

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2017-11-02

Närvarande: Justitieråden Johnny Herre, Erik Nymansson och Dag Mattsson.

Ny järnvägstrafiklag

Enligt en lagrådsremiss den 19 oktober 2017 har regeringen (Justitiedepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000),
3. lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik,
4. lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
5. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
6. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
7. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
8. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
9. lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Rickard Sobocki.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till järnvägstrafiklag

21 §

Enligt förslaget i lagrådsremissen ansvarar en infrastrukturförvaltare – med vissa föreskrivna undantag – för personskador och sakskador till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift inom Sverige, även om förvaltaren inte har vållat skadorna. Det handlar här om skador som orsakas någon som inte har en avtalsrelation med förvaltaren, t.ex. den som skadas på en järnvägsövergång eller vid en tågurspårning.

Enligt 21 § ska fordringar som grundas på det strikta ansvaret upphöra om talan inte väcks inom tre år från den händelse som orsakade skadan, med en särskild regel för dödsfall.

Preskriptionstiden är väsentligt kortare än vad som gäller enligt preskriptionslagen, och till skillnad från preskriptionslagen måste talan väckas för att tiden ska avbrytas. Verkan av fordringens upphörande är också mera långtgående än vad som gäller enligt preskriptionslagen. Fordringen kan bl.a. inte användas för kvittning.

Motsvarande preskriptionsregler finns i 1 kap. 5 § i 1985 års järnvägstrafiklag. I den paragrafen finns ett undantag för det fallet att en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande. I remissen föreslås att detta undantag inte förs över till den nya lagen. Det hänvisas till att den särskilda regeln i 1985 års

lag om anställda och medhjälpare inte heller förs över och att undantaget har begränsad betydelse i förhållande till en infrastrukturförvaltare.

Lagrådet är inte övertygat om att ett sådant undantag för brottsligt förfarande kan undvaras.

Undantaget i 1985 års lag får förstås så att det gäller inte bara i förhållande till den person som har begått brottet utan också i förhållande till järnvägen, låt vara att undantaget förutsågs i praktiken knappast bli tillämpligt när det gäller krav mot trafikföretaget självt (jfr prop. 1983/84:117 s. 108). Av allmänna principer följer att en juridisk person kan ha ett ansvar för anställdas och medhjälparens handlande som skadar tredje man; deras handlande tillräknas den juridiska personen (jfr 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skadeståndslagen). Det framstår som anmärkningsvärt om infrastrukturförvaltaren skulle ha rätt enligt lagen att försvara sig mot krav från tredje man med reglerna om specialpreskription också när en anställd hos förvaltaren – kanske i ledande ställning – genom ett brottsligt förfarande som sker i tjänsten och rör driften orsakar tredje man skador.

I utredningens förslag fanns ett undantag för brottsligt förfarande.

Lagrådet anser att frågan bör bli föremål för ytterligare överväganden.

22 §

Det förhållandet att infrastrukturförvaltaren har ett strikt ansvar enligt lagen hindrar i princip inte att anspråk framställs med stöd av allmänna skadeståndsrättsliga regler. För att ansvar ska föreligga

krävs det då normalt att förvaltaren har vållat skadorna uppsåtligen eller av vårdslöshet.

Enligt 22 § ska infrastrukturförvaltaren få åberopa de begränsningar som enligt lagen gäller för det strikta ansvaret också när ersättning som hade kunnat grundas på detta ansvar görs gällande på annan grund, t.ex. enligt skadeståndslagen.

Lagrådet konstaterar att 22 § inte kommer från någon internationell överenskommelse. Den har inte heller betydelse för att förhindra ett kringgående av de transporträttsliga särskilda beräknings- och begränsningsreglerna, eftersom dessa inte gäller för infrastrukturförvaltarens ansvar. Skadeståndet ska bestämmas enligt allmänna regler. Även om lagtexten ger intryck av ett vidare tillämpningsområde, ligger paragrafens betydelse i att förvaltaren ges möjlighet att åberopa lagens bestämmelser om specialpreskription även när anspråk framställs med stöd av allmänna skadestandsregler. Detta leder till att preskriptionstiden för anspråk från en skadelidande tredje man i regel blir avsevärt kortare än den tioårsfrist som annars i allmänhet gäller.

Reglerna om en kort specialpreskription i 21 § kan motiveras av ett intresse att balansera det strikta ansvar som infrastrukturförvaltaren har enligt lagen. Men situationen är en annan när ansvar görs gällande på grund av att förvaltaren har handlat uppsåtligen eller vårdslöst. Allmänt sett bör kostnader för att ersätta en skada som har sin grund i vållande så långt som möjligt hamna hos skadegöraren och inte hos de skadelidande. Det brukar anses att det ska krävas beaktansvärda skäl för att i speciallagstiftning begränsa den skadelidandes möjlighet att vända sig mot skadegöraren med stöd av det grundläggande skadeståndsrättsliga ansvaret.

I fråga om fordringar på ersättning i ett avtalsförhållande ska enligt remissens förslag detsamma gälla som i COTIF 1999, dvs. en specialpreskription om tre år. I remissen hänvisas till att gränsdragningen mellan det inomobligatoriska och det utomobligatoriska ansvaret inte alla gånger är självklar, vilket skulle tala för att samma specialpreskription bör gälla också när ett anspråk framställs med stöd av skadeståndslagen.

Principiellt sett finns det dock en skillnad mellan ett ansvar som grundas på en parts åtaganden i ett avtal och ett ansvar som grundas på någons uppsåtliga eller vårdslösa handlande. Vid det utomobligatoriska ansvaret aktualiseras dessutom i praktiken inte sällan komplicerade frågor, t.ex. vilka krav som ska ställas för att det ska anses föreligga vårdslöshet och vilka längre bort liggande skador som ska omfattas av ansvaret.

Visserligen ska enligt 1985 års järnvägstrafiklag reglerna om specialpreskription i den lagen tillämpas inte bara när ett anspråk grundas på det strikta spårdriftsansvaret utan också när det framställs med stöd av skadeståndslagen. Lagen utgår emellertid från att det är ett och samma statliga subjekt som är innehavare av spåranläggningen och som bedriver transportverksamhet. Förhållandena på järnvägsområdet är nu väsentligt annorlunda. Lagrådsremissen bygger på tanken att den som förvaltar infrastrukturen i princip bör ha ett fullt eget ansvar för sin verksamhet.

Enligt Lagrådets mening är det tveksamt om den reglering som föreslås i 22 § med dagens synsätt i tillräcklig grad tar hänsyn till de skadelidandes intressen. Som exempel kan nämnas en olycka med ett lastat godståg i ett tätbebyggt område med omfattande ödeläggelse i omgivningen och svårbedömda omständigheter. Ifall det skulle misstänkas att olyckan beror på vårdslöshet på infra-

strukturförvaltarens sida kan det framstå som alltför långtgående om de skadelidande skulle förlora all rätt till ersättning inom en så kort tid från händelsen som föreslås.

Utredningsförslaget innebar att vanliga preskriptionsregler skulle gälla när en talan grundas på infrastrukturförvaltarens ansvar enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vid remissbehandlingen av förslaget framkom ingen invändning mot detta.

Lagrådet anser att frågan bör bli föremål för ytterligare överväganden och förordar att den föreslagna regeln i 22 § inte nu tas in i lagen.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.