

**Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatiekuljetuslaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi rautatiekuljetuslaki. Laissa säädettäisiin kuljetussopimukseen perustuvasta rautatieyrityksen vastuusta matkustajan, tavarán tai matkataran rautatiekuljetuksessa. Laki ei kuitenkaan koskisi matkustajaan tai käsimatkatavaraan kohdistuneen henkilö- tai esinevahingon korvaamista, josta säädetään raideliikennevastoulaissa.

Rautatieyritys olisi kuljetuksen aikana huolimattomuudestaan riippumatta vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut tavarán tai matkatavarán katoamisesta, vahingoittumisesta tai luovutuksen viivästyisestä. Rautatieyritys voisi vapautua vastuustaan vain poikkeuksellisesti. Toisaalta sen korvausvelvollisuutta rajoitettaisiin määrällisesti.

Lakiehdotuksen mukaan rautatieyritys olisi velvollinen korvaamaan vahingon, joka on aiheutunut matkustajalle junavuoron viivästyksestä. Korvausvelvollisuutta ei kuitenkaan syntyisi sellaisen viivästyksen johdosta, johon matkustajan voidaan kohtuudella edel-

lyttää varautuneen. Rautatieyritys vapautuisi junavuoron viivästykseen perustuvasta korvausvelvollisuudesta, jos se osoittaisi ryhtyneensä kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi.

Esitykseen sisältyy ehdotus tiekuljetussopimuslain muuttamisesta. Rahdinkuljettajan vastuun enimmäismäärä ehdotetaan korotettavaksi rahanarvon muutosta vastaavasti 20 euroon kilolta. Lisäksi tiekuljetussopimuslain muutoksella selvennettäisiin tiekuljetuksia ja rautatiekuljetuksia koskevien säännösten soveltamisalaa.

Valmismatkalakia ehdotetaan lisäksi tässä yhteydessä tarkistettavaksi siten, että matkanjärjestäjä voisi rajoittaa vastuunsa ehdotetun rautatiekuljetuslain mukaiseksi, kun korvausta vaaditaan valmismatkaan sisältyvän rautatiekuljetuksen yhteydessä aiheutuneesta vahingosta.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2001 alusta.

## SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
<b>1. Johdanto</b> .....	3
<b>2. Nykytila</b> .....	3
2.1. Rautatiekuljetusasetus .....	3
2.2. Raideliikennevastuulaki .....	4
2.3. Vaarallisten aineiden kuljetus .....	4
2.4. Rataverkkolaki .....	5
2.5. Rautatiekuljetusten muu sääntely .....	5
2.6. Muita kuljetusmuotoja koskevat säännökset .....	5
2.7. Ulkomainen lainsäädäntö .....	6
2.8. Kansainväliset sopimukset ja EY:n lainsäädäntö .....	7
2.9. Nykytilan arviointi .....	9
<b>3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset</b> .....	10
3.1. Esityksen tavoitteet .....	10
3.2. Rautatieyrityksen kuljetusvelvollisuus .....	10
3.3. Rautatieyrityksen vastuu tavarasta ja matkatavarasta .....	10
3.4. Rautatieyrityksen vastuu junavuoron viivästyksestä .....	11
3.5. Rahdinkuljettajan vastuu tavarankuljetuksessa .....	12
<b>4. Esityksen vaikutukset</b> .....	12
<b>5. Asian valmistelu</b> .....	12
<b>6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja</b> .....	13
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	13
<b>1. Lakiehdotusten perustelut</b> .....	13
1.1. Rautatiekuljetuslaki .....	13
1.2. Tiekuljetussopimuslaki .....	35
1.3. Valmismatkalaki .....	36
<b>2. Voimaantulo</b> .....	36
<b>3. Säättämisjärjestys</b> .....	36
LAKIEHDOTUKSET .....	38
<b>1. Rautatiekuljetuslaki</b> .....	38
<b>2. Laki tiekuljetussopimuslain muuttamisesta</b> .....	45
<b>3. Laki valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta</b> .....	46
LIITE .....	47
<b>Rinnakkaistekstit</b> .....	47
2. Laki tiekuljetussopimuslain muuttamisesta .....	47
3. Laki valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta .....	49

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Suomessa rautatieliikennettä harjoittaa VR Osakeyhtiö, joka kuuluu vuonna 1995 Valtionrautateiden yhtiöittämisellä perustettuun VR-Yhtymään. Valtionrauteille aikaisemmin kuuluneesta rataverkosta vastaa nykyisin liikenneministeriön alainen Ratahallintokeskus.

VR Osakeyhtiön junilla tehtiin vuonna 1998 yhteensä noin 51 miljoonaa matkaa, joista lähiliikenteen junilla runsaat 39 miljoonaa ja kaukoliikenteen junilla 12 miljoonaa matkaa. VR Osakeyhtiön osuus kotimaisesta joukkoliikenteestä oli lähiliikenteessä noin 39 ja kaukoliikenteessä noin 64 prosenttia. Henkilöliikenteestä VR Osakeyhtiölle kertyi vuonna 1998 tuloja runsaat 1,5 miljardia markkaa.

Kotimaisesta tavarankuljetuksesta rautateiden osuus oli vuonna 1998 runsas neljännes. VR Osakeyhtiön kuuluvan VR Cargon huolehtimista tavarankuljetuksista noin 60 prosenttia oli kotimaankuljetuksia. Tavaraa kuljetettiin kotimaankuljetuksissa runsaat 23 miljoonaa tonnia ja kansainvälisessä tavarankuljetuksessa noin 17 miljoonaa tonnia. Tavaraliikenteestä VR Osakeyhtiölle kertyi vuonna 1998 tuloja noin 2 miljardia markkaa.

Valtaosa rautateiden kansainvälisestä tavaraliikenteestä suuntautuu Venäjälle. Vain pieni osa kansainvälisestä tavarankuljetuksesta suoritetaan kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (SopS 5/1985), jäljempänä COTIF-sopimus, vastuuliitteessä määrätyn ehdoin. COTIF-sopimus, joka on tehty Bernissä 9 päivänä toukokuuta 1980 ja saatettu Suomessa voimaan kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) eräiden määräysten hyväksymisestä annetulla lailla (58/1985), on kansainvälisesti merkittävin rautatieliikennettä koskeva sopimusjärjestelmä. Suomessa on kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muuttamisesta tehdyn vuoden 1990 pöytäkirjan voimaansaattamisesta annetulla asetuksella (757/1996) saatettu voimaan myös COTIF-sopimuksen muuttamisesta tehty vuoden 1990 pöytäkirja (SopS 75/1996).

Matkatavaran kuljetuksella on VR-Yhtymän toiminnan kannalta matkustajien ja tavarankuljetukseen verrattuna vähäinen merkitys, sillä matkatavaran kuljettaminen rautateitse on ajoneuvojen kuljetusta lukuunottamatta viime vuosina vähentynyt huomattavasti. Vuonna 1998 matkatavaraksi kirjattiin noin 140 000 kolia, josta VR Osakeyhtiölle kertyi tuloja 2,5 miljoonaa markkaa. VR Osakeyhtiön junilla kuljetettiin vuonna 1998 noin 33 000 moottoriajoneuvoa, joista kuljetusmaksuja matkustajineen maksettiin yhteensä 32 miljoonaa markkaa.

VR Osakeyhtiölle esitetyistä matkustajien tai matkatavaran kuljetukseen liittyvistä korvausvaatimuksista tai niiden perusteella maksetuista korvauksista on vaikea saada täsmällistä tietoa, koska korvausasioita ei käsitellä keskitetysti. Kotimaiseen tavarankuljetukseen liittyviä korvausvaatimuksia ratkaistiin vuonna 1998 VR Osakeyhtiöltä saadun tiedon mukaan 68 kappaletta. Niiden perusteella maksettiin korvauksia runsaat 715 000 markkaa, joten korvauksen keskimääräinen suuruus oli vajaat 11 000 markkaa. Vuonna 1997 korvausasioiden lukumäärä oli lähes sama, mutta maksettujen korvausten keskiarvo oli vajaat 4 400 markkaa.

### 2. Nykytila

#### 2.1. Rautatiekuljetusasetus

Rautatiekuljetussopimuksen osapuolten oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään rautatiekuljetusasetuksessa (714/1975). Asetuksen oikeudellinen sitovuus tosin on epäselvä, koska se on annettu ilman lakiin perustuvaa valtuutussäännöstä.

Rautatiekuljetusasetuksen säännöksistä osa vastaa COTIF-sopimuksen liitteessä olevia vastuumääräyksiä. Siltä osin kuin COTIF-sopimuksessa ei tosin määrätä, rautatiekuljetusasetusta sovelletaan myös kansainvälisiin rautatiekuljetuksiin. Asetuksen säännöksistä ei pääsääntöisesti voida poiketa kuljetussopimukseen otettavilla määräyksillä.

Rautatiekuljetusasetuksen nojalla rautatiellä on eräin poikkeuksin velvollisuus kuljettaa matkustajia ja käsimatkatavaroita sekä

matkatavaraa.

Rautatien asetukseen perustuva vastuu tavarat tai matkatavaran viivästyksestä, katoamisesta tai vahingoittumisesta on lähtökohdaisesti huolimattomuudesta riippumaton, joskin asetuksessa on useita poikkeuksia tästä pääsäännöstä. Korvausvastuu ulottuu rautatien tai sen henkilökunnan aiheuttaman vahingon ohella vahinkoon, jonka kuljetuksen suorittamiseen käytetty henkilö on tehtävässään aiheuttanut.

Rautatiellä on oikeus rajoittaa vastuunsa tavarat tai matkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta 200 markkaan kilolta puuttuvasta kokonaispainosta ja tavarat luovuttamisen viivästyksistä kuljetusmaksun kaksinkertaiseen määrään. Matkatavaran luovuttamisen viivästyksen osalta rautatien korvausvelvollisuuden enimmäismäärä on 125 markkaa lähetykseltä. Junavuoron viivästyksestä matkustajalle aiheutunutta vahinkoa rautatie ei asetuksen perusteella ole velvollinen korvaamaan lainkaan.

Kanneoikeuden säilymiselle ja kanteen nostamiselle rautatieasetuksessa säädetty määräajat ovat lyhyitä. Esimerkiksi tavarat tai matkatavaran vahingoittumisesta on yleensä tehtävä rautatielle muistutus tavaraa vastaanotettaessa, mutta viimeistään 10 päivän kuluessa tavarat luovuttamisesta. Hakemus matkalipun hinnan takaisinmaksamisesta on tehtävä kuukauden kuluessa lipun kelpoisuusajan päättymisestä. Korvauskanne rautatietä vastaan on yleensä pantava vireille vuoden kuluessa.

Rautatiekuljetusasetuksessa säädetään myös kuljetussopimuksen syntymisestä, tavarat kuljetusta koskevan sopimuksen vahvistamisesta rahtikirjalla, rautatien käytettävissä olevista pakkokeinoista ja sen panttioikeudesta kuljetettaviin esineisiin sekä rautatien oikeudesta antaa kuljetussopimuksia koskevia toimitusehtoja ja kuljetusta koskevia määräyksiä. Asetuksessa on niin ikään säännöksiä korvausvelvollisuuden jakautumisesta silloin, kun kuljetuksen suorittamiseen on osallistunut useita kuljetusyrittäjiä.

## 2.2. Raideliikennevastuulaki

Raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999), joka tuli voimaan 1 päivänä syyskuuta 1999. Lain nojalla korvataan sekä raideliikenteen har-

joittajan kanssa sopimussuhteessa olevalle matkustajalle että ulkopuoliselle aiheutuneet raideliikennevahingot. Matkustajalle korvataan lain mukaan yllä olleiden vaatteiden sekä mukana olleiden käsimatkatavaroiden, henkilökohtaisten käyttöesineiden ja eläinten vahingoittuminen. Laki ei koske kuljetettavaksi otettuun tavarahan kohdistuneita vahinkoja, joiden korvaamisesta säädetään rautatiekuljetusasetuksessa.

Raideliikenteen harjoittajalla on lain mukaan lähtökohdaisesti huolimattomuudesta riippumaton vastuu vahingosta, joka on aiheutunut raidekulkuneuvon käyttämisestä raideliikenteeseen. Raideliikenteen harjoittajia ovat lain mukaan raidekulkuneuvon omistaja ja se, joka käyttää raidekulkuneuvoa raideliikenteeseen. Myös radanpitäjällä on lähtökohdaisesti huolimattomuudesta riippumaton vastuu sellaisesta vahingosta, joka on aiheutunut raideliikenteeseen käytettävistä viallisesta tai puutteellisessa kunnossa olevasta väylästä, raiteesta tai laitteesta taikka virheellisestä raideliikenteen ohjauksesta. Radanpitäjät ovat lain mukaan raideliikenteeseen käytettävän väylän, raiteen tai laitteen ylläpitäjät.

Raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä moottoriajoneuvoon taikka siinä olleeseen henkilöön tai omaisuuteen kohdistuneet vahingot korvataan kuitenkin yleensä huolimattomuuden perusteella. Raideliikenteen harjoittaja ja radanpitäjä eivät myöskään vastaa vahingosta, joka on aiheutunut raideliikenteeseen liittymättömästä ylivoimaisesta tapahtumasta.

## 2.3. Vaarallisten aineiden kuljetus

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994) sovelletaan vaarallisiksi luokiteltujen aineiden kuljetukseen kotimaanliikenteessä kuljetusmuodosta riippumatta. Lain mukaan tavarat lähetettävä on vastuussa siitä, että kuljetettavaksi jätetty vaarallinen aine on luokiteltu, pakattu ja pakkaus merkitty sekä jätetty kuljetettavaksi lakia ja sen nojalla annettua alemmanasteista sääntelyä noudattaen. Kuljetusasiakirjaan on merkittävä oikeat tiedot vaarallisesta aineesta ja aine on pakattava siten, että se pysyy kuljetuksen ajan pakkauksessa. Laissa tarkoitettu valvontaviranomainen on rautatiekuljetusten osalta liikenneministeriön alainen Ratahallintokeskus. Laissa on säännökset valvon-

taviranomaisen toimivallasta ja sen käytössä olevista pakkokeinoista sekä lain noudattamatta jättämisen seuraamuksista.

Lain nojalla annetussa, vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetussa asetuksessa (674/1997) kielletään vaarallisten aineiden kuljetus kirjattuna matkatavarana. Käsimatkatavarana saa kuljettaa pieniä määriä vaarallisia aineita, jos ne on pakattu vähittäismyyntiä varten ja tarkoitettu henkilökohtaiseen tai kotitalouden käyttöön taikka vapaa-ajan tai urheiluharrastuksiin, edellyttäen, että vaarallisesta aineesta ei aiheudu haittaa tai vahinkoa muille matkustajille tai kuljetuksen suorittajalle. Asetuksessa on yksityiskohtaisia säännöksiä myös kuljetuksen suorittamisesta, pakkauksista, kuljetuskalustosta sekä kuljetusasiakirjoista. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevat tekniset säännökset sisältyvät pääosin liikenneministeriön päätökseen vaarallisten aineiden kuljetamisesta rautateilla (901/1997).

COTIF-sopimuksen liitteenä olevien CIV-sääntöjen 18 artiklan mukaan vaarallisia aineita ei oteta kuljetettavaksi matkatavarana kansainvälisessä liikenteessä. Vaarallisten aineiden tavarakuljetuksiin sovelletaan pääsääntöisesti COTIF-sopimuksen C-liitteen niin sanottuja RID-määräyksiä (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses).

#### 2.4. Rataverkkolaki

Valtion omistaman rataverkon hallinnasta, rautatieyritysten ja radanpitäjän välisistä vastuusuhteista, rataverkon käyttöoikeudesta, rautatieliikenteen turvallisuusvastuusta ja radanpidosta vastaavista viranomaisista säädetään valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetussa laissa (21/1995), jäljempänä rataverkkolaki. Lain mukaan Ratahallintokeskus voi myöntää rataverkon käyttöoikeuden rautatieyritykselle, jolle on myönnetty toimilupa EU- tai ETA-valtiossa. Kotimaiseen rautatieliikenteeseen rataverkon käyttöoikeus voidaan myöntää vain VR-Yhtymälle.

Rataverkkolain mukaan rautatieyrityksen on huolehdittava palvelujensa tarkoituksenmukaisesta tarjonnasta. Rautatieyrityksellä on myös velvollisuus kehittää palvelujansa liiketoiminnan edellytysten mukaisesti ottaen huomioon asiakkaiden, maan eri osien ja koko yhteiskunnan tarpeet.

#### 2.5. Rautatiekuljetusten muu sääntely

Järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetussa laissa (472/1977) kielletään matkustajia rangaistuksen uhalla meluamasta tai muutoin käyttäytymisellään häiritsemästä muita matkustajia tai kuljettajaa. Häiriötä aiheuttava matkustaja saadaan poistaa kulkuneuvosta tarvittaessa voimakeinoin. Eräin edellytyksin voidaan kieltäytyä ottamasta päihtynyttä henkilöä matkustajaksi.

Rautateiden joukkoliikenteessä ilman asianmukaista lippua matkustavalta perittävästä tarkastusmaksusta säädetään joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetussa laissa (469/1979). Tarkastusmaksun perimisestä huolehtii Ratahallintokeskus.

Valmismatkalain (1079/1994) 24 §:ssä säädetään matkanjärjestäjän korvausvastuun määräytymisestä silloin, kun korvattava vahinko on aiheutunut kuljetuksen yhteydessä. Säännöksen mukaan valmismatkalaisa tarkoitettu matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että hänen korvausvastuunsa kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy käytettyyn kuljetusmuotoon sovellettavan vahingonkorvauslainsäädännön mukaan. Rautatiekuljetuksissa matkanjärjestäjä voi rajoittaa korvausvastuunsa sopimusehdoissa COTIF-sopimuksen, mutta ei rautatiekuljetusasetuksen, mukaiseksi.

