts berör inte rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som kan grundas på befodringsavtalet.

Framställs inte begäran som avses i andra stycket eller krävs inte att godset lämnas ut enligt tredje stycket inom den tid som anges där, får järnvägen förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

28 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset togs emot till befördran. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Järnvägens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befördringen. Utläggen skall ersättas helt, om godset har gått förlorat, och annars till den del som svarar mot minskningen.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada på gods och skadan inte har uppkommit till följd av dröjsmål med att lämna ut godset, skall ersättningen motsvara värdeminskningen beräknad efter godsets värde enligt 28 § första stycket. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befördringen till den del som svarar mot värdeminskningen.

Ersättningen enligt första stycket får inte överstiga vad som skulle ha betalats om sändningen hade gått förlorad eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada i anledning av dröjsmål med att lämna ut godset, däri inbegripet skada på godset, är ersättningsskyldigheten begränsad till vad som motsvarar tre gånger befodringsavgiften. När ersättning för samma gods skall utgå även för minskning av godset enligt 28 § eller för skada på godset enligt 29 §, är järnvägens sammanlagda ersättningsskyldighet i stället begränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 §, om godset hade gått förlorat.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av järnvägen för att gods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskning-

en, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Den som inte gör detta har förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 1 kap. 4 § har orsakat skadefallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Befordran som utförs av flera järnvägar efter varandra

32 § Om en befordran på grund av ett och samma befordringsavtal skall utföras av flera järnvägar efter varandra, ansvarar varje järnväg gentemot avsändaren och mottagaren för befordringen i dess helhet enligt avtalet.

4 kap. Befordran av inskrivet resgods

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

Inskrivet resgods

2 § Som inskrivet resgods anses egendom som järnvägen i anslutning till avtal om personbefordran tar emot av den resande för befordran på den sträcka som personbefordringsavtalet omfattar.

Resgodsbevis m.m.

3 § När järnvägen tar emot resgods som den resande lämnar för befordran, skall järnvägen bekräfta mottagandet genom att utfärda resgodsbevis.

Är resgodset vid inlämningen i bristfälligt skick eller visar det tydliga tecken på att vara skadat, skall järnvägen anteckna detta i resgodsbeviset. Om den resande inte godtar en sådan anteckning, behöver järnvägen inte fullfölja befordringen. Resgodset skall i så fall genast återlämnas.

Järnvägens rätt att avbryta befordran m.m.

4 § Om farligt gods har överlämnats för befordran som inskrivet resgods, är järnvägen inte skyldig att fullgöra befordringen. För sådan egendom gäller 6 kap. 7 §.

Järnvägen är inte heller skyldig att som inskrivet resgods befordra egendom som inte är farlig men som järnvägen enligt vad den har gett till känna inte tar emot för sådan befordran på grund av andra särskilda egenskaper hos egendomen. Järnvägen är dock skyldig att befordra egendom som den har tagit emot, om järnvägen vid mottagandet kände till eller borde ha fastställt att egendomen hade sådana särskilda egenskaper.

Är järnvägen inte skyldig att befordra inskrivet resgods, får järnvägen lägga upp resgodset för förvaring för den resandes räkning. Järnvägen har därvid rätt till ersättning för kostnader och skador som resgodsets inlämning eller befordran har förorsakat. Rätt till ersättning för skador föreligger dock inte, om järnvägen har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra skadorna trots att den insåg eller borde ha insett att de sannolikt skulle uppkomma.

Utlämning av inskrivet resgods m.m.

5 § Innehavaren av resgodsbeviset är berättigad att få ut resgodset på bestämelsestationen mot att han lämnar tillbaka beviset. Järnvägen får dock inte lämna ut resgodset, om det skäligen kan antas att innehavaren av resgodsbeviset använder beviset obehörigen.

Kan den som begär utlämning inte lämna tillbaka resgodsbeviset, skall järnvägen ändå lämna ut resgodset, om den som begär utlämning visar att han har rätt till godset. Råder osäkerhet rörande rätten till godset, får järnvägen fordra att säkerhet ställs.

Om järnvägen lämnar ut inskrivet resgods i strid med första eller andra stycket, är järnvägen skyldig att ersätta skada som därigenom uppkommer för den som har rätt till godset.

6 § Har inskrivet resgods inte hämtats vid utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen, anses järnvägen därefter inneha resgodset endast för förvaring. I fråga om levande djur får järnvägen förbehålla sig en kortare avhämtningsfrist.

7 § Har järnvägen innehaft inskrivet resgods för förvaring i tre månader, får järnvägen sälja resgodset eller, om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, bortskaffa det. Vad som nu har sagts gäller dock inte, om järnvägen inom den nämnda tiden har fått anvisning om någon annan åtgärd med resgodset som järnvägen rimligen får anses skyldig att vidta.

Utan att iaktta den tidsfrist som anges i första stycket får järnvägen sälja eller bortskaffa resgods som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till sådan åtgärd. I fråga om levande djur får järnvägen även vidta andra åtgärder som omständigheterna kräver.

För försäljning gäller 3 kap. 21 § andra och tredje styckena i tillämpliga delar. Kan den som hade rätt till resgodset inte nås och hör han inte heller av sig inom två år från försäljningen, tillfaller dock överskottet av försäljningen järnvägen.

Järnvägens ansvarighet

8 § Järnvägen är ansvarig, om inskrivet resgods går förlorat, minskas eller skadas, medan järnvägen har hand om det för befordran.

Under den tid då järnvägen innehar resgodset för förvaring enligt 4 eller 6 § svarar järnvägen för det enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av

1. fel eller försummelse av den resande,
2. resgodsets bristfälliga beskaffenhet, eller
3. någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Järnvägen är vidare fri från ansvarighet, om den gör sannolikt att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av resgodsets särskilda beskaffenhet eller av att resgodset har saknat förpackning eller varit bristfälligt förpackat.

9 § Om järnvägen inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut resgodset på bestämmelsestationen vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt, är järnvägen ansvarig för skada som uppkommer för den resande genom dröjsmålet.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om den visar att dröjsmålet har orsakats av något förhållande som anges i 8 § tredje stycket.

10 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut inskrivet resgodset på bestämmelsestationen före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset borde ha anlåtit dit, får den resande begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Har den resande fått ersättning som avses i första stycket och kommer resgodset till rätta, tillämpas 3 kap. 27 § andra–fjärde styckena.

Ersättningens storlek

11 § Om järnvägen i annat fall än som avses i 5 § tredje stycket eller 8 § andra stycket är ansvarig för att inskrivet resgodset har gått förlorat, minskats eller skadats, är järnvägens ansvarighet begränsad till ett belopp som för varje kolli motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år när den händelse som orsakade skadan inträffade. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för hela resgodset, om resgodset har gått förlorat, och i annat fall för så mycket av avgiften som svarar mot minskningen eller värdeminskningen.

12 § Om en resande har lidit skada som järnvägen är ansvarig för enligt 9 §, är järnvägens ansvarighet begränsad till 100 kronor för varje påbörjat dygn som järnvägen har dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock inte skyldig att för resgodset som omfattas av ett och samma resgodset lämna högre ersättning än 1 000 kronor.

Reklamation

13 § Om den resande vill begära ersättning av järnvägen för att resgodset har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall han utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Gör han inte det, har han förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 1 kap. 4 § har orsakat skadefallet uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

5 kap. Ansvarighet i annat fall än vid befordran

1 § Om någon i annat fall än som förut har nämnts i denna lag har tillfogats personskada eller sakskada till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan med de undantag som anges i andra stycket och i 2 §.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är järnvägen ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning för järnvägsdriften.

3 § I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Har vållande på den skadelidandes sida medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen befordrades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

6 kap. Ordning och säkerhet vid järnvägstrafik

1 § Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 1 § första stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är oundgängligen nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

5 § Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar på det sätt som är i fråga eller att innehållet i en godssändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befodringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

För befordran av inskrivet resgods i sådan trafik med utlandet som avses i bilag A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik gäller i stället vad som sägs där.

6 § Om en resande i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods och om den resande på järnvägspersonalens uppmaning inte avlägsnar egendomen, får järnvägen ta hand om den. Om det är nödvändigt med hänsyn till egendomens farlighet, får järnvägen ta hand om egendomen utan att först anmoda den resande att avlägsna den.

7 § Har järnvägen tagit hand om egendom enligt 6 § eller tagit emot egendom för befordran som inskrivet resgods och är egendomen av farlig beskaffenhet, får järnvägen avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärras genom mindre långtgående åtgärder.

Första stycket skall också tillämpas på gods som järnvägen har tagit emot under omständigheter som anges i 3 kap. 11 § andra stycket.

Järnvägen är inte skyldig att ersätta den skada som tillfogas den resande eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärder som får vidtas enligt första eller andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

2. lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 (nr 7 s.1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

3. lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde,

4. lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,

5. järnvägstrafikstadgan (1966: 202).

I fråga om en befordran som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas dock fortfarande äldre bestämmelser.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Propositionerna	2
Motionsyrkandena	2
Utskottet	3
Inledning	3
Propositionernas huvudsakliga innehåll	5
Allmänna överväganden	6
Järnvägens ansvarighet vid personbefordran	7
Järnvägens utomobligatoriska ansvarighet	12
Trafiknykterhetsbrott vid spårtrafik	16
Propositionerna i övrigt	19
Ikraftträdande m. m.	19
Utskottets hemställan	19
Reservationer	21
1 Skada till följd av dröjsmål vid personbefordran (2 m)	21
2 Promilleregler vid spårtrafik (c, vpk)	22
3 Järnvägstrafiklagen (c, vpk) (följdreservation)	23
4 Obligatoriska miljöskydds- och kemikalieförsäkringar m. m. (c)	24
Bilagor	
<i>Bilaga 1</i>	
Lagförslagen i proposition 1983/84:117	26
1 Järnvägstrafiklag	26
2 Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)	42
3 Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	44
4 Lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	45
5 Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)	46
<i>Bilaga 2</i>	
Lagförslagen i proposition 1984/85:33	49
1 Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:000)	49
2 Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)	54
<i>Bilaga 3</i>	
På grundval av propositionerna 1983/84:117 och 1984/85:33 upprättat förslag till järnvägstrafiklag	56