#### 2.6. Muita kuljetusmuotoja koskevat säännökset

Moottoriajoneuvolla tapahtuvasta tavarankuljetuksesta säädetään tiekuljetussopimussopimuksissa (345/1979), joka pohjautuu tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimuksesta tehtyyn yleissopimukseen (CMR-sopimus, SopS 48-50/1973). CMR-sopimuksen mukainen rahdinkuljettajan vastuu vastaa pääpiirteissään COTIF-sopimuksen nojalla määräytyvää rautatiekuljetuksen suorittajan vastuuta. Tästä seuraa, että tiekuljetussopimussopimuksien vastuusääntely perustuu samoille periaatteille kuin rautatiekuljetusasetuksen tavarankuljetusta koskeva sääntely. Tierahdinkuljettajan vastuu tavarankuljetuksessa on huolimattomuudesta riippumaton, mutta muun muassa rahdinkuljettajan korvausvelvollisuuden enimmäismäärä poikkeaa rautatiekuljetuksia koskevasta sääntelystä. Tiekuljetuksessa korvausvastuu on rajattu 80 markkaan tavarankuljetuksesta ko-

konaispainosta kiloa kohtia eli se on 120 markkaa alhaisempi kuin rautatiekuljetuksessa. Matkustajan oikeus korvaukseen tieliikenteessä aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta määräytyy liikennevakuutuslain (279/1959) mukaan. Matkatavaran kuljetukseen liittyvän vahingon linja-autoliikenteen harjoittaja on velvollinen korvaamaan sopimusperusteista vahingonkorvausvastuuta koskevien yleisten periaatteiden mukaisesti.

Lentoliikenneyrityksen suorittamasta matkustajan, matkatavaran tai tavarankuljetuksesta säädetään ilmakuljetuslaissa (387/1986) ja ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977). Lait perustuvat useisiin kansainvälisiin yleissopimuksiin ja niitä täydentäviin pöytäkirjoihin, joita kutsutaan Varsovan sopimusjärjestelmäksi. Pääperiaatteiltaan lait vastaavat rautatiekuljetusasetusta, joskin kuljetussopimuksia koskevat säännökset on laadittu huomattavasti asetuksen säännöksiä yleisempään muotoon. Lentomatkustajan oikeudesta korvaukseen henkilövahingosta säädetään lisäksi lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97.

Merikuljetussopimuksia koskevat säännökset sisältyvät yhteispohjoismaisesti valmistettuun merilakiin (674/1994). Lain 13 luvussa säädetään kappaletavaran kuljetuksesta, 14 luvussa aluksen rahtauksesta ja 15 luvussa matkustajien ja matkatavaran kuljetuksesta. Kappaletavaran kuljetusta koskevat säännökset perustuvat kansainvälisiin Haag-Visbyn sääntöihin (SopS 29/1939 ja 9-10/1985) ja ne ovat pääosin pakottavia. Myös säännökset, jotka koskevat rahdinottajan vastuuta matkustajien ja matkatavaran kuljetuksessa, ovat yleensä pakottavia. Vaikka merilain vastuusääntelyn yksityiskohdat poikkeavat merkittävästi muiden kuljetusmuotojen sääntelystä, rahdinkuljettajan ja hänen sopijapuolensa oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva vastuujärjestelmä on yleisten kuljetusoikeudellisten periaatteiden mukainen. Rahdinkuljettajan vastuu on tavanomaisesta huolimattomuuteen perustuvaa vastuuta ankarampi, mutta määrällisesti rajoitettu.

## 2.7. Ulkomainen lainsäädäntö

### Ruotsi

Rautatieyrityksen korvausvastuusta tavarankuljetuksen

ja matkatavaran kuljetuksessa säädetään Ruotsissa rautatieliikennelaissa (järnvägstrafiklag, 1985:192). Laki koskee myös matkustajalle tai sopimussuhteen ulkopuoliselle henkilölle rautatien käytöstä aiheutuneen vahingon korvaamista.

Tavaran ja matkatavaran kuljetusta koskeva sääntely on pääosin pakottavaa. Lakia sovelletaan myös sellaiseen rautatieyrityksen suorittamaan tavarankuljetukseen, jolla rautatieyritys korvaa sovitun rautatiekuljetuksen. Kaksi tai useampi rautatieyritys, jotka ovat sitoutuneet suorittamaan kuljetuksen yhdessä, ovat lain mukaan yhteisvastuussa kuljetuksen suorittamisesta, mutta laissa ei ole säännöksiä korvausvastuun jakautumisesta yhteisvastuullisten rautatieyritysten välillä.

Rautatieyrityksen vastuuta koskeva sääntely vastaa keskeisiltä osiltaan COTIF-sopimuksen määräyksiä. Vastuu on huolimattomuudesta riippumaton ja vapautumisperusteet ovat samat kuin COTIF-sopimuksessa. Korvausvelvollisuuden enimmäismäärä on tavarankuljetuksen tai vahingoittumisen osalta 150 kruunua eli noin 105 markkaa kilolta ja viivästyksen osalta perityn kuljetusmaksun määrä kolminkertaisena. Matkatavaran katoamisen tai vahingoittumiseen perustuvan korvausvelvollisuuden enimmäismäärä on runsaat 18 000 kruunua eli noin 12 700 markkaa kilolta. Matkatavaran viivästyisestä rautatieyritys on velvollinen korvaamaan 100 kruunua päivältä, enintään kuitenkin 1 000 kruunua eli runsaat 700 markkaa matkatavaran lähetykseltä.

Laissa on yksityiskohtaiset säännökset kotimaisessa tavarankuljetuksessa käytettävän rahtikirjan sisällöstä, siihen tehtävistä merkinnöistä ja rahtikirjan todistusvaikutuksesta. Rahtikirjan käyttäminen ei kuitenkaan ole pakollista. Lakiin sisältyy säännöksiä myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta, kuljetuksen tai luovutuksen estymisestä sekä tavarankuljetukseen liittyvästä jälkivaatimuksesta.

Laissa ei säädetä matkustajan oikeudesta korvaukseen junavuoron viivästyksen perusteella. Myöskään korvausvelvollisuuden soveltamista tai kuljetusehtojen saatavillapalveluvelvollisuudesta ei laissa ole säännöksiä.

Rautatieyrityksen korvausvelvollisuudesta säädetään Ruotsissa erikseen asetuksen tasoisella säädöksellä (Förordning om järnvägsbefordringsskyldighet m.m, 1985:200), jonka mukaan kuljetusvelvollisuus koskee matkustajia ja matkatavaraa sekä tietyn edellytyk-

sin myös tavaraa. Kuljetusvelvollisuuden rikkomisesta seuraavasta korvausvastuusta säädetään kuitenkin laissa. Kuljetusvelvollisuuden rikkomiseen perustuvaa rautatieyrityksen korvausvelvollisuutta ei ole määrällisesti rajoitettu.

Tavaran kotimaisessa tiekuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu on rajoitettu 150 kruunuun eli noin 105 markkaan tavarankokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti.

## Norja

Norjassa ei ole lainsäädäntöä rautatieyrityksen vastuusta kotimaisessa tavarankuljetuksessa. Sen sijaan matkustajalle tai käsimatkatavaralle rautatiekuljetuksen aikana aiheutuneen vahingon korvaamisesta säädetään erikseen.

Tavaran kotimaisessa tiekuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu on rajoitettu 17 erityisnosto-oikeuteen eli noin 135 markkaan tavarankokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti.

## Tanska

Tanskassa rautatiekuljetussopimuksista säädetään valtiollista rautatieyhtiötä (Danske Statsbaner, DSB) koskevassa laissa (lovbekendtgørelse om DSB, 6.8.1996 nr 757), jota sovelletaan myös DSB:n suorittamiin tiekuljetuksiin. Rautatieyrityksen velvollisuudesta suorittaa korvausta matkustajalle tai käsimatkatavaralle rautatiekuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta säädetään erikseen.

Lain säännökset, jotka koskevat rautatieyrityksen vastuuta tavarankuljetuksessa, perustuvat COTIF-sopimuksen määräyksiin. Osa yleissopimukseen pohjautuvasta yksityiskohtaisesta sääntelystä sisältyy DSB:n vahvistamiin kuljetussääntöihin (befordringsreglementer), joita lain mukaan on pidettävä maksua vastaan saatavilla DSB:n toimipaikoissa. Muun muassa korvausvastuun enimmäismääristä, tavarankuljetuksessa sovellettavista määrärajoista, vanhentumisajan alkamisajankohdasta ja rautatieyrityksen oikeudesta tarkastaa tavaramäärään yksinomaan kuljetussäännöissä.

Laissa tai kuljetussäännöissä ei ole säännöksiä matkustajan oikeudesta korvaukseen junavuoron viivästyksen perusteella. Myöskään usean rautatieyrityksen yhteisvastuusta tai korvausvastuun jakautumisesta rautatieyritysten kesken ei säädetä laissa.

Rautatieyrityksen kuljetusvelvollisuus koskee matkustajia ja matkatavaraa.

Tavaran kotimaisessa tiekuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuuta ei ole määrällisesti rajoitettu.

## 2.8. Kansainväliset sopimukset ja EY:n lainsäädäntö

### COTIF-sopimuksen vastuuliitteet

Määräykset, jotka koskevat rautatien velvollisuutta korvata matkustajien, tavarankuljettajan, tavarankuljetukseen liittyviä vahinkoja kansainvälisessä rautatieliikenteessä, sisältyvät pääosin COTIF-sopimuksen kahteen vastuuliitteeseen. Matkustajien ja tavarankuljetukseen sovellettavat yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien ja tavarankuljetukseen kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV-säännöt) ovat sopimuksen A-liitteenä. COTIF-sopimuksen B-liite sisältää tavarankuljetusta kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevat CIM-säännöt. COTIF-sopimukseen kuuluu CIV- ja CIM-sääntöjen ohella useita muita kansainvälistä rautatieliikennettä koskevia liitteitä.

CIV- ja CIM-sääntöjä sovelletaan rautatiekuljetukseen ja siihen liittyvään muuhun kuljetukseen, joka ulottuu vähintään kahden valtion alueelle, edellyttäen, että kuljetus suoritetaan erilliseen linjaluetteloon merkityllä linjalla. Suomesta linjaluetteloon on merkitty kaikki kansainvälisten rautatiekuljetusten kannalta keskeiset rautatielinjat, kuten useimmat Suomen ja Ruotsin väliset merilinjat.

CIV- ja CIM-sääntöjen nojalla rautatie on huolimattomuudestaan riippumatta vastuussa rautatiekuljetuksen aikana tapahtuvasta tavarankuljetuksen katoamisesta, vahingoittumisesta taikka tavarankuljetuksen viivästyttämisestä aiheutuvasta vahingosta. Rautatie voi vapautua vastuusta ainoastaan vastuuliitteissä määrättyillä vapautumisperusteilla. Vastuujärjestelmän ankaruutta lieventävät sekä rautatien enimmäisvastuuta koskevat vastuurajat että määrätty rautatiekuljetukseen liittyvät erityiset riskit, jotka pienentävät rautatien vastuusta vapautumiseen liittyvää näyttövelvollisuutta. Säännöissä määrätään myös korvausvastuun jakamisesta kahden tai useamman samaan kuljetukseen osallistuneen rautatien kesken. Lisäksi vastuu-



liitteissä on määräyksiä muun muassa rautatielle tehtävästä muistutuksesta, korvausvastimuksen vanhentumisesta sekä toimivaltaisesta tuomioistuimesta.

Vastuuliitteissä ei ole määräystä junavuoron viivästyksestä matkustajalle aiheutuneen vahingon korvaamisesta. CIV-sääntöjen mukaan rautatien vastuu tällaisen vahingon korvaamisesta määräytyy sen valtion kansallisen lainsäädännön mukaan, jossa viivästys on tapahtunut.

Rautatien vastuuta koskevan sääntelyn lisäksi CIM- ja CIV-säännöissä määrätään yksityiskohtaisesti useista muista rautatiekuljetukseen liittyvistä seikoista, kuten tavarain tai matkatavaran pakkaamisesta ja merkitsemisestä, tavarain tai matkatavaran luovuttamisesta sekä matkustajan tai tavarain lähettäjän vastuusta. CIM-säännöissä määrätään myös muun muassa tavarankuljetuksessa käytettävän rahtikirjan sisällöstä, tavarain tarkastamisesta kuljetuksen aikana sekä tavarankuljetuksessa noudatettavista määräajoista.

Pöytäkirja COTIF-sopimuksen muuttamisesta avattiin allekirjoitettavaksi 3 päivänä kesäkuuta 1999. Suomi allekirjoitti pöytäkirjan 28 päivänä lokakuuta 1999. Uudella pöytäkirjalla, joka ei vielä ole tullut voimaan, ei olennaisesti muuteta rautatien korvausvastuuta koskevaa sääntelyä. Ehkä merkittävin muutos koskee junavuoron viivästyksestä matkustajalle aiheutuneen vahingon korvaamista. Uusien CIV-sääntöjen mukaan rautatieyrittäjä on lähtökohtaisesti velvollinen suorittamaan korvausta junavuoron peruuttamisesta, viivästyksestä tai jatko-yhteyden menettämisestä, jos matkustaja ei sen seurauksena voi jatkaa matkaansa samana päivänä. Viivästyneelle matkustajalle korvataan majoituksesta ja tarpeellisista yhteydenotoista aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

#### Suomen ja Venäjän yhdysliikennesopimus

Suomen ja Venäjän väliset rautatiekuljetukset perustuvat huhtikuun 16 päivänä 1996 tehtyyn sopimukseen Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä (SopS 48/1997). Sopimus on saatettu voimaan Venäjän kanssa Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä annetulla lailla (625/1997), joka tuli voimaan 19 päivänä heinäkuuta 1997. Sopimus korvaa vuonna 1947 tehdyn yhdysliikennesopimuk-

sen.

Uusi yhdysliikennesopimus ei vuoden 1947 sopimuksesta poiketen sisällä rautatiekuljetussopimuksia koskevaa sääntelyä. Rautatieliikenteessä sovellettavista kuljetusehdoista voidaan kuitenkin yhdysliikennesopimuksen perusteella määrätä Suomen liikenneministeriön ja Venäjän rautatieministeriön välisillä erillisillä sopimuksilla. Kuljetusehdoista koskevaa sopimusta valmistellaan parhaillaan.

EY:n rautatieliikennettä koskeva lainsäädäntö

EY:n piirissä on annettu useita rautatieliikennettä koskevia direktiivejä. Keskeisin niistä on yhteisön rautateiden kehittämisestä annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY, jonka tarkoituksena on parantaa rautateiden tehokkuutta muun muassa erottamalla kuljetustoiminta ja radanpito toisistaan. Direktiivin mukaan rataverkon käyttöoikeus on annettava kansainvälisiä kuljetuksia hoitavalle rautatieyrittäjien ryhmittymälle tai kansainvälisiä yhdistettyjä tavarankuljetuksia hoitavalle yksittäiselle rautatieyrittäjälle. Kansallisesti direktiivi on pantu täytäntöön rataverkolle.

Rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöönoton myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä annetussa neuvoston direktiivissä 95/19/EY määritellään periaatteet, joita on noudatettava rataverkon käyttöoikeuksia myönnettäessä ja niihin liittyviä maksuja määrättäessä. Jäsenvaltiot voivat muun muassa asettaa käyttöoikeuden myöntämisen edellytykseksi vakuuden asettamisen. Direktiivissä säädetään myös rautatiekuljetuksiin käytettävän kaluston turvallisuuden varmistamisesta käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä.

Rautatieyrittäjien toimiluvista annettu neuvoston direktiivi 95/18/EY koskee toimiluvan myöntämistä rautatieyrittäjälle, joka hoitaa kansainvälisiä rautatiekuljetuksia direktiivin 91/440/ETY mukaisesti. Lähtökohdaksi on, että jokainen yhteisössä perustettu rautatieyrittäjä, joka täyttää direktiivissä säädetyt vaatimukset, on oikeutettu saamaan toimiluvan. Direktiivissä edellytetään muun muassa, että rautatieyrittäjän on osoitettava kykenevänsä jatkuvasti täyttämään hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset. Rautatieyrittäjän on myös



katettava kansallisessa tai kansainvälisessä lainsäädännössä edellytetyllä tavalla korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa vakuudella tai muulla vastaavalla järjestelyllä. Tämä direktiivi ja direktiivi 95/19/EY on Suomessa pantu täytäntöön rataverkkolain muuttamisesta annetulla lailla (447/1997), joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1997.

Komissio antoi lokakuussa 1998 ehdotukset direktiivien 91/440/ETY ja 95/18/EY muuttamisesta sekä ehdotuksen direktiiviksi rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautatieinfrastruktuurin käytön hinnoittelusta sekä turvallisuustodistusten antamisesta. Ehdotetun sääntelyn tarkoituksena on luoda edellytykset ja säännöt useiden rautatieyritysten toiminnalle samalla rataverkolla. Direktiivin 91/440 muutos avaa rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen kilpailulle. Ehdotetut direktiivit, jotka voimaan tullessaan korvaisivat direktiivin 95/19/EY, tarkentavat ja vahvistavat voimassa olevaa yhteisöläinsäädäntöä sekä pyrkivät edistämään tasapuolisia kilpailuedellytyksiä ja kilpailun syntyä rautatieliikenteessä.

Liikenneministerineuvosto saavutti poliittisen yhteisymmärryksen direktiiviehdotuksista joulukuussa 1999. Ehdotuksia käsitellään Euroopan parlamentissa vuoden 2000 alkupuolella ja lopullisesti ne voitaneen hyväksyä vuoden loppuun mennessä.

## 2.9. Nykytilan arviointi

Valtaosa rautatiekuljetussopimuksia koskevasta sääntelystä sisältyy rautatiekuljetusasetukseen. Asetuksen oikeudellinen sitovuus on epäselvä, koska se on annettu ilman lakiin perustuvaa valtuutussäännöstä. Useita asetuksen säännöksiä ei voida soveltaa lainkaan niihin liittyvien valtiosääntöoikeudellisten ongelmien vuoksi. Muun muassa rautatien tarkastusoikeutta koskevat säännökset rajoittavat perustuslailla turvattuja perusoikeuksia tavalla, joka tekee niiden soveltamisen mahdottomaksi. Myöskään asetuksessa säädetty rautatien norminantovalta ei täytä norminantoon valtuuttavalta säännökseltä perustuslaissa edellytetyjä vaatimuksia. Suuri osa asetuksen säännöksistä on lisäksi ristiriidassa laintasaisen sääntelyn, kuten kuluttajansuojalain (38/1978) ja oikeudenkäymiskaaren kanssa, minkä vuoksi niiden sovelta-

minen ei perustuslain 107 §:ssä säädetyn normihierarkian periaatteen nojalla tule kysymykseen. Voimassa olevaan sääntelyyn liittyvien valtiosääntöoikeudellisten ongelmien poistamiseksi ja rautatiekuljetussopimuksia koskevan oikeustilan selkeyttämiseksi rautatiekuljetusasetuksen kumoaminen on välttämätöntä.

Ilman rautatiekuljetusta koskevaa erityis-säädöstä rautatiekuljetusta koskevien sopimusten ehdot määräytyisivät käytännössä ainoan kotimaista rautatiekuljetustoimintaa harjoittavan yhtiön eli VR Osakeyhtiön laatimien vakioehtojen mukaan. Sääntelyn puuttuminen saattaisi eräiltä osin merkitä rautatiekuljetuspalvelujen käyttäjien aseman heikentymistä nykyisestä. Eri kuljetusmuotojen, erityisesti tie- ja rautatiekuljetusten välinen kilpailutilanne tosin ilmeisesti johtaisi siihen, että rautatiekuljetuksissa sovellettavat vakioehdot eivät olisi rautatieyrityksen sopijapuolen kannalta merkittävästi epäedullisempia kuin muissa kuljetusmuodoissa. Myös kuluttaja-asiamies voisi valvoa sopimusehtojen kohtuullisuutta kuluttajansuojalain nojalla.

Rautatiekuljetussopimuksia koskevan lain säätäminen on kuitenkin perusteltua, koska kotimainen rataverkko saattaa EU:ssa tapahtuvan kehityksen myötä lähitulevaisuudessa avautua nykyistä vapaammalle kilpailulle myös kotimaanliikenteessä. Jos useat yritykset harjoittavat rautatiekuljetustoimintaa, kuljetussopimukseen sovellettavien ehtojen kohtuullisuus ja kuljetuspalvelujen käyttäjien asema voidaan turvata lakiin otettavilla pakottavilla säännöksillä paremmin kuin yritysten käyttämien vakioehtojen kohtuullisuutta koskevalla viranomaisvalvonnalla.

Lain tasoista sääntelyä puoltaa myös eri kuljetusmuotojen välisessä kilpailutilanteessa vallitsevan tasapainon säilyttäminen. Matkustajien ja tavarankuljetuksen muissa kuljetusmuodoissa ja myös kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa perustuu tieliikenteen henkilökuljetuksia lukuunottamatta laintasoiseen sääntelyyn, joka keskeisiltä osiltaan on pakottavaa. Vapaan kilpailun kannalta olisi arveluttavaa, jos yksi kuljetusmuoto saisi kilpailuetua sen vuoksi, ettei kotimaisista kuljetuksista sen osalta säädettäisi pakottavalla lainsäädännöllä. Vakioehtojen kohtuullisuutta koskevasta valvonnasta huolimatta rautatieyritykset voisivat tällöin parantaa kilpailukykyään soveltamalla kuljetusehtoja, joiden käyttö esimerkiksi tiekuljetuksissa ei olisi mahdollista. Kilpailutilanteen tasapuoli-

suuden säilyttäminen puoltaa myös sitä, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovellettavat enimmäisrajat ovat vertailukelpoisissa kuljetusmuodoissa pääpiirteissään samansuuruiset.

### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

#### 3.1. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on oikeustilan selvittäminen saattamalla kotimaisia rautatiekuljetuksia koskeva sääntely asianmukaiselle säädöstalolle. Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla pyritään myös turvaamaan rautatieyhtiöitä käyttävien matkustajien ja rahdinantajien asema, jos kotimainen rautatieliikenne tulevaisuudessa avautuu nykyistä vapaammalle kilpailulle ja rautatieliikennettä harjoittavien yritysten lukumäärä lisääntyy. Lisäksi ehdotusten tarkoituksena on varmistaa, että kilpailevien kuljetusmuotojen, erityisesti rautatieyritysten ja tierahdinkuljettajien välinen kilpailutilanne ei häiriinny lain säädännön puutteellisuuden vuoksi.

#### 3.2. Rautatieyrityksen kuljetusvelvollisuus

VR Osakeyhtiö on nykyisin velvollinen kuljettamaan sekä matkustajia käsimatkatavaroineen että matkatavaraa. Matkatavaran kuljettaminen rautateitse on viime vuosina vähentynyt niin merkittävästi, ettei kuljetusvelvollisuuden säilyttäminen enää ole tarkoituksenmukaista. Matkustajia ja käsimatkatavaraa koskevasta kuljetusvelvollisuudesta säätäminen sen sijaan on edelleen perusteltua, koska rautatieliikenteessä vallitsee nykyisin käytännössä monopolitilanne. Kuljetusvelvollisuuden tarpeellisuutta voidaan harkita uudelleen, jos VR-Yhtymän tosiasiallinen monopoliasema lakkaa yleisen rataverkon vapautuessa kilpailulle kotimaisten henkilökuljetusten osalta.

Käytännössä matkatavaran kuljetusvelvollisuuden poistaminen ei juuri vaikuta matkustajien asemaan. Valtaosa matkustajan mukana olevista tavaroista voidaan kuljettaa matkustajavaunuissa käsimatkatavarana, kuten nykyisinkin. Rautatieyrityksen edun mukaisesti on ilman laissa säädettyä velvollisuuttakin huolehtia matkatavaran kuljetuspalveluista sellaisilla junavuoroilla, joilla matkustajilla tyypillisesti on mukanaan matkatavaraksi kirjattavia tavaroita, kuten hiihto- tai muita

harrastusvälineitä.

### 3.3. Rautatieyrityksen vastuu tavarasta ja matkatavarasta

Vastuujärjestelmän suhde COTIF-sopimuksen vastuuliitteisiin

Ehdotetun lain säännökset rautatieyrityksen ja sen sopijapuolen korvausvastuun määräytymisestä vastaavat pääpiirteissään COTIF-sopimuksen vastuuliitteiden määräyksiä. CIV- ja CIM-sääntöjen yksityiskohdista ehdotetaan kuitenkin useilta osin poikettavaksi kansallisen sääntelyn selkeyden säilyttämiseksi. Ehdotetussa laissa ei ole perusteltua täsmällisesti noudattaa vastuuliitteiden määräyksiä senkään vuoksi, että rautatieyrityksen sopijapuolen asema on vastuuliitteissä järjestetty kansalliseen kuluttajansuojalainsäädäntöön verrattuna puutteellisesti.

Valtaosa Suomessa suoritettavista rautatiekuljetuksista on joko kotimaankuljetuksia tai Venäjälle suuntautuvia kuljetuksia, jotka eivät kuulu COTIF-sopimuksen soveltamisalaan. Ainakin CIM-ehdoin suoritettavissa kansainvälisissä tavarankuljetuksissa rautatieyrityksen sopijapuoli on pääsääntöisesti tietoinen CIM-sääntöjen sisällöstä ja kykenee arvioimaan asemaansa sen mukaisesti. Näistä syistä voidaan arvioida, että kansallisen sääntelyn ja COTIF-sopimuksen välisillä vähäisillä eroavaisuuksilla ei käytännössä ole suurta merkitystä.

Vastuun peruste ja vastuusta vapautuminen

Ehdotuksen mukaan rautatieyritys olisi huolimattomuudestaan riippumatta vastuussa tavarankuljetuksen tai matkatavaran viivästyksestä, katoamisesta tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana. Rautatieyrityksen vastuu alkaisi, kun tavara tai matkatavara on luovutettu kuljetettavaksi. Sillä, milloin rautatieyrityksen ja sen sopijapuolen välisen kuljetussopimuksen katsotaan syntyneen, ei nykyisestä poiketen olisi merkitystä rautatieyrityksen vastuun alkamiseen. Tavarankuljetussopimusta ei myöskään enää tarvitsisi vahvistaa määrämuotoisella rahtikirjalla, vaan sopijapuolet voisivat vapaasti päättää käytettävistä kuljetusasiakirjoista ja niiden sisällöstä. Rautatieyrityksen vastuu päättyisi kuljetuksen päätyttyä, kun rautatieyritys on luovuttanut tavarankuljetuksen tai matkatavaran siihen oikeutetulle.

Rautatieyritys voisi vapautua vastuusta

osoittamalla, että vahinko on johtunut matkustajan tai tavarän lähettäjän virheestä tai laiminlyönnistä, kuljetuksen aikana annetusta virheellisestä määräyksestä taikka tavarassa olleesta viasta. Rautatieyrittys vapautuisi vastuusta myös näyttämällä, että vahinko on aiheutunut sen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevasta seikasta. Vastuusta vapautumisperusteiden lisäksi lakiin sisältyisi luettelo erityisistä riskeistä, joiden osalta rautatieyrittyseltä ei edellytettäisi näyttöä riskin ja vahingon välisestä syy-yhteydestä.

Rautatieyrittysen huolimattomuudesta riippumattomaan vastuuseen perustuva korvausvelvollisuus olisi rahamääräisesti rajoitettu. Vastuurajat säilyisivät pääpiirteissään nykyisen suuruisina, mutta ne ilmaistaisiin euromääräisinä. Tavarän katoamiseen tai vahingoittumiseen perustuvan korvauksen enimmäismäärää tosin alennettaisiin 200 markasta 25 euroon eli noin 150 markkaan kilolta. Enimmäiskorvauksen alentaminen on perusteltua erityisesti sen vuoksi, että nykyisin valtaosa rautateiden tavaräkuljetuksista on massäkuljetuksia, joissa tavarän käypä arvo ei juuri koskaan nouse 200 markkaan kilolta. Kun rautateitse kuljetetaan arvokkaampaa tavaraa, kuljetusta varten otetaan säännömukaisesti vakuutus, vaikka tavarän arvo olisi huomattavasti säädettyä vastuurajaa pienempi. Rautatieyrittysen korvausvastuun enimmäismäärän alentamista puoltaa myös se, että rahdinkuljettajan enimmäisvastuu on tiekuljetuksissa huomattavasti alhaisempi kuin rautatiekuljetuksissa. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka nojalla rautatieyrittysen korvausvastuun enimmäismääriä voitaisiin korottaa valtioneuvoston asetuksella rahanarvon muutosta vastaavasti.

#### Muistutus ja korvausoikeuden vanhentuminen

Vahinkoa kärsineen olisi ehdotuksen mukaan tehtävä muistutus kuljetuksesta johtuvasta vahingosta tavaraa tai matkatavaraa vastaanotettaessa, jos vahinko on tuolloin havaittavissa. Kuluttaja voisi kuitenkin aina tehdä muistutuksen kohtuullisen ajan kuluessa tavarän tai matkatavarän vastaanottamisesta. Samaa periaatetta sovelletaan kuluttajan osalta myös kotimaisissa tiekuljetuksissa.

Tavarän tai matkatavarän viivästyksestä ei ehdotuksen mukaan enää tarvitsisi tehdä muistutusta. Kotimaisissa kuljetuksissa rautatieyrittysen sopijapuoli pyrkii säännönmu-

kaisesti selvittämään viivymättä sovitun kuljetusajan päätyttyä, onko tavara tai matkatavara saapunut määräpaikkaan. Kun tavaraa tiedustellaan, rautatieyrittys saa tietää viivästyksestä ja voi ryhtyä tarpeellisiksi toimenpiteisiin, vaikka varsinaista muistutusta ei tehdä.

Oikeus korvaukseen vanhentuisi pääsääntöisesti yhden vuoden määräajassa. Vanhentumisaajan alkamisajankohdasta ehdotetaan säädettäväksi samalla tavalla kuin tiekuljetussopimuslaissa. Vanhentumisaajan katkaiseminen ei kuitenkaan edellyttäisi kanteen nostamista tuomioistuimessa, kuten tiekuljetuksissa, vaan riittäisi, että rautatieyrittyseltä vaaditaan vanhentumisaajan kuluessa korvausta kirjallisesti. Kotimaisissa kuljetuksissa ei olisi vahinkoa kärsineen kannalta kohtuullista edellyttää kanteen nostamista vanhentumiselle säädetyin lyhyen määräajan kuluessa.

#### 3.4. Rautatieyrittysen vastuu junavuoron viivästyksestä

Henkilökuljetusta koskevan sopimuksen yhtenä keskeisenä piirteenä on, että rautatieyrittys suorittaa kuljetuksen ilmoitetun aikataulun mukaisesti. Vaikka rautatieyrittys ei voida edellyttää vastaavan junavuoron vähäisestä viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, korvausvastuun syntyminen merkittävän viivästyksen seurauksena on lähtökohtaisesti perusteltua. Nykyisin rautatieyrittys ei ole rautatiekuljetusasetuksen 15 §:n mukaan velvollinen korvaamaan esimerkiksi henkilöjunan rikkoutumisesta johtuvasta viivästyksestä aiheutunutta vahinkoa, vaikka sillä on kuljetussopimuksen perusteella velvollisuus huolehtia siitä, että sopimuksen täyttämiseen tarvittava kalusto on käytettävissä.

Ehdotuksen mukaan rautatieyrittys olisi velvollinen korvaamaan junavuoron viivästyksestä matkustajalle aiheutuneen vahingon, jollei matkustajan voida kohtuudella edellyttää varautuneen viivästykseen. Rautatieyrittysen korvausvelvollisuus olisi kuitenkin enintään 5 000 euroa. Ilmakuljetuslaissa ja merilaissa rahdinkuljettajan korvausvelvollisuus viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta on rajoitettu 4 150 erityiseen nosto-oikeuteen eli runsaaseen 5 600 euroon matkustajaa kohden. Rautatieyrittys vapautuisi kokonaan vastuusta, jos se näyttää ryhtyneensä

kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi.

### 3.5. Rahdinkuljettajan vastuu tavarankuljetuksessa

Rahdinkuljettajan vastuu tavarankuljetuksessa ehdotetaan korotettavaksi rahanarvon muutosta vastaavasti 20 euroon tavarankuljetuksen kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Tielijetussopimuslain voimaantullessa vuonna 1979 vastuu oli rajoitettu 50 markkaan kilolta. Tarkoituksena oli, että vastuun enimmäismäärää tarkistettaisiin tarvittaessa myöhemmin rahanarvon muutosta vastaavasti. Vuonna 1986 enimmäismäärä korotettiin tielijetussopimuslain nojalla suoritettavan korvauksen määrästä annetulla asetuksella (916/1986) 80 markkaan eli noin 14 euroon. Sen jälkeen korotuksia ei ole tehty, vaikka se rahanarvon muutoksen huomioon ottaen olisi ollut perusteltua.

### 4. Esityksen vaikutukset

Ehdotetun lain nojalla rautatieyhtiö olisi huolimattomuudestaan riippumatta vastuussa vahingosta, joka matkustajalle on aiheutunut junavuoron viivästyksestä. Nykyisin tällaista korvausvelvollisuutta ei rautatiekuljetusasetuksen 15 §:ään perustuvan käytännön mukaan ole, joten ehdotus lisäisi jonkin verran rautatieyhtiön maksettavaksi tulevia korvauksia. Rautatieyhtiö ei kuitenkaan ehdotetun säännöksen nojalla olisi velvollinen korvaamaan vahinkoa, johon matkustajan voidaan kohtuudella edellyttää varautuneen. Lisäksi korvausvelvollisuus olisi rahamääräisesti rajoitettu. Näistä syistä uuden korvausmuodon ei arvioida merkittävästi lisäävän rautatieyhtiön maksettavia korvauksia tai aiheuttavan kuljetusmaksujen korotustarvetta.

Rautatieyhtiön korvausvelvollisuuden enimmäismääräksi tavarankuljetuksessa ehdotetaan 25 euroa kilolta eli noin 50 markkaa vähemmän kuin nykyisin. Vastuurajan alentaminen parantaisi rautatieyhtiön kilpailukykyä suhteessa tielijetuksiin. Enimmäismäärän alentaminen ei käytännössä heikentäisi tavarankuljettajien asemaa, koska tavallisesti rautateitse kuljetettavan tavarankuljetuksen arvo ei ylitä 25 euroa kilolta. Arvokkaat tavarankuljetukset vakuutetaan yleensä siitä riippumatta, mikä rautatieyhtiön vastuun enimmäismäärä on.

Tierahdinkuljettajan korvausvelvollisuuden enimmäismääräksi tavarankuljetuksessa ehdotetaan 20 euroa kilolta eli noin 40 markkaa enemmän kuin nykyisin. Korotus nostaisi jonkin verran tierahdinkuljettajien vakuutusmaksuja.

### 5. Asian valmistelu

Oikeusministeriö asetti 23 päivänä huhtikuuta 1997 työryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella ehdotus hallituksen esitykseksi rautatiekuljetussopimuksia koskevaiksi laiksi. Työryhmä jätti mietintönsä 27 päivänä helmikuuta 1998.

Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunto sisäasiainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, liikenneministeriöltä, ympäristöministeriöltä, kilpailuvirastolta, kuluttaja-asiamieheltä, kuluttajavälituslautakunnalta, Kuluttajavirastolta, Ratahallintokeskuksesta, Kuluttajat-Konsumenterna ry:ltä, Kuluttajien vakuutuslaitostalta, Linja-autoliitolta, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistykseltä, Suomen Huolintaliikkeiden Liitolta, Suomen Kuluttajaliitolta, Suomen matkatoimialan liitolta, Suomen Lakimiesliitolta, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitolta, Teollisuuden ja Työntekijöiden Keskusliitolta sekä VR-Yhtymä Oy:ltä. Oikeusministeriössä on laadittu tiivistelmä annetuista lausunnoista. Lausunnonantajat suhtautuivat työryhmän ehdotuksiin yleisen myönteisesti. Ne tekivät useita ehdotuksen yksityiskohtia koskevia muutosehdotuksia, jotka on pyritty ottamaan huomioon esityksen viimeistelyssä. VR-Yhtymä Oy piti ehdotettua junavuoron viivästyksen perustuvaa vastuuta liian laajana.

Oikeusministeriössä on laadittu erikseen virkatyönä muistio tavarankuljetusta koskevan tielijetussopimussäädetyn korvausvastuun enimmäismäärän korottamistarpeesta. Muistiassa ehdotettiin tielijetussopimussäädetyn vastuun enimmäismäärän korottamista 80 markasta 150 markkaan kilolta eli samaksi kuin rautatiekuljetuksissa sovellettavaksi ehdotettava vastuuraja. Muistiosta pyydettiin lausunnot liikenneministeriöltä, Keskuskauppakamarilta, Kuluttajavirastolta, Kuluttajat-Konsumenterna ry:ltä, Linja-autoliitolta, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistykseltä, Suomen Huolintaliikkeiden liitolta, Suomen Kuluttajaliitolta, Suomen Kuorma-autoliitolta, Teollisuuden ja Työntekijöiden Keskusliitolta sekä VR-Yhtymä

Oy:ltä. Lausunnon antaneista tahoista viisi kannatti ehdotettua korotusta. Linja-autoliitto, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistys, Suomen Huolintaliikkeiden liitto ja Suomen Kuorma-autoliitto vastustivat korotusta vedoten kansainvälisissä tiekuljetuksissa sovellettavaan alhaisempaan vastuurajaan sekä siihen, että riittäviä perusteita vastuurajan korottamiselle ei ole esitetty. VR-Yhtymä Oy katsoi, että tiekuljetuksessa sovellettavan vastuurajan tulisi olla korkeampi kuin rautatiekuljetuksissa, koska maanteitse kuljetetaan yleensä arvokkaampaa tavaraa kuin rautateitse.

## 6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Oikeusministeriö esitti 4 päivänä huhtikuuta 1997 päivätyssä kirjeessään liikenneministeriölle, että liikenneministeriön esittelystä annettu rautatiekuljetusasetus tai ainakin sen perustuslain tai muiden lakien kannalta ongelmalliset säännökset välittömästi kumottaisiin. Esitys ei toistaiseksi ole johtanut toimenpiteisiin. Tarkoituksena on, että rautatiekuljetusasetus kumottaisiin viimeistään ehdotetun lain säätämisen yhteydessä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1. Rautatiekuljetuslaki

##### 1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Soveltamisala.* Ehdotettua lakia sovelletaan rautatiekuljetukseen, jonka rautatieyrittäjä on sitoutunut suorittamaan. Lakia sovelletaan myös muuhun kuljetukseen, joka liittyy välittömästi rautatiekuljetukseen ja on rautatieyrittäjän järjestämä. Kotimaanliikenteessä tällainen yhdistetty kuljetus sisältää yleensä rautatiekuljetuksen lisäksi tiekuljetusosuuden.

Yhdistetylle kuljetukselle on tunnusomaista, että koko kuljetuksesta tehdään yksi sopimus ja rautatieyrittäjä huolehtii kaikkien sovitujen kuljetusosuuksien järjestämisestä. Yhdistetty kuljetus on kysymyksessä esimerkiksi silloin, kun rautatieyrittäjä sitoutuu järjestämään tavarankuljetuksen määrälliikennepaikkaan rautateitse ja sieltä edelleen määrälliikennepaikkaan linja-autolla. Jos eri kuljetusmuodolla suoritettavasta kuljetusosuudesta sovitetaan erillisellä sopimuksella, kysymys ei yleensä ole yhdistetystä kuljetuksesta. Esimerkiksi erillisen tiekuljetussopimuksen perusteella tapahtuvaan tiekuljetukseen sovelletaan lähtökohtaisesti tiekuljetussopimuslakia, vaikka rautatieyrittäjä olisi sopimuksessa toisena sopijapuolena. Rautatieyrittäjän ja sen sopijapuolen välinen sopimusjärjestely voidaan kuitenkin yleisten sopimuksen tulkintaa koskevien periaatteiden nojalla yksittäistapauksessa katsoa yhdeksi yhdistettyä kulje-

tusta koskevaksi sopimukseksi, jos tämän näytetään olleen sopijapuolten tarkoituksena.

Yhdistetystä kuljetuksesta on kysymys myös silloin, kun rautatieyrittäjä korvaa osan rautateitse suoritettavaksi sovitusta kuljetuksesta muulla kuljetuksella esimerkiksi rautatieliikenteen tilapäisen häiriintymisen vuoksi. Sovitun rautatiekuljetuksen korvaavaan kuljetusosuuteen sovelletaan ehdotettua lakia siitä riippumatta, onko rautatieyrittäjän sopijapuoli tietoinen korvaavasta kuljetuksesta. Jos rautatieyrittäjä sen sijaan suorittaa kuljetuksen kokonaisuudessaan muulla kuljetusmuodolla, sen vastuu määräytyy käytettyä kuljetusmuotoa koskevan lain mukaan. Rautatieyrittäjän sopijapuolella on kuitenkin tällöin rautatieyrittäjän sopimusrikkomuksen perusteella oikeus korvaukseen vahingosta, joka sille aiheutuu toisen lain soveltamisesta. Vahinkoa voi aiheutua esimerkiksi sen vuoksi, että rahdinkuljettajan enimmäisvastuu on sovellettavan lain nojalla pienempi kuin ehdotetussa laissa.

Suomea velvoittavat kansainväliset sopimukset syrjäyttävät ehdotetun lain säännökset siltä osin kuin säännökset ovat ristiriidassa tällaisten sopimusten määräysten kanssa. COTIF-sopimus on tällä hetkellä keskeisin rautatiekuljetuksia koskeva kansainvälinen sopimus, mutta yhdistetyissä kuljetuksissa myös muita kuljetusmuotoja koskevat sopimukset, kuten tiekuljetuksia koskeva CMR-sopimus, voivat tulla sovellettaviksi. Siltä osin kuin ehdotetut säännökset eivät ole ristiriidassa Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten määräysten kanssa, ehdotettu



laki täydentää kansainvälistä sääntelyä.

2 §. *Rautatieyrittäjä.* Rautatieyrittäjä määritellään pykälässä viittaamalla rataverkkolain 2 a §:ssä tarkoitettuun rautatieyrittäjään. Viitatus pykälän mukaan rautatieyrittäjällä tarkoitetaan yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka päätoimenaan tarjoaa rautateiden kuljetuspalveluja ja jolla on hallinnassaan kuljetuksiin tarvittava vetovoima sekä lupa toiminnan harjoittamiseen.

Määritelmän mukaan lakia ei sovelleta esimerkiksi Jokioisten museorautatien henkilöliikenteeseen eikä Karhulan-Sunilan yksityisrautatien tavaraliikenteeseen, jota harjoitetaan ilman rataverkkolain mukaista toimilupaa. Jos rautatieliikenteen harjoittaja ei ole laissa tarkoitettu rautatieyrittäjä, sen asema sopimussuhteen osapuolena määräytyy yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaan. Sillä ei esimerkiksi ole kuljetusvelvollisuuteen liittyvää sopimuspakkoa, mutta ei toisaalta myöskään oikeutta vedota lain säännöksiin rautatieyrittäjän vastuun rajoittamisesta.

3 §. *Säännösten pakottavuus.* Rautatiekuljetussopimuksissa rautatieyrittäjä on usein sopimussuhteen vahvempi osapuoli, joka määrää kuljetuksen hinnan ja muut keskeiset sopimusehdot. Näin on erityisesti silloin, kun sen sopijapuolena on kuluttajan asemassa oleva yksityishenkilö tai epäsäännöllisesti kuljetuspalveluja käyttävä pienyrittäjä. Heikomman sopijapuolen suojaamiseksi lain säännökset ovat 1 momentin mukaan yleensä pakottavia. Niistä poikkeaminen sopimuksella matkustajan taikka tavarahan tai matkatarhan lähettäjän tai muun tavarahan oikeutetun vahingoksi on sallittua ainoastaan nimenomaisen säännöksen perusteella. Tällainen säännös on muun muassa matkatavarahan kuljetusta koskevassa 23 §:n 1 momentissa.

Lain pakottavuudella suojataan paitsi kuljetussopimuksen tehnyttä rautatieyrittäjän sopijapuolta, kuten matkustajaa tai tavarahan lähettäjää, myös muita henkilöitä, joilla saattaa olla oikeus rautateitse kuljetettavaan tavarahan. Matkustajan ohella säännöksessä mainitaan muu tavarahan oikeutettu, joka yleensä on joko tavarahan lähettäjä tai vastaanottaja. Esimerkiksi tavarahan omistajalla, joka ei lähetä eikä vastaanota tavarahan, voi myös olla oikeus tavarahan. Lain säännökset ovat pakottavia siitä riippumatta, kuka vaatimuksen esittää.

Lain pakottavista säännöksistä voidaan aina poiketa matkustajan tai tavarahan oikeu-

tetun eduksi. Rautatieyrittäjä voi luopua yksittäisessä kuljetuksessa laissa säädetyistä oikeuksistaan tai sitoutua lakia pidemmälle meneviin velvollisuuksiin.

Pykälän 2 momentissa lievennetään lain pakottavuutta tavarahan kuljetuksen osalta. Tavarankuljetusta koskevista säännöksistä voidaan poiketa muun kuin kuluttajan kanssa tehtävissä sopimuksissa, jos poikkeaminen on kohtuullista sopijapuolten aseman, tavarahan tai kuljetuksen poikkeuksellisen laadun taikka muiden erityisten olosuhteiden takia.

Mahdollisuus lain pakottavista säännöksistä poikkeamiseen on arvioitava tapauskohtaisesti. Poikkeaminen on yleensä perusteltua muun muassa silloin, kun tavarahan koskeva kuljetussopimus on syntynyt rautatieyrittäjän ja tavarahan lähettäjän välillä käydyn neuvottelun tuloksena. Esimerkiksi erityisen vaikeasti kuljetettavaa tavarahan tai hyvin vaarallista ainetta koskevan kuljetussopimuksen ehtoista neuvotellaan yleensä erikseen. Koska säännösten pakottavuuden tarkoituksena on suojata sopimussuhteen heikommpaa osapuolta, siitä voidaan tavallisesti poiketa, jos rautatieyrittäjän sopijapuolena on esimerkiksi suuri tai keskisuuri yritys taikka säännöllisesti tavarahan rautateitse lähettävä, rautatieyrittäjän kuljetusehdot ja kuljetukseen liittyvät riskit tunteva pienyrittäjä. Tällöin sopimussuhteessa ei ole erityisesti kuluttajasopimuksille tyypillistä epätasapainoa.

Eräissä tavarahan kuljetusta koskevissa pykälissä, kuten 11 §:n 1 momentissa ja 12 §:n 1 momentissa, säädetään nimenomaisesti, että niistä voidaan poiketa sopimuksella. Tällöin ei edellytetä, että poikkeamiselle olisi tässä momentissa säädetty erityinen syy.

Rautatieyrittäjän ja tavarahan lähettäjänä olevan elinkeinonharjoittajan välinen sopimus siitä, että kuljetuksessa poiketaan lain pakottavuudesta, sitoo sopimusoikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti ainoastaan sopijapuolia. Tavarahan vastaanottaja tai muu tavarahan oikeutettu, jota sopimus ei sido, voi vedota lain pakottaviin säännöksiin rautatieyrittäjän vastaan sopimuksesta riippumatta.

4 §. *Korvausvaatimus muulla perusteella.* Rautatieyrittäjä on huolimattomuudestaan riippumatta vastuussa kuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta, joten vahinkoa kärsineen ei korvauksen saadakseen yleensä tarvitse esittää näyttöä rautatieyrittäjän huolimattomuudesta. Osa vahingosta saattaa kuitenkin jäädä korvaamatta, koska rautatieyri-



tyksen vastuu on rahamääräisesti rajoitettu. Vahinkoa kärsinyt voi yrittää kiertää rautatieyrityksen vastuuta koskevat rajoitukset vaatimalla korvausta esimerkiksi vahingonkorvauslain (412/1974) nojalla. Pykälän mukaan rautatieyrityksen vastuu määräytyy kuitenkin ehdotetun lain nojalla korvausvaatimuksen perusteesta riippumatta, jos korvausta olisi voitu vaatia ehdotetun lain nojalla. Periaate, jonka mukaan rahdinkuljettaja voi vedota käyttämäänsä kuljetusmuotoa koskeviin vastuunrajoituksiin korvausvaatimuksen perusteesta riippumatta, on voimassa myös muissa kuljetusoikeudellisissa vastuujärjestelmissä.

Jos korvausta olisi voitu vaatia ehdotetun lain perusteella, rautatieyritys voisi vedota vastuun rajoittamista ja siitä vapautumista, kuten ylivoimaista estettä tai korvausvaatimuksen vanhentumista, koskeviin säännöksiin. Rautatieyrityksellä olisi tämä oikeus, vaikka korvausta vaatisi muu kuin rautatieyrityksen sopimussuhteessa ollut henkilö. Ehdotetusta 5 §:stä kuitenkin seuraa, että rautatieyritys ei voi rajoittaa vastuutaan, jos se on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta.

Rautatieyrityksen lisäksi myös sen palveluksessa olevat ja sen lukuun toimivat henkilöt, joiden menettelystä rautatieyritys vastaa, voivat vedota lain säännöksiin korvausvastuun rajoittamisesta tai siitä vapautumisesta. Jos näin ei olisi, vahinkoa kärsinyt voisi kiertää rautatieyrityksen vastuulle säädetyt rajoitukset vaatimalla korvausta rautatieyrityksen sijasta esimerkiksi sellaiselta rautatieyrityksen lukuun toimivalta apulaiselta, joka ei kuulu rautatieyrityksen henkilökuntaan. Vaikka rautatieyrityksen lukuun toimivat henkilöt voisivat vedota ehdotetun lain vastuunrajoitussäännöksiin, ehdotetuilla säännöksillä ei muutoin olisi vaikutusta siihen, miten heidän vastuunsa suhteessa vahinkoa kärsineeseen ja rautatieyritykseen määräytyy.

Jos korvausta vaaditaan saman vahingon perusteella sekä rautatieyritykseltä että sen palveluksessa olevalta henkilöltä, laissa säädetyt enimmäiskorvaukset tarkoittavat kaikkien maksettavaksi määrättyjen korvausten yhteismäärää.

5 §. *Tahallisuus ja törkeä huolimattomuus.* Rautatieyrityksen vastuun poistavia tai sitä rajoittavia säännöksiä ei pykälän mukaan sovelleta, jos rautatieyrityksen näytetään aiheuttaneen vahingon tahallisesti tai törkeästi

huolimattomuudesta. Jos vahingon on tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta aiheuttanut henkilö, jonka menettelystä rautatieyritys vastaa, vahingon aiheuttaja ja rautatieyritys eivät saa vedota vastuuta rajoittaviin säännöksiin. Pykälässä tarkoitettuja vastuuta rajoittavia säännöksiä ovat paitsi rahamääräiset vastuurajat myös todistustaakan siirtymistä koskevat säännökset, joita on muun muassa 14 §:n 3 momentissa.

Tarkoituksena on, että tahallisuuden ja törkeän huolimattomuuden edellytyksiä arvioidaisiin samojen periaatteiden mukaan kuin muussa vahingonkorvausoikeudellisessa lainsäädännössä. Tulkinnessa tulee erityisesti ottaa huomioon oikeuskäytäntö, jota on muissa kuljetusoikeudellisissa laeissa olevien samansisältöisten säännösten soveltamisesta.

6 §. *Kuljetusehtojen saatavuus.* Pykälän nojalla matkustajan ja matkatavaran kuljetukseen sovellettavat kuljetusehdot on pidettävä saatavilla toimipaikoissa, joissa tehdään näitä kuljetuksia koskevia sopimuksia. Velvollisuus pitää kuljetusehdot saatavilla koskee myös muita kuin rautatieyrityksen toimipaikkoja. Siten esimerkiksi matkatoimistojen, jotka myyvät rautatiekuljetukseen oikeuttavia matkalippuja, on pidettävä kuljetusehdot saatavilla. Säännöksen tavoitteena on varmistaa, että matkalipun ostamista harkitseva voi välittömästi ennen matkalipun ostamista halutessaan tutustua kuljetusehtojen sisältöön. Lipunmyyntitoiminnan massaluonteisuuden vuoksi ei olisi tarkoituksenmukaista velvoittaa lippuja myyviä toimipaikkoja antamaan matkustajien ja matkatavaran kuljetukseen sovellettavia vakioehtoja jokaiselle matkalipun ostajalle.

Säännöksessä ei velvoiteta pitämään saatavilla tavarankuljetuksessa sovellettavia ehtoja. Tällaisen velvollisuuden säätäminen ei olisi tarkoituksenmukaista, koska tavarankuljetusta koskeviin sopimuksiin otettavat ehdot voivat vaihdella merkittävästi esimerkiksi kuljetettavan tavarankuljetuksen ominaisuuksien tai muiden yksittäiseen kuljetukseen liittyvien olosuhteiden mukaan. Rautatieyrityksen edun mukaista on kuitenkin toimittaa kuljetusehdot tehokkaalla tavalla sopijapuolen tietoon. Muussa tapauksessa ehtojen voidaan tulkita jääneen tulematta sopimuksen osaksi.

7 §. *Matkustajan ja tavarankuljettajan vastuut.* Pykälän 1 momentin mukaan matkustajan vastuu vahingosta, joka hänen käsikatavaraansa tai matkatavaraansa on aiheuttanut, määräytyy vahingonkorvauslain 2, 5

ja 6 luvun mukaan. Korvausvastuu edellyttää toisin sanoen sen osoittamista, että matkustaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai huolimattomuudesta. Näin olisi siitä huolimatta, että matkustaja on sopimussuhteessa rautatieyrittäjään. Matkustaja saattaa olla korvausvelvollinen esimerkiksi vaarallisen käsimatkatavaran tai hänen mukanaan matkustavan kotieläimen aiheuttamasta vahingosta. Matkustajan vastuu muulle kuin rautatieyrittäjälle aiheutetusta vahingosta määräytyy vahingonkorvauslain mukaisesti ilman nimenomaista säännöstäkin, koska kysymys on sopimussuhteen ulkopuolisesta korvausvastuusta.

Tavaran lähettäjä on 2 momentin nojalla lähtökohtaisesti huolimattomuudestaan riippumatta vastuussa rautatieyrittäjän kärsimästä vahingosta, jonka rautatieyrittäjä näyttää aiheutuneen tavaran puutteellisesta pakkaamisesta tai lähettäjän tekemästä virheellisestä kuormasta. Kuorma on ehdotetussa säännöksessä tarkoitettulla tavalla lähettäjän tekemä, jos lähettäjä itse tai joku hänen lukuunsa toimiva on huolehtinut tavaran kuormaamisesta.

Tavaran asianmukaiselle pakkaamiselle ja kuormaamiselle asetettavat vaatimukset riippuvat sekä tavaran ominaisuuksista että kuljetusta suoritettaessa vallitsevista olosuhteista. Eräät tavarat voidaan kuormata ilman erityisiä toimenpiteitä ja kuljettaa ilman minikäänlaista pakkausta, kun taas toiset tavarat edellyttävät hyvinkin huolellista kuormausta ja pakkaamista. On selvää, että syövyttävää nestettä tai myrkyllistä kaasua sisältävä tavaralähetys tai helposti vaurioituva laite on pakattava ja kuormattava huolellisemmin kuin esimerkiksi kirjalähetys. Lähettäjän on myös otettava tavaraa pakatessaan huomioon muun muassa se, suoritetaanko kuljetus kesä- vai talviaikaan. Talviaikaan lämmittämättömissä kuljetusvaunuissa kuljetettavan tavaran pakkaamisessa voidaan yleensä edellyttää käytettävän pakkasen kestäviä pakkausmateriaaleja.

Säännös koskee vain rautatieyrittäjän kärsimää vahinkoa. Tällaista vahinkoa ovat myös kustannukset, joita rautatieyrittäjä on velvollinen suorittamaan esimerkiksi virheellisen kuorman johdosta vahingoittuneiden muiden tavaralähetysten vastaanottajille. Jos rautatieyrittäjä tavaran kuljetettavaksi ottamisen jälkeen havaitsee tavaran puutteellisesti pakatuksi, sen on ryhdyttävä toimenpiteisiin vahingon syntymisen estämiseksi tai vahin-

gon rajoittamiseksi. Lähettäjä on velvollinen korvaamaan rautatieyrittäjälle tällaisista toimenpiteistä aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

Ehdotettu huolimattomuudesta riippumaton ja määrällisesti rajoittamaton vastuu olisi kohtuuttoman ankara kuluttajan asemassa olevalle yksityishenkilölle, jolla ei yleensä voida olettaa olevan kokemusta tavaran asianmukaisesta pakkaamisesta tai kuormaamisesta. Kuluttajan korvausvelvollisuus ehdotetaan sen vuoksi rajattavaksi vahinkoon, jonka hän on huolimattomuudesta tai laiminlyönnillään aiheuttanut.

Pykälän 3 momentin nojalla tavaran lähettäjä vapautuu 2 momentin mukaisesta korvausvelvollisuudesta, jos hän näyttää rautatieyrittäjän tienneen vahingon aiheuttaneesta puutteellisuudesta tai osoittaa, että puutteellisuus oli havaittavissa tavaraa kuljetettavaksi jätettäessä. Jos rautatieyrittäjä haluaa pidättää itselleen oikeuden vedota 2 momentin mukaiseen lähettäjän vastuuseen tilanteessa, jossa puutteellisuus on sen tiedossa tai ulkoisesti havaittavissa, sen on tehtävä puutteellisuudesta merkintä kuljetusasiakirjaan tai ilmoitettava asiasta kirjallisesti tavaran lähettäjälle.

Kuljetusasiakirjalla tarkoitetaan säännöksessä paitsi paperille tehtyä rahtikirjaa, myös sähköisessä muodossa olevaa, paperisen rahtikirjan korvaavaa asiakirjaa. Rahtikirjaan tehtävän merkinnän korvaava kirjallinen ilmoitus voidaan toimittaa tavaran lähettäjälle postitse, jos hän tai hänen edustajansa ei luovuta tavaraa kuljetettavaksi henkilökohtaisesti. Olennaista on, että merkintä tehdään tai kirjallinen ilmoitus lähetetään tavaran kuljetettavaksi ottamisen yhteydessä ja siis ennen kuljetuksen alkamista.

Tavaran lähettäjä saattaa olla rikosoikeudellisessa vastuussa laiminlyönnistään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla, jos vaarallista ainetta sisältävä tavaralähetys on esimerkiksi pakattu kyseisen lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Tässä pykälässä tarkoitettua korvausvelvollisuuden syntymisen tai sen laajuuden kannalta ei kuitenkaan ole ratkaisevaa merkitystä sillä, miten tavaran lähettäjän menettelyä on vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lainsäädännön nojalla arvioitava.

8 § *Vahingonkorvauksen sovittelu.* Ehdotetun lain perusteella määrättävää korvausta voitaisiin kohtuuden mukaan sovittaa, jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötävaiku-

tettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheutaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syyinä. Tuomioistuimen tulee arvioida tapauskohtaisesti sekä se, onko korvausvelvollisuutta soviteltava, että se, miten paljon korvausvelvollisuutta on perusteltua alentaa. Säännös vastaa vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:ää.

Rautatieyrityksen korvausvelvollisuuden sovittelu myötävaikutuksen perusteella voi tulla kysymykseen muun muassa silloin, kun vahingon yhtenä syyinä on ollut vahinkoa kärsineen tahallinen tai huolimaton teko tai laiminlyönti. Esimerkiksi kuljetuksen aikana vahingoittuneen tavaran huolimaton pakkaaminen voi johtaa rautatieyrityksen korvausvelvollisuuden sovitteluun siinäkin tapauksessa, että rautatieyritys ei sillä perusteella vapaudu vastuusta 13 tai 14 §:n nojalla.

Korvausvelvollisuuden sovitteluun voi jotta myös muu kuin vahinkoa kärsineen toimintaan liittyvä seikka. Rautatieyrityksen korvausvelvollisuuden sovittelu tällä perusteella kuitenkin lienee mahdollista vain hyvin poikkeuksellisesti, sillä lähtökohtana on, että rautatieyritys vastaa kuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta riippumatta siitä, mistä seikasta tai seikoista vahinko on aiheutunut. Sen sijaan rautatieyrityksen sopijapuolen korvausvelvollisuuden sovittelu tällä perusteella voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun virheellisestä kuormasta aiheutuneen vahingon syntymiseen on ollut tavaran huolimattoman kuormauksen ohella muita syitä.

Korvausvelvollisuuden sovittelun perusteena voi olla myös se, että vahingon kärsinyt ei ole pyrkinyt rajoittamaan vahinkoa, vaikka hänellä olisi ollut siihen mahdollisuus. Yleisen vahingonkorvausoikeudellisen periaatteen mukaisesti jokainen on velvollinen ryhtymään toimenpiteisiin itselleen aiheutuvan vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi uhalla, että hän menettää oikeutensa täyteen korvaukseen. Esimerkiksi rautatieyrityksen henkilökunta on velvollinen ryhtymään toimenpiteisiin kuljetettavana olevasta matkatarasta aiheutuvan vahingon rajoittamiseksi silloinkin, kun tavaran lähettäjä on 7 §:n 2 momentin nojalla korvausvelvollinen. Matkustajalla tai tavaran lähettäjällä on vastaavasti velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan ehkäistä ja rajoittaa rautatieyrityksen huolimattomuudesta riippumattoman vastuun piiriin kuuluvia vahinkoja.

Pykälään otetun viittaussäännöksen nojalla

tavaran lähettäjän 7 §:n 2 momenttiin perustuvaa korvausvastuuta voidaan sovitella myös vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n 2 momentissa olevan yleisen kohtuullistamissäännöksen nojalla. Viitatuun säännöksen mukaan vahingonkorvausta voidaan sovitella, jos korvausvelvollisuus harkitaan kohtuuttoman raskaaksi ottaen huomioon osapuolten varallisuus ja muut olosuhteet.

Käytännössä korvausvelvollisuuden kohtuullistaminen voinee tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun pienyrittäjä on tavaraa kuormatessaan tekemänsä vähäisen virheen vuoksi velvollinen korvaamaan rautatieyritykselle virheellisestä kuormasta aiheutuneen huomattavan vahingon. Jos vahinko on aiheutettu tahallisesti, vahingonkorvausta ei pääsääntöisesti sovitella.

9 §. *Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin.* Rautatieyrityksen vastuu matkustajan kärsimän henkilövahingon tai käsimatkatavaralle aiheutuneen vahingon korvaamisesta määräytyy raideliikennevastuulain (113/1999) mukaan. Selvyyden vuoksi asiasta mainittaisiin 1 momentissa nimenomaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994). Mainittu laki on yleislaki, jota sovelletaan siitä riippumatta, millä kuljetusvälineellä vaarallisia aineita kuljetetaan. Lain nojalla annetussa asetuksessa säädetään muun muassa siitä, millä edellytyksillä vaarallisia aineita saa kuljettaa käsimatkatavarana tai matkatavarana. Lain ja sen nojalla annetun alemmanasteisen sääntelyn mukaan määräytyy myös se, miten vaarallista ainetta sisältävä tavara on luokiteltava, pakattava ja merkittävä.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain vastainen menettely ei sinänsä vaikuta ehdotetun lain nojalla määräytyvään korvausvelvollisuuteen. Menettelyllä saattaa kuitenkin olla merkitystä esimerkiksi arvioidessa sitä, millaista huolimattomuutta tavaran lähettäjän vaarallista ainetta sisältävään lähetykseen tekemät virheelliset merkinnät osoittavat.

## 2 luku. Tavaran kuljetus

10 §. *Tavaran ottaminen kuljetettavaksi.* Pykälän mukaan tavara on otettu kuljetettavaksi, kun se on luovutettu rautatieyritykselle lähettäjän ja rautatieyrityksen sopimalla tavalla. Jos muuta ei ole sovittu, tavara on

yleensä otettu kuljetettavaksi viimeistään silloin, kun se on siirtynyt rautatieyrityksen hallintaan.

Kuljetettavaksi ottamisen ajankohdan täsmällinen määrittäminen saattaa olla ongelmallista, jos tavara on esimerkiksi jätetty kontissa rautatieyritykselle kuuluvalla ratapihalla ilmoittamatta asiasta rautatieyritykselle. Sopimusosikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti erityistä merkitystä on tällöin sillä, mitä rautatieyrityksen ja tavaran lähettäjän voidaan kaikki olosuhteet huomioon ottaen katsoa sopineen tavaran luovuttamisesta.

Tavaran rautatiekuljetusta koskeva sopimus vahvistetaan tavallisesti rahtikirjalla. Vallitsevaa käytäntöä ei ole tarkoitettu muuttaa, vaikka rahtikirjaan ei lakiehdotuksen mukaan liity mitään erityisiä oikeusvaikutuksia. Selvyyden vuoksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että sekä rautatieyritys että lähettäjä voi vaatia rahtikirjan laatimista ennen tavaran kuljetettavaksi ottamista. Käytännössä rahtikirja laaditaan yleensä samassa yhteydessä, kun tavara luovutetaan rautatieyritykselle. Rahtikirja laaditaan tavallisesti rautatieyrityksen laatiman kaavan mukaan ja siihen merkitään muun muassa määräpaikka, vastaanottajan ja lähettäjän tiedot, lähetyksen sisältö sekä lähetyksen paino. Rahtikirjaan voidaan tehdä myös tavaran kuntoa koskevia merkintöjä, kuten lakiehdotuksen 7 §:n 3 momentissa tarkoitettu merkintä siitä, että tavara on jo kuljetettavaksi otettaessa ollut puutteellinen.

Laissa rahtikirjalle ei asetettaisi mitään muotovaatimuksia, joten esimerkiksi sillä, onko rahtikirja laadittu paperille vai sähköisesti, ei olisi merkitystä. Rautatieyrityksen tietojenhallintajärjestelmiin liittyvistä syistä rautatieyritys ei kuitenkaan voi hyväksyä rahtikirjaksi mitä tahansa asiakirjaa, minkä vuoksi rahtikirjan, jos sellaista käytetään, olisi aina oltava rautatieyrityksen hyväksymä.

11 §. *Oikeus määrätä tavarasta kuljetuksen aikana.* Rautatieyrityksen kuljetettavaksi annettu tavara toimitetaan pääsääntöisesti perille kuljetussopimusta tehtäessä sovitulla tavalla. Poikkeuksellisesti lähettäjällä tai vastaanottajalla saattaa kuitenkin olla perusteltu syy yksipuolisesti määrätä kuljetussopimuksen tarkentamisesta. Yleensä määräämistarve johtuu siitä, että kuljetettavana olevaa tavaraa koskevassa kaupassa on tapahtunut suoritushäiriö. Kauppalaain (355/1987) säännösten nojalla myyjällä on tällöin tietyin edelly-

tyksin oikeus estää kuljetettavaksi jätetyn tavaran luovutus ostajan hallintaan. Kuljetussopimuksessa sopijapuolena oleva rautatieyritys ei yleensä ole tietoinen sopimuksen taustalla olevasta kauppasopimuksesta, eikä sillä ainakaan ole edellytyksiä arvioida, onko lähettäjällä oikeus vedota kauppalaain mukaiseen pysäytysoikeuteen. Rautatieyrityksen kannalta on tämän vuoksi tärkeää, että määräysoikeuden käytöstä säädetään selkeästi laissa.

Pykälän 1 momentin nojalla rautatieyritys olisi velvollinen noudattamaan kahdenlaisia kuljetettavana olevaa tavaraa koskevia määräyksiä. Tavaran kuljetus voitaisiin määrätä keskeytettäväksi, mikä käytännössä tarkoittaa tavaran jättämistä määräyksessä yksilöidylle tai määräyksen vastaanottamisen jälkeen seuraavalle liikennepaikalle. Koska rautatieyrityksellä ei ole tavaran kuljetusvelvollisuutta, sitä ei voida määrätä kuljetta-  
maan tavaraa kuljetussopimuksessa yksilöityä määräpaikkaa kauemmas. Rautatieyritys voi kuitenkin luonnollisesti suostua tällaiseen kuljetussopimuksen muuttamiseen myös kuljetuksen aikana.

Rautatieyritys voidaan kuljetuksen aikana myös velvoittaa luovuttamaan tavara muulle kuin aikaisemmin ilmoitetulle vastaanottajalle. Esimerkiksi suoritushäiriön sattuessa saattaa olla lähettäjän edun mukaista määrätä tavara luovutettavaksi määräpaikassa ostajan sijasta lähettäjän omalle edustajalle.

Momentin mukaan oikeus määrätä tavarasta kuljetuksen aikana kuuluu tavaran lähettäjälle. Vastaanottajana olevan ostajan edun mukaista voi olla saada määrätä tavarasta kuljetuksen aikana esimerkiksi silloin, kun kuljetettavaksi jätetyn tavaran kauppahinta on kokonaisuudessaan maksettu. Jos lähettäjä-myyjä tällaisessa tilanteessa käyttää momentissa säädettyä määräämis-oikeuttaan vastaanottajan vahingoksi, hän luonnollisesti syyllistyy kauppasopimuksen rikkomiseen ja on velvollinen korvaamaan vastaanottaja-ostajalle aiheuttamansa vahingon. Koska määräämiseen oikeutetusta henkilöstä voidaan rautatieyrityksen ja lähettäjän kesken vapaasti sopia, tällaisen sopimusrikkomuksen mahdollisuus voidaan pyrkiä välttämään ennakoita kauppasopimukseen otettavalla ehdolla, jonka nojalla myyjä on velvollinen siirtämään määräämis-oikeuden kuljetettavaksi ottamisesta lukien ostajalle. Lähettäjän ja rautatieyrityksen kesken voidaan myös sopia, että määräämis-oikeus siirtyy vastaanot-

tajalle tai muulle henkilölle tietynä ajankohdانا tavarán kuljetettavaksi ottamisen jälkeen.

Rautatieyrittäjä olisi velvollinen noudattamaan lähettäjän tai muun määräämisoikeuden haltijan määräyksiä siihen saakka, kunnes tavara on luovutettu vastaanottajan hallintaan. Tältä osin säännös vastaa kauppalaín 61 §:ää. Esimerkiksi kysymys siitä, milloin tavara katsotaan luovutetuksi vastaanottajan hallintaan, on ratkaistava kyseistä kauppalaín säännöstä koskevan tulkintakäytännön mukaisesti.

Pykälän 2 momentin nojalla määräämisoikeuttaan käyttänyt olisi velvollinen korvaamaan rautatieyrittäjälle määräämisen noudattamisesta aiheutuneet kustannukset ja mahdollisen vahingon. Koska rautatieyrittäjällä ei pykälän nojalla ole velvollisuutta yksipuolisen määräämisen perusteella pidentää kuljetusta, määräämisen noudattamisesta voinee vain poikkeuksellisesti aiheutua normaalit kuljetuskustannukset ylittäviä lisäkustannuksia. Myös vahingon aiheutuminen lienee poikkeuksellista. Määräämisoikeuden käytön tehokkuuden turvaamiseksi on kuitenkin perusteltua, että rautatieyrittäjän oikeudesta saada korvaus sille aiheutuneista lisäkustannuksista säädetään nimenomaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin perusteista, joiden nojalla rautatieyrittäjä voi kieltäytyä määräämisen noudattamisesta. Rautatieyrittäjällä on oikeus kieltäytymiseen, jos määräämisen noudattamisesta aiheutuisi vahinkoa rautatieyrittäjälle. Määräämisen noudattamisesta voi kieltäytyä myös siinä tapauksessa, että määräämisen noudattamisesta aiheutuisi vahinkoa muun määräämisen kohteena olevan tavaralähteyksen lähettäjälle tai vastaanottajalle. Lisäksi rautatieyrittäjällä on oikeus olla noudattamatta määräystä, joka johtaisi lähteyksen jakamiseen, eli esimerkiksi määräystä, jonka nojalla osa lähteyksestä on luovutettava yhdelle ja osa toiselle vastaanottajalle.

Rautatieyrittäjällä on 2 momentin perusteella oikeus korvaukseen määräämisen noudattamisesta aiheutuneesta vahingosta, joten se voisi yksittäistapauksessa harkita kohtuulliseksi noudattaa määräystä aiheutuvasta vahingosta huolimatta ja turvata asemansa esimerkiksi vaatimalla määräämisen noudattamisen ehtona vahingon kattavan vakuuden asettamista. Sama koskee tilannetta, jossa määräämisen noudattaminen johtaisi lähteyksen jakamiseen.

Rautatieyrittäjän olisi heti ilmoitettava määräämisen antajalle, jos se päättää olla noudattamatta määräystä. Tällä on merkitys erityisesti sen vuoksi, että tavarán lähettäjä voi ryhtyä pidätysoikeuden käyttämiseen sijasta muihin toimenpiteisiin vastaanottajalta olevan saatavansa turvaamiseksi.

12 §. *Tavarán luovutus.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatieyrittäjän olisi luovutettava tavara määräpaikassa vastaanottajalle kuittausta ja rautatieyrittäjän saatavien suoritusta vastaan, jollei toisin ole sovittu. Sopia voitaisiin siis sekä tavarán luovutuspaikasta että siitä, millä edellytyksin tavara luovutetaan. Tavara katsotaan aina asianmukaisesti luovutetuksi ja rautatieyrittäjän vastuu päättyneeksi, jos tavara on viranomaisen vaatimuksesta luovutettu vastaanottajan sijasta esimerkiksi tullitai ulosottoviranomaiselle.

Tavarán vastaanottaja on yleensä merkitty rahtikirjaan tai muihin kuljetusta koskeviin asiakirjoihin. Tavarán luovutusta koskevan oikeuskäytännön mukaan rautatieyrittäjän on tarvittaessa tarkistettava luovutusta vaativan henkilöllisyys sen varmistamiseksi, että hän on oikeutettu vastaanottamaan tavarán. Korkein oikeus katsoi ratkaisussaan Valtionrautateiden olevan vastuussa tavarán lähettäjälle aiheutuneesta vahingosta, kun tavara oli luovutettu vastaanottajaksi merkityn yrityksen edustajana esiintyneelle tuntemattomaksi jääneelle henkilölle (KKO 1994:57). Korkein oikeus on asettanut rahdinkuljettajalle laajan selonottovelvollisuuden myös tiekuljetusta koskevassa ratkaisussaan (KKO 1993:118).

Rautatieyrittäjällä olisi momentin nojalla oikeus pidättää tavara hallinnassaan siihen saakka, kunnes kyseiseen kuljetussopimukseen perustuvat saatavat on suoritettu. Rautatieyrittäjä ei saa käyttää pidätysoikeuttaan muiden samalta asiakkaalta mahdollisesti olevien saatavien suorittamisen varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan vastaanottajalla olisi oikeus kieltäytyä ottamasta tavaraa vastaan, jos rautatieyrittäjä ei suorita vastaanottajan vaatimaa tarkastusta tavaralle aiheutuneen vahingon toteamiseksi. Oikeus kieltäytymiseen säilyy, vaikka kuljetuskustannukset olisi maksettu rautatieyrittäjälle etukäteen. Jos vahinko on ulkoisesti havaittavissa, vastaanottaja on lakiehdotuksen 33 §:n nojalla velvollinen heti tekemään rautatieyrittäjälle muistutuksen. Tällöin on sekä rautatieyrittäjän että vastaanottajan edun mukais-



ta, että myös rautatieyrittäjä tarkastaa tavarat ja varmistuu siitä, onko tavara vastaanottajan ilmoittamalla tavalla vahingoittunut. Asian jatkoselvittelyä varten tarkastuksen suorittamisesta ja tehdyistä havainnoista on aiheellista tehdä merkintä kuljetusta koskeviin asiakirjoihin.

Tavarat tarkastuksella tarkoitetaan säännöksessä rautatieyrittäjän palveluksessa olevan henkilön suorittamaa tarkastusta. Jos vastaanottaja vaatii ulkopuolisen tavaratarkastajan käyttämistä, hän vastaa tarkastuksesta aiheutuvista kustannuksista.

13 §. *Vastuu tavarasta.* Rautatieyrittäjällä olisi 1 momentin nojalla huolimattomuudestaan riippumaton vastuu tavaratarkastuksen yhteydessä aiheutuneesta vahingosta. Vastuu kattaa sekä tavaratarkastuksen suorittamisen viivästyttämisestä että tavaratarkastuksen täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta johtuvan vahingon. Lakiehdotuksessa käytetään CIV- ja CIM-sääntöjen mukaisesti määritelmää osittainen katoaminen, vaikka useissa muissa yhteyksissä samaa ilmiötä nimitetään vähentymiseksi. Asiallisesti molemmat ilmaisut tarkoittavat, että kuljetettavaksi jätetyn tavaratarkastuksen määrä on vähentynyt kuljetuksen aikana.

Rautatieyrittäjän vastuu alkaa, kun tavara on otettu 10 §:n mukaisesti kuljetettavaksi. Vastuun alkaminen edellyttää siis tavaratarkastuksen suorittamista rautatieyrittäjälle silloinkin, kun kuljetuksen suorittamisesta on sovittu ennen tavaratarkastuksen suorittamista. Rautatieyrittäjän vastuu tavarasta päättyy, kun tavara on 12 §:n mukaisesti luovutettu vastaanottajalle.

Pykälän 2 momentissa ja 14 §:ssä säädetään perusteista, joiden nojalla rautatieyrittäjä vapautuu 1 momentin mukaisesta vastuusta. Ehdotettujen vapautumisperusteiden tulkinnaassa voidaan ottaa huomioon muita kuljetusmuotoja koskevat vapautumisperusteet siltä osin kuin ne asiallisesti vastaavat ehdotettuja säännöksiä.

Pykälän 2 momentissa säädetään perusteista, joiden nojalla rautatieyrittäjä voi vapautua 1 momentin mukaisesta vastuusta. Vastuusta vapautumisen edellytyksenä olisi, että rautatieyrittäjä näyttää vahingon aiheutuneen seikasta, johon se vetoaa.

1 momentin nojalla rautatieyrittäjä vapautuisi vastuusta, jos se näyttää vahingon aiheutuneen lähettäjän tai vastaanottajan virheestä tai laiminlyönnistä. Jo yleisistä vahingonkorvausoikeudellista periaatteista johtuu, että rautatieyrittäjä ei ole korvausvelvollinen

vahingosta, jonka korvausta vaativa itse on huolimattomuudestaan aiheuttanut. Rautatieyrittäjä voisi kuitenkin kohdan nojalla vedota lähettäjän tai vastaanottajan virheeseen tai laiminlyöntiin siitä riippumatta, kuka korvausvaatimuksen esittää. Rautatieyrittäjä vapautuu yleensä kohdan nojalla vastuusta esimerkiksi näyttämällä, että lähettäjä on kirjoittanut rahtikirjaan täysin väärän osoitteen, minkä seurauksena tavara on kuljetettu väärään määräraikkaan ja se on viivästynyt.

2 momentin nojalla rautatieyrittäjä vapautuisi vastuusta, jos se näyttää vahingon aiheutuneen lähettäjän tai vastaanottajan antamasta määräyksestä. Kohdassa tarkoitetaan lähinnä 11 §:ssä tarkoitettuja määräyksiä, joita voidaan antaa tavaratarkastuksen aikana. Esimerkiksi silloin, kun tavara on viivästynyt lähettäjän määrättyä kuljetuksen keskeyttäväksi, rautatieyrittäjä voi vapautua vastuustaan vastaanottajaa tai muuta tavaratarkastusta kohtaan näyttämällä, että viivästys on johtunut kuljetuksen keskeyttämisestä. Vastuusta vapautuakseen rautatieyrittäjä ei tarvitse osoittaa, että määräyksen antaja on toiminut huolimattomasti. Sen sijaan on selvää, että rautatieyrittäjä ei vapaudu vastuusta, jos määräyksen antaminen on johtunut sen omasta virheestä tai laiminlyönnistä. Selvyyden vuoksi tästä ehdotetaan säännöksessä nimenomaisesti mainittavaksi.

3 momentin nojalla rautatieyrittäjä vapautuu vastuusta, jos se näyttää vahingon johtuneen tavarassa olevasta viasta. Tavarassa olevalla vialla tarkoitetaan tavaratarkastuksen omia virheitä, jotka vuoksi se on heikompi laatua kuin samanlainen tavara yleensä. Tällainen ominaisuus saattaa olla esimerkiksi valuvirhe tai halkeama, jonka vuoksi tavara rikkoutuu kuljetuksessa kokonaan, vaikka kuljetus on suoritettu asianmukaisesti huolellisuutta noudattaen. Rautatieyrittäjä voi vapautua vastuusta tavarassa olevaan vikaan vetoamalla myös, jos se näyttää esimerkiksi elintarvikkeiden kuljetuksen olleen pilaantunut jo sitä kuljetettavaksi otettaessa. Jos sen sijaan vahingoittunut tavara on ollut erityisen altis vahingoittumiselle, mutta ei ole ollut ominaisuuksiltaan muita samanlaisia tavaroita huonolaatuisempi, kysymys ei ole tässä kohdassa tarkoitettua viasta.

4 momentin nojalla rautatieyrittäjä olisi vastuusta vapaa, jos se näyttää vahingon aiheutuneen seikasta, jota se ei ole voinut välttää ja jonka seurauksia se ei ole voi-



nut ehkäistä. Säännös vastaa tiekuljetussopimuslain 28 §:n 1 momentissa säädettyä vapautumisperustetta.

Rautatieyrittäjä voi vapautua vastuusta esimerkiksi näyttämällä vahingon aiheutuneen lumimyrskystä, joka on ollut voimakkuudeltaan täysin poikkeuksellinen. Myös rautatieyrittäjän vastaan suunnattu tuhotyö, kuten radan vaurioittaminen räjäyttämällä, voi yksittäistapauksessa vapauttaa rautatieyrittäjän vastuusta. Vapautumisperuste ei kuitenkaan rajoitu pelkästään tällaisiin ylivoimaisen esteen kaltaisiin seikkoihin.

Kun kysymys ei ole selkeästi ylivoimaisen esteen luonteesta tapahtumasta, on arvioitava, minkälaiset mahdollisuudet rautatieyrittäjällä olisi ollut välttää vahinkoa aiheuttanut seikka ja ehkäistä sen seuraukset. Säännös asettaa hyvin ankarat vaatimukset sille, miten rautatieyrittäjän on varauduttava tavarankuljetukseen liittyviin riskeihin. Muun muassa kuljetettavaksi jätetyn tavarankuljetuksesta aiheutuneesta vahingosta rautatieyrittäjän olisi hyvin vaikea vapautua ehdotetun säännöksen perusteella. Rautatieyrittäjä ei nimittäin voi vapautua vastuusta vetoamalla esimerkiksi siihen, että varkauksien tehokas estäminen tulisi sille huomattavan kalliiksi. Lähinnä vastuusta vapautuminen muun kuin ylivoimaisen tapahtuman perusteella voinee tulla kysymykseen, kun vahingon estämisen edellyttämiin toimenpiteisiin ryhtymistä voidaan tapauksen kokonaisarviointin perusteella pitää paitsi taloudellisesti myös muutoin rautatieyrittäjän kannalta täysin kohtuuttomana.

14 §. *Vastuu erityisestä riskistä.* Pykälän 1 momentin nojalla rautatieyrittäjän ei tarvitsisi osoittaa, että vahinko on tietyssä yksittäistapauksessa johtunut yhdestä tai useammasta vastuusta vapautumiseen oikeuttavasta seikasta, vaan riittää, että rautatieyrittäjä näyttää vahingon voineen aiheutua tällaisesta seikasta. Rautatieyrittäjän näyttövelvollisuus on siis pienempi kuin 13 §:ssä, jossa vastuusta vapautumiseen edellytetään täyttä näyttöä vapautumisperusteen ja vahingon välisestä syy-yhteydestä.

Ehdotetussa laissa käytettäisiin nykykielen mukaista ilmaisua erityinen riski muun muassa tiekuljetussopimuslain 29 §:ssä käytetyn erityinen vaara -ilmaisun sijasta. Molemmissa säännöksissä tarkoitetaan kuitenkin samaa asiaa. Pykälää vastaavien yleissopimusmääräysten ja kansallisten säännösten, kuten tiekuljetussopimuslain 29 §:n tulkin-

nassa muotoutuneilla periaatteilla on siten merkitystä myös ehdotun säännöksen tulkinnassa.

Rautatieyrittäjän on luonnollisesti näytettävä yhden tai useamman erityisen riskin olemassaolo voidakseen vedota vapautumisperusteisiin, koska pienempi näyttövelvollisuus koskee ainoastaan erityisen riskin ja vahingon välistä syy-yhteyttä. Lisäksi edellytetään, että korvausvaatimuksen perusteena oleva vahinko on voinut aiheutua rautatieyrittäjän näyttämästä erityisestä riskistä. Rautatieyrittäjä voi vedota näyttämäänsä erityiseen riskiin silloinkin, kun vahingon voidaan näytetyn riskin ohella olettaa aiheutuneen yhdestä tai useammasta muusta syystä.

Korvauksen vaatija voi vastanäyttöä esittämällä kumota oletuksen erityisestä riskistä vahingon syynä. Vastanäytöllä voidaan osoittaa, että rautatieyrittäjän esittämä erityinen riski ei ole voinut olla vahingon syynä. Yleensä lienee kuitenkin helpompi näyttää, että vahinko on aiheutunut muusta kuin rautatieyrittäjän esittämästä syystä. Jos vahingon näytetään osittain johtuneen muusta kuin rautatieyrittäjän esittämästä erityisestä riskistä, rautatieyrittäjä vapautuu vastuusta vain osittain.

Pykälän 2 momentissa luetellaan ne erityiset riskit, joita rautatieyrittäjän 1 momentissa säädetty pienempi näyttövelvollisuus koskee.

Momentin 1 kohdan nojalla tavarankuljetuksen alttius katoamiselle tai vahingoittumiselle kuljetuksen yhteydessä olisi rautatieyrittäjän näyttövelvollisuutta alentava erityinen riski. Esimerkiksi nopea haihtuvuus tai poikkeuksellisen herkkä rikkoutuvuus voivat olla säännöksessä tarkoitettuja tavarankuljetuksen erityisiä ominaisuuksia. Myös elävät eläimet ovat kohdassa tarkoitettulla tavalla erityisen alttiita katoamiselle tai vahingoittumiselle.

Kohdan soveltumisen kannalta on olennaista, että kaikissa kyseisen tyyppisissä esineissä tai aineissa on sama erityinen ominaisuus kuin kadonneessa tai vahingoittuneessa tavarassa. Jos tavara on huonolaatuisempaa kuin samanlainen tavara normaalisti, kysymys voi olla 13 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua tavarankuljetuksen viasta, mutta ei tavarankuljetuksen erityisestä alttiudesta katoamiselle tai vahingoittumiselle.

Momentin 2 kohdassa säädetään katoamiselle tai vahingoittumiselle alttiin tavarankuljetukseen pakkaamiseen liittyvästä erityisestä riskistä. Myös kokonaan pakkaamat-

tomana kuljettavaksi jätetty tavara voi olla säännöksessä tarkoitettulla tavalla puutteellisesti pakattu. Tavara voi olla tässä kohdassa tarkoitettulla tavalla altis katoamiselle tai vahingoittumiselle, vaikka sitä ei voitaisi pitää 1 kohdassa tarkoitettuna katoamiselle tai vahingoittumiselle erityisen alttiina tavarana.

Rautateitse kuljetetaan hyvin monenlaista tavaraa, minkä vuoksi tavarana asianmukaiselle pakkaamiselle ei voida asettaa yleisiä vaatimuksia. Monia tavaralatuja ei ole tarvetta pakata lainkaan. Usein rautatiekuljetuksesta normaalisti aiheutuva rasitus edellyttää kuitenkin jonkinlaista päällystettä tai pakkausta. Pakkauksen puutteellisuutta voidaan arvioida lähinnä vertaamalla vahingoittuneen tavarana pakkaamisessa noudatettua huolellisuutta ja pakkauksen laatua siihen, miten sen tyyppisen tavarana yleensä voidaan kohtuudella edellyttää olevan pakattu sovittua rautatiekuljetusta varten.

Lakiehdotuksen 7 §:n 2 momentin mukaan tavarana lähettäjä saattaa olla velvollinen korvaamaan puutteellisesta pakkaamisesta rautatieyritykselle aiheutuneen vahingon.

Momentin 3 kohdassa säädetään tavarana kuormaamiseen ja purkamiseen liittyvistä erityisistä riskeistä. Kohta koskee paitsi lähettäjän ja vastaanottajan toimintaa myös heidän lukuunsa työskennelleiden henkilöiden toimia siitä riippumatta, ovatko nämä lähettäjän tai vastaanottajan palveluksessa olevia vai itsenäisiä yrittäjiä. Rautatieyrityksen näyttövelvollisuus on kohdan nojalla pienempi esimerkiksi silloin, kun se osoittaa lähettäjän suorittaneen tavarana kuormaamisen ja sen, että kysymyksessä olevan kaltaisen vahinko aiheutuu tyyppillisesti kuormauksen yhteydessä. Jos lähettäjä on tehnyt kuorman virheellisesti ja siitä on aiheutunut vahinkoa rautatieyritykselle, lähettäjän korvausvastuu suhteessa rautatieyritykseen määräytyy ehdotetun 7 §:n 2 momentin mukaan.

Momentin 4 kohdan mukaan rautatieyrityksen näyttövelvollisuus olisi pienempi, jos se osoittaa, että tavara on kuljetettu avovaunussa lähettäjän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti. Säännöksessä tarkoitettuna avovaunukuljetuksena ei pidetä tavarana kuljettamista suljetussa kuljetusvälineessä, kuten kontissa. Tiekuljetussopimuslain sääntelystä poiketen ehdotetun säännöksen soveltamisen kannalta ei ole merkitystä sillä, onko tavara suojattu kuljetuksen aikana peitteellä vai ei.

Tavarana lähettäjän voidaan edellyttää ym-

märtävän, että avovaunussa kuljetettava tavara on alttiimpi katoamiselle tai vahingoittumiselle kuin umpinaisessa tavaravaunussa tai kontissa kuljetettava lähetys. Sovittuaan kuljetuksesta avovaunussa tavarana lähettäjä voi halutessaan kattaa tällaiseen kuljetukseen liittyvän erityisen riskin vakuutuksella. Jos tavara kuljetetaan avovaunussa, vaikka lähettäjän ja rautatieyrityksen välillä on sovittu umpinaisessa vaunussa tapahtuvasta kuljetuksesta, rautatieyritys ei voi vedota ehdotettuun vapautumisperusteeseen. Tapauskohtaisesti on arvioitava, voidaanko tavarana lähettäjän katsoa ilman nimenomaista sopimusta suostuneen avovaunukuljetukseen esimerkiksi rautatieyrityksen ja lähettäjän välillä aikaisemmin noudatetun käytännön perusteella tai siksi, että lähettäjä ei ole vastustanut avovaunussa tapahtuvaa kuljetusta saatuaan siitä tiedon ennen kuljetuksen aloittamista.

Rautatieyritys ja sen sopijapuoli voivat sopia, että tavaraa seuraa kuljetuksen aikana saattaja. Saattajaa käytetään nykyisin muun muassa puolustusvoimien kuljetuksissa ja eräissä erikoiskuljetuksissa. Momentin 5 kohdan nojalla rautatieyritys saattaa vapautua vastuusta näyttämällä, että vahinko on voinut johtua sellaisesta riskistä, jolta saattajan piti tavaraa suojella. Merkitystä ei ole sillä, onko kuljetus suoritettu ilman saattajaa, vai onko asianmukaisesti mukana ollut saattaja laiminlyönyt suojeluvollisuutensa.

Pykälän 3 momentissa säädetään rautatieyrityksen näyttövelvollisuudesta silloin, kun korvausvaatimus perustuu avovaunussa kuljetetun tavarana poikkeuksellisen suureen vähentymiseen tai kokonaisen kollin katoamiseen avovaunukuljetuksen aikana. Tällöin rautatieyrityksen olisi vastuusta vapautuakseen näytettävä, että osittainen katoaminen on johtunut sopimuksen mukaiseen avovaunussa kuljettamiseen liittyvästä erityisestä riskistä. Pelkästään näyttö siitä, että osittainen katoaminen on voinut johtua tällaisesta riskistä, ei riitä vastuusta vapautumiseen. Näyttövelvollisuuden korottaminen on perusteltua muun muassa sen vuoksi, että yleisen elämäkokemuksen mukaan tämän tyyppisen vahingon synnä on tavallisesti varkaus, jolla aiheutettu vahinko yleensä kuuluu rautatieyrityksen huolimattomuudesta riippumattoman vastuun piiriin. Säännös ei rajoita rautatieyrityksen oikeutta vedota vastuusta vapautuakseen muihin 2 momentissa lueteltuihin erityisiin riskeihin, kuten katoamiselle alttiin tavarana puutteelliseen pakkaamiseen.

15 §. *Tavaran katoaminen.* Pykälän 1 momentin nojalla tavara, jonka luovutus on viivästynyt, katsotaan tietyin edellytyksin kadonneeksi. Mitään näyttöä ei edellytetä siitä, että tavara todella on kadonnut. Rautatieyrittäjä ei myöskään voi kieltäytyä katsomasta tavaraa kadonneeksi näyttämällä, että tavara ei ole kadonnut, vaan se on esimerkiksi saatavissa muualla kuin määräpaikassa.

Tavara katsottaisiin kadonneeksi, jolle sitä ole luovutettu 14 päivän kuluessa sovitusta ajankohdasta. Jos luovutusajankohdasta ei ole sovittu, tavara katsotaan kadonneeksi 28 päivän kuluttua siitä, kun se 10 §:n mukaisesti otettiin kuljetettavaksi. Ehdotetut määräajat vastaavat kotimaisissa tiekuljetuksissa tiekuljetussopimuslain 31 §:n nojalla sovellettavia määräaikoja. Määräaikojen laskemisesta säädettäisiin lakiehdotuksen 34 §:ssä.

Jotta katoamiskorvauksen saanut voisi harvinaisuuksia, haluaako hän toteuttaa oikeutensa myöhemmin löytyneeseen tavarahan, 2 momentissa säädetään rautatieyrittäjälle velvollisuus ilmoittaa hänelle tavarahan löytymisestä. Rautatieyrittäjä saisi jättää ilmoituksen tekemättä ainoastaan siinä tapauksessa, että tavarahan oikeutettu on katoamiskorvauksen vastaanottaessaan kirjallisesti suostunut siihen, ettei ilmoitusta tarvitse tehdä.

Rautatieyrittäjän on suoritettava korvaus katoamisesta viipymättä sen jälkeen, kun tavara on katsottu kadonneeksi. Jos tavara löytyy ennen kuin korvaus katoamisesta on suoritettu, rautatieyrittäjä on luonnollisesti velvollinen ilmoittamaan tavarahan löytymisestä tavarahan oikeutetulle, vaikka asiasta ei nimenomaisesti säädetä. Tavarahan oikeutettu voi tällöin valita, haluaako hän tavarahan luovutettavaksi itselleen vai korvauksen tavarahan katoamisesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, millä edellytyksillä henkilö, jolle jo on maksettu korvaus tavarahan katoamisesta, voi saada tavarahan luovutetuksi itselleen.

Ensinnäkin hänen olisi vaadittava tavarahan luovuttamista 30 päivän kuluessa siitä, kun rautatieyrittäjä on lähettänyt 2 momentissa tarkoitettua ilmoituksen tavarahan löytymisestä. Koska määräaika lasketaan ilmoituksen lähettämisestä, rautatieyrittäjä ei olisi velvollinen luovuttamaan tavaraa korvaukseen saaneelle määräajan päätyttyä siinäkin tapauksessa, että ilmoitus ei ole saapunut perille. Korvauksen saajan edun mukaista on huolehtia siitä, että rautatieyrittäjälle ilmoitetut

yhteystiedot pitävät paikkansa. Jos määräajan viimeinen päivä sattuu pyhä- tai juhlapäiväksi, korvauksen saaja voi 34 §:n nojalla vaatia tavarahan luovuttamista vielä sitä seuraavana arkipäivänä.

Löytyneen tavarahan luovuttamista vaativan olisi myös palautettava rautatieyrittäjälle löytyneen tavarahan katoamisesta jo maksettu korvaus, josta hän voi 4 momentin nojalla vähentää 18 §:n nojalla määräytyvän tavarahan viivästymiseen perustuvan korvauksen. Lisäksi löytyneen tavarahan luovuttaminen katoamiskorvauksen jo saaneelle edellyttää, että hän suorittaa rautatieyrittäjälle sille kuljetussopimuksen perusteella kuuluvat saatavat.

Rautatieyrittäjällä on 5 momentin nojalla oikeus löytyneeseen tavarahan, jos sillä ei 2 momentin mukaan ole velvollisuutta ilmoittaa tavarahan löytymisestä tai jos katoamiskorvauksen saanut ei ole vaatinut tavarahan luovuttamista 3 momentin 1 kohdassa säädettyssä määräajassa. Sillä, että oikeus määrätä tavarahan siirtyä rautatieyrittäjälle, ei ole vaikutusta tavarahan mahdollisesti kohdistuviin kolmannen oikeuksiin. Jos esimerkiksi tavarahan kuljetettu esine on myyty omistuksenpidätys ehdoin, tavarahan siirtymisen rautatieyrittäjälle ei vaikuta myyjän omistuksenpidätys ehdosta johtuviin oikeuksiin.

16 §. *Korvaus tavarahan katoamisesta.* Pykälässä säädetään tavarahan katoamisesta suoritettavan korvauksen määrästä. Pykälän 1 momentin mukaan korvaus laskettaisiin sen käyvän arvon mukaan, joka tavaralla oli kun se annettiin kuljetettavaksi. Jos tavaralle on määriteltävissä pörssi- tai markkinahinta, käypä arvo lasketaan sen mukaisesti. Muussa tapauksessa käypä arvo lasketaan sen hinnan mukaisesti, joka kuljetettavaksi otetun tavarahan tyyppisellä ja laatuksella tavaralla voidaan arvioida vastaavissa olosuhteissa tavallisesti olevan. Rautatieyrittäjän vastuu tavarahan katoamisesta on kuitenkin rajoitettu 25 euroon kilolta puuttuvasta kokonaispäästä.

Rautatieyrittäjä ei olisi säännöksen nojalla velvollinen korvaamaan esimerkiksi menetystä, joka tavarahan oikeutetulle on aiheutunut siitä, että hän olisi voinut myydä kadonneen tavarahan määräpaikassa käypää arvoa korkeammalla hinnalla. Toisaalta rautatieyrittäjän on suoritettava tavarahan kuljetettavaksi ottamisen ajankohdan mukaan määräytyvään käypään arvoon perustuva korvaus siinäkin tapauksessa, että tavarahan käypä arvo on kul-

jetuksen aikana merkittävästi laskenut muuta kuin sen vahingoittumiseen liittyvästä syystä.

Rautatieyrityksen olisi *2 momentin* mukaan palautettava myös suoritettujen kuljetusmaksut ja korvattava muut tavarankuljetuksesta aiheutuneet kustannukset.

Selvyyden vuoksi *3 momentissa* säädettäisiin, että rautatieyrityksen korvausvelvollisuus silloin, kun vain osa tavarasta on kadonnut, rajoittuu kadonnutta osaa vastaavaan korvaukseen.

17 §. *Korvaus tavarankuljetuksesta.* Pykälän mukaan rautatieyrityksen on suoritettava tavarankuljetuksesta sen arvon alentumista vastaava korvaus. Korvattava arvon alentumista on vahingoittumattoman ja vahingoittuneen tavarankuljetuksen arvon erotus. Käypä arvo määrätään samalla tavalla kuin tavarankuljetuksesta suoritettavan korvauksen määrää arvioitaessa.

Säännös poikkeaa esinevahingon korvaamista koskevasta yleisestä periaatteesta, jonka mukaan korvaus kattaa esineen korjauskustannukset ja vahingosta aiheutuneet muut kustannukset sekä esineen arvon alennuksen.

Korvauksen enimmäismäärän osalta viitataan 16 §:n 1 momentissa säädettyyn katoamiskorvaukseen, joten rautatieyrityksen vastuu vahingoittuneesta tavarasta rajoittuu 25 euroon kilolta. Lisäksi rautatieyrityksen on palautettava suoritettujen kuljetusmaksut ja korvattava muut tavarankuljetuksesta aiheutuneet kustannukset vahingoittumisesta johtuvaa tavarankuljetuksen arvon alentumista vastaavassa suhteessa. Jos siis alunperin 100 euron arvoisen, kymmenen kilon painoisen tavarankuljetuksen käypä arvo vahingoittumisen jälkeen 80 euroa, rautatieyrityksen on korvattava arvon alentumisesta 20 euroa sekä lisäksi 20 prosenttia suoritetuista kuljetusmaksuista ja muista kuljetuksesta aiheutuneista kustannuksista.

Jos osa tavarasta on vahingoittunut ja osa luovutetaan vahingoittumattomana, rautatieyrityksen vastuu rajoittuu määrään, jonka se olisi ollut velvollinen 16 §:n 1 momentin nojalla suorittamaan vahingoittuneen osan katoamisesta. Tavarankuljetukseen voi esimerkiksi sisältyä neljä tuhannen euron arvoista laitetta, jotka kukin painavat kymmenen kiloa. Jos vain yksi laitteista on vahingoittunut, rautatieyrityksen enimmäisvastuu on 250 euroa. Kolmen laitteen vahingoittumisen johdosta rautatieyritys on vastaavasti velvollinen suorittamaan korvausta enintään

750 euroa.

18 §. *Korvaus tavarankuljetuksen viivästymisestä.* Rautatieyrityksen olisi pykälän 1 momentin mukaan korvattava vahinko, joka tavarankuljetuksen viivästymisestä aiheutunut. Korvattavan vahingon enimmäismäärä on kuljetusmaksun nelinkertainen määrä. Kuljetusmaksulla tarkoitetaan ainoastaan rautatieyrityksen kuljetuksen suorittamisesta perimää maksua eikä muita kuljetukseen liittyviä maksuja tai kuluja.

Luovutus on viivästynyt, jos tavara luovutetaan 12 §:n mukaisesti vastaanottajalle sovitua myöhemmin. Kysymys siitä, mitä tavarankuljetusajankohdasta on sovittu, ratkaistaan yleisten sopimuksen tulkintaa koskevien periaatteiden mukaisesti. Jos muuta ei näytetä, voitaneen yleensä olettaa, että rautatieyrityksen sopijapuoli on edellyttänyt kuljetuksen suorittamista ajassa, jonka huolellinen rahdinkuljettaja kohtuudella tarvitsee kuljetukseen.

Pykälän 2 momentissa säädetään rautatieyrityksen korvausvelvollisuudesta silloin, kun viivästynyt tavara on kadonnut tai kun se 15 §:n 1 momentin nojalla katsotaan kadonneeksi. Tällöin ei suoritettaisi lainkaan korvausta luovutuksen viivästymisestä, vaan korvauksen suuruus määräytyy yksinomaan kadonneen tavarankuljetusta koskevan 16 §:n mukaan. Jos osa tavarankuljetuksesta on kadonnut ja osa luovutettu viivästyneenä, rautatieyrityksen vastuu määräytyy vastaavasti kahden eri säännöksen nojalla.

Jos viivästyneenä luovutettu tavara osoittautuu vahingoittuneeksi tai jos osa siitä on kadonnut, rautatieyrityksen on 3 momentin mukaan suoritettava korvaus sekä tavarankuljetuksesta tai osittaisesta katoamisesta että tavarankuljetuksesta. Korvausvelvollisuuden enimmäismäärä on kuitenkin tällöinkin 16 §:ssä säädetyn rahamäärän suuruinen.

### 3 luku. Matkustajan ja käsimatkatavarankuljetus

19 §. *Kuljetusvelvollisuus.* Rautatieyritys on 1 momentin nojalla velvollinen kuljettamaan matkustajia käsimatkatavaroineen. Rautatieyritys ei toisin sanoen voi valikoida asiakkaitaan taikka kieltäytyä myymästä matkustajalle matkalippua tai kuljettamasta häntä esimerkiksi sillä perusteella, että vuoron ajaminen ei vähäisen matkustajamäärän vuoksi olisi taloudellisesti kannattavaa.

Ehdotettua sopimuspakkoa on vakiintuneesti sovellettu rautatiekuljetuksissa. Vastaavan tyyppisestä velvollisuudesta säädetään myös muun muassa postitoimintalain (907/1993) 4 §:ssä ja telemarkkinalain (396/1997) 15 §:ssä. Vaikka rautatieyrittäjä on velvollinen tekemään kuljetussopimuksen, sopimuksen syntyminen edellyttää luonnollisesti matkustajan sitoutumista rautatieyrittäjän kuljetusehtoihin. Kuluttajia koskevien kuljetusehtojen kohtuullisuutta arvioidaan ja valvotaan kuluttajansuojalain nojalla.

Kuljetusvelvollisuuteen sisältyy sopimuspuolen ohella velvollisuus suorittaa sovittu kuljetus. Velvollisuuden täyttämisen ei kuitenkaan edellytä ilmoitettua aikataulun mukaista liikennöintiä. Rautatieyrittäjä ei syyllistyy kuljetusvelvollisuuden rikkomiseen esimerkiksi silloin, kun se jättää yhden junavuoron ajamatta, jos matkustaja kuljetetaan lyhyen ajan päästä ajettavalla seuraavalla junavuorolla. Matkustajalla on kuitenkin tällöin oikeus korvaukseen junavuoron viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta lakiehdotuksen 21 §:ssä säädettyjen edellytyksien mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädetään seikoista, jotka poistavat rautatieyrittäjän kuljetusvelvollisuuden. Kuljetusvelvollisuutta ei ensinnäkään olisi, jos kuljetuksen estää seikka, jota rautatieyrittäjä ei voi välttää ja jota se ei ole velvollinen poistamaan. Rautatieyrittäjä vapautuu kuljetusvelvollisuudesta myös silloin, kun aikataulussa ilmoitettu junavuoro on täynnä. Rautatieyrittäjällä ei ole ehdotetun säännöksen nojalla velvollisuutta järjestää matkustajalle tällaisessa tapauksessa korvaavaa kuljetusta. Selvää on, että rautatieyrittäjä ei ole ehdotetun pykälän nojalla velvollinen kuljettamaan matkustajaa, jonka kuljetamisesta se voi muun lain, kuten järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetun lain (472/1977) nojalla kieltäytyä.

20 §. *Käsimatkatavara.* Pykälässä säädetään matkustajan oikeudesta ottaa maksutta mukaansa junaan kohtuullinen määrä käsimatkatavaraa. Maksutta kuljetettavan käsimatkatavaran tulisi kooltaan, painoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan olla sellainen, että se voidaan kuljettaa matkustajajunassa aiheuttamatta muille matkustajille tai junahenkilökunnalle vaaraa, vahinkoa tai tarpeetonta häiriötä. Rautatieyrittäjä voi antaa tarkempia ohjeita siitä, minkälaista käsimatkatavaraa junanvaunuissa voidaan maksutta kuljettaa. Kuluttaja-asiamies valvoo rautatieyrittäjän antamien ohjeiden kohtuullisuutta kuluttajan-

suojan kannalta.

Rautatieyrittäjä voi periä käsimatkatavaran kuljetuksesta lisämaksun tai edellyttää käsimatkatavaran kuljettamista matkatavarana, jos matkustajan käsimatkatavaran määrää ei voida pitää kohtuullisena. Eläimen kuljetamisesta rautatieyrittäjä voi säännöksen nojalla aina periä maksun.

Rautatieyrittäjän vastuu käsimatkatavaraa aiheutuneesta vahingosta määräytyy raide liikennevastuulain mukaan, kuten lakiehdotuksen 9 §:n 1 momentissa todetaan. Vaarallisen aineen kuljetamisesta käsimatkatavarana säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa asetuksessa, jonka 4 §:n mukaan käsimatkatavarana saa tietyin edellytyksin kuljettaa pieniä määriä vaarallisia aineita. Matkustaja kuitenkin vastaa käsimatkatavarana kuljetettavasta vaarallisesta aineesta aiheutuneesta vahingosta vahingonkorvauslaissa säädettyillä edellytyksillä, vaikka kuljetus olisi ollut vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lainsäädännön nojalla sallittua.

21 §. *Junavuoron viivästys.* Rautatieyrittäjä olisi 1 momentin nojalla vastuussa vahingosta, joka matkustajalle on aiheutunut junavuoron viivästyksestä. Korvausvelvollisuutta ei kuitenkaan olisi, jos matkustajan voidaan kohtuudella edellyttää varautuneen viivästyksen. Muun muassa säännöksessä mainitut kuljetuksen luonne, sääolosuhteet ja kuljetusvälineen vaihtoon tarvittava aika ovat seikkoja, jotka matkustajan voidaan tyyppillisesti edellyttää ottavan huomioon arvioidessaan, ehtiikö aiotulla junayhteydellä perille suunnitellussa ajassa.

Kuljetuksen luonteella tarkoitetaan säännöksessä muun muassa rautatiekuljetuksen kokonaispituutta ja siihen sisältyviä junanvaihtoja. Sääolosuhteita, jotka vaikuttavat junavuorojen aikataulun mukaiseen liikennöintiin, ovat erityisesti talviaikaan liittyvät sääolot, kuten poikkeuksellisen kova pakkanen tai voimakas lumentulo. Jos junamatkaa suunnitteleva esimerkiksi saa tiedotusvälineiden kautta tiedon suunnittelemlaan reitillä vallitsevista vaikeista sääolosuhteista, hänen voidaan edellyttää varautuvan junavuoron viivästyksiin.

Kuljetusvälineen vaihtoon tarvittava aika mainitaan säännöksessä huomioon otettavana seikkana sen vuoksi, että käytännössä merkittävin junavuoron viivästyksestä aiheutuviin vahinkojen ryhmä on lentoyhteyden tai muun jatkoyhteyden menettämisestä aiheutu-



neet kustannukset. Säännös merkitsee sitä, että matkustajan edellytetään aina varaavan riittävästi aikaa esimerkiksi rautatieasemalta lentoasemalle siirtymiseen. Jos kysymys on rautatieyrityksen järjestämästä aikataulussa ilmoitetusta jatkoyhteydessä, matkustaja voi kuitenkin yleensä luottaa siihen, että kuljetusvälineen vaihtoon kohtuudella tarvittava aika on aikataulua laadittaessa otettu huomioon. Jatkoyhteyden menetys, joka aiheutuu junavuoron muutaman kymmenen minuutin viivästyksestä ei yleensä ole säännöksen nojalla korvattavaa vahinkoa.

Muuna kuljetukseen liittyvänä olosuhteena voidaan pitää esimerkiksi normaalin rautatieliikenteen estävää rautatieonnettomuutta, josta junamatkustaja on saanut tiedon niin paljon ennen junaan nousemista, että hänen voidaan kohtuudella edellyttää järjestävän itselleen muun kuljetuksen. Myös silloin, kun matkustaja tietää rataosuudella tehtävistä ratatöistä, hänen voidaan yleensä edellyttää varautuvan siihen, että junavuorot viivästyvät huomattavasti normaalia useammin ja viivästykset ovat tavanomaista pitempiä. Jos sen sijaan matkustaja ei junaan noustessaan ole ollut tietoinen onnettomuudesta tai rata- töistä, junavuoron huomattavasta viivästyksestä aiheutunut vahinko on säännöksen nojalla korvattava, jollei rautatieyritys 2 momentin nojalla vapaudu vastuusta.

Yleisistä vahingonkorvausoikeudellisista periaatteista seuraa, että matkustaja ei voi saada korvausta itse aiheuttamastaan vahingosta. Vahinkoa kärsineen myötävaikutukseen perustuvan sovittelumahdollisuuden vuoksi matkustajan toiminnalla voi olla vaikutusta paitsi korvausvastuun syntymiseen myös rautatieyrityksen korvausvelvollisuuden määrään. Jos esimerkiksi matkustaja ei ole ilmoittanut rautatieyrityksen henkilökunnalle junavuoron viivästyksestä seuraavasta jatkoyhteyden menettämisestä, rautatieyrityksen korvausvelvollisuutta voidaan sovitella, mikäli vahingon syntyminen olisi voitu välttää pysäyttämällä junavuoro aikatauluun merkitystä poiketen lentoaseman läheisyydessä sijaitsevalla liikennepaikalla. Rautatieyrityksen on toisaalta pyrittävä tiedottamaan matkustajille junavuoron viivästyksestä ja pyydyttävä matkustajia, jotka viivästyksen vuoksi saattavat menettää jatkoyhteyden, ilmoittautumaan henkilökunnalle.

Korvausvastuun tarkemmat edellytykset määräytyvät yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan. Matkustajan

on siten muun muassa näytettävä, että hänelle on aiheutunut vahinkoa siitä syystä, että junavuoro ei ole saapunut määräliikennepaikalle aikatauluun merkittynä saapumisaikana. Esimerkiksi myöhästymisestä johtuva epämukavuus ei ole korvattavaa vahinkoa. Korvausvastuun syntymisen kannalta saattaa lisäksi olla merkitystä sillä, voidaanko matkustajalle aiheutuneen vahingon katsoa olleen rautatieyrityksen kohtuudella ennakoitavissa.

Matkustajalla olisi säännöksen nojalla oikeus korvaukseen esimerkiksi korvaavan yhteyden järjestämisestä aiheutuvista lisäkustannuksista, jos hän on viivästyksen vuoksi menettänyt suunnitteleman jatkoyhteyden. Jos ensimmäinen mahdollinen jatkoyhteys lähtee vasta viivästyneen junavuoron saapumista seuraavana päivänä, rautatieyrityksen on yleensä lisäksi maksettava matkustajalle korvaus majoituksesta ja aterioinnista aiheutuneista kohtuullisista kustannuksista. Myös matkustajalta viivästyksen vuoksi saamatta jäänyt palkka tai elinkeinotulo voi yleisten sopimusperusteista korvausvastuuta koskevien periaatteiden mukaisesti tulla korvattavaksi ehdotetun säännöksen nojalla. Korvauksen enimmäismäärä on kuitenkin aina 5 000 euroa matkustajaa kohden. Jos rautatieyritys on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta, se ei kuitenkaan lakiehdotuksen 5 §:n nojalla saa rajoittaa korvausvelvollisuuttaan.

Viivästys voi johtua paitsi aikataulun mukaisesti lähtöliikennepaikalta lähteneen junavuoron viivästyksestä myös siitä, että aikataulussa ilmoitettu junavuoro peruutetaan tai siitä, että junavuoro ei pysähdy aikataulussa ilmoitetulla liikennepaikalla. Henkilöllä, joka on aikonut nousta junaan kyseisellä liikennepaikalla, olisi 2 momentin nojalla myös tällöin oikeus korvaukseen viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta 1 momentissa säädetyn edellytyksin, jos hän näyttää odotaneensa junavuoron saapumista liikennepaikalla aikataulussa ilmoitettuna aikana.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatieyritys voisi vapautua 1 ja 2 momentin mukaisesta vastuusta, jos se näyttää ryhtyneensä kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi. Vastuusta vapauttava seikka voi olla esimerkiksi rautatieyrityksen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella oleva luonnonmullistus tai viranomaisen määräys, joka yksittäistapauksessa estää rautatiekuljetuksen suorittamisen sovitulla taval-



la. Rautatieyrittäjä voi vapautua vastuusta myös näyttämällä, että viivästys on johtunut radassa tai sen laitteissa ilmenneestä viasta, johon rautatieyrittäjän ei voida kohtuudella edellyttää varautuneen. Kuljetuskalustossa oleva vika ei sen sijaan vapauta rautatieyrittäjää vastuusta. Rautatieyrittäjä on velvollinen pitämään kuljetuskalustonsa sellaisessa kunnossa, että se pystyy täyttämään sopimusvelvoitteensa kaikissa ennakoitavissa olevissa tilanteissa.

Rautatieyrittäjä voi eräissä tapauksissa vapautua vastuusta ehdotettuun säännökseen vetoamalla, kun rataosuuden käyttö on estynyt rautatieonnettomuuden tai muun odottamattoman tapahtuman vuoksi, vaikka tapahtuma ei olisikaan ollut rautatieyrittäjän vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Ehdotettua vapautumisperustetta voidaan pitää perusteltuna erityisesti sen vuoksi, että rautatiekuljetuksia voidaan suorittaa vain kiinteällä rataverkolla. Rataverkon käytön suunnittelussa on lähtökohtana, että junavuoroja liikennöidään aikataulun mukaisesti. Jos liikennöinti estyy yhdellä rataosuudella, useiden junavuorojen liikennöinti aikataulun mukaisesti saattaa käydä mahdottomaksi. Vaikka rautatieyrittäjä olisi vastuussa rautatieonnettomuuteen joutuneen junavuoron matkustajalle aiheutuneesta viivästysvahingosta, rataverkon luonteesta johtuvat liikennöintiongelmien voivat vapauttaa sen vastuusta vahingosta, joka onnettomuuden seurauksena viivästyvän junavuoron matkustajalle aiheutuu. Matkustaja voi saada tiedon normaalin rautatieliikenteen estymisestä niin hyvissä ajoin ennen junaan nousemistakin, että hän voi helposti välttää viivästyksen järjestämällä itselleen muun kuljetuksen. Tällöin on mahdollista, että rautatieyrittäjä ei edes ole vastuussa 1 ja 2 momentin nojalla eikä sillä sen vuoksi ole tarvetta vedota vapautumisperusteeseen.

Rautatieyrittäjä ei vapaudu vastuusta säännöksessä tarkoitettuun esteeseen vetoamalla, ellei se ole mahdollisuuksiensa mukaan pyrkinyt suorittamaan kuljetusta esteestä huolimatta. Sen on esimerkiksi välittömästi esteen satuttua ryhdyttävä yhteistyössä radanpidosta vastaavan viranomaisen kanssa rautatieliikenteen uudelleenjärjestelyyn kyseisellä rataverkon osalla sekä järjestettävä viipymättä korvaavia kuljetuksia matkustajille aiheutuvien vahinkojen välttämiseksi. Rautatieyrittäjän voidaan edellyttää täyttävän sopimusvelvoitteensa siinäkin tapauksessa, että se

olosuhteiden muututtua tulee kalliimmaksi kuin sopimusta tehtäessä oli arvioitu.

#### 4 luku. Matkatavaran kuljetus

22 §. *Matkatavara.* Matkatavaralla tarkoitetaan pykälän mukaan tavaraa, jonka rautatieyrittäjä on ottanut kuljetettavaksi matkustajan kuljetuksen yhteydessä erillistä matkavaratodistusta vastaan. Matkatavaraa koskevia säännöksiä sovellettaisiin, vaikka matkatavaraksi kirjattu tavara kuljetettaisiin toisessa junassa kuin matkustaja, jos matkatavaran kuljetus siitä huolimatta liittyy matkustajan kuljetukseen. Tyypillisiä matkatavaroita ovat konduktöörivaunuun todistusta vastaan jätetyt polkupyörät ja sukset sekä autonkuljetusvaunussa kuljetettavat henkilöautot, kun tavarana kuljetettavaksi luovuttanut henkilö matkustaa samassa junassa.

Rautatieyrittäjä antaa yleensä matkustajalle kuitenkin periessään 20 §:n nojalla maksun käsimatkatavarana kuljetettavasta elävästä eläimestä. Tosite, joka on annettu todisteena maksun suorittamisesta, ei kuitenkaan ole tässä pykälässä tarkoitettu matkavaratodistus. Matkustajan kanssa samassa junassa oleviin eläimiin, joista ei ole annettu matkavaratodistusta, sovellettaisiin siten aina käsimatkatavaraa koskevia säännöksiä.

Matkavaratodistuksella on ratkaiseva merkitys sen kannalta, katsotaanko rautatieyrittäjän kuljetettavana oleva tavara käsimatkatavaraksi vai matkatavaraksi. Tavaraa on pidettävä käsimatkatavarana, vaikka se kuljetettaisiin konduktöörin luvalla konduktöörivaunussa, jolle siitä ole annettu matkavaratodistusta.

Rautatieyrittäjän kuljetettavana olevan tavarana luokittelu käsimatkatavaraksi tai matkatavaraksi vaikuttaa rautatieyrittäjän korvausvastuun määräytymiseen. Käsimatkatavaralle aiheutuneen vahingon korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa, kun taas matkatavaran vahingoittumisesta suoritettava korvaus määräytyy ehdotetun lain mukaan. Rautatieyrittäjän korvausvastuun kannalta säädösten keskeinen ero on se, että raideliikennevastuulain mukainen vastuu on rahamääräisesti rajoittamatonta. Mainitun lain nojalla käsimatkatavaralle aiheutunut vahinko korvataan kuitenkin käytännössä vain silloin, kun vahinko on aiheutunut rautatieonnettomuuden yhteydessä.

23 §. *Matkatavaran luovutus.* Pykälän 1 momentin nojalla rautatieyrittäjän olisi

luovutettava matkatavara matkatavaratodistusta ja kuljetussopimuksesta johtuvien rautatieyrityksen saatavien suoritusta vastaan, jollei toisin ole sovittu. Sopia voidaan muun muassa siitä, että tavara luovutetaan myöhemmin tai että kuljetuskustannukset maksetaan vasta tavarán luovutuksen jälkeen.

Rautatieyrityksellä on oikeus kieltäytyä luovutuksesta ja pidättää matkatavara hallinnassaan siihen saakka, kunnes sille kyseisen kuljetussopimuksen perusteella kuuluvat saatavat on maksettu. Pidätysoikeus koskee ainoastaan kyseisen matkatavaran kuljetuksesta aiheutuneita saatavia eikä rautatieyrityksellä siten ole oikeutta pidättää matkatavaraa muiden samalta henkilöltä olevien saatavien suorittamisen turvaamiseksi.

Rautatieyritys ei saa momentin mukaan luovuttaa matkatavaraa, jos on perusteltua syytä epäillä, että matkatavaratodistuksen esittäjä ei ole oikeutettu saamaan matkatavaraa haltuunsa. Jos rautatieyrityksellä ei ole mitään syytä epäillä matkatavaratodistuksen esittäjän oikeutta matkatavaraan, se voi luovuttaa matkatavaran matkatavaratodistusta vastaan luovutusta vaativan henkilöllisyyttä tarkistamatta. Henkilöllisyyden tarkistaminen on kuitenkin aiheellista, jos luovutusta vaativan oikeutta matkatavaraan on vähänkin syytä epäillä. Rautatieyritys voi säännöksen nojalla tilapäisesti kieltäytyä matkatavaran luovuttamisesta matkatavaraan oikeutetun selvittämiseksi esimerkiksi silloin, kun esitetty matkatavaratodistus on ilmoitettu kadonneeksi.

Pykälän 2 momentin mukaan matkatavaratodistuksen haltijalla, joka ei ole saanut matkatavaraansa, on oikeus saada todistukseen merkintä ajasta, jolloin matkatavaraa on tiedusteltu. Tiedustelun ajankohta vaikuttaa esimerkiksi siihen, katsotaanko viivästynyt matkatavara 25 §:n nojalla kadonneeksi. Merkinnän vaatiminen saattaa olla todistuksen haltijan edun mukaista myös, jos hän vaatii rautatieyritykseltä korvausta tässä pykälässä säädetyn matkatavaran luovutusvelvollisuuden rikkomisesta.

Pykälän 3 momentissa säädetään matkatavaran luovuttamisesta, kun matkatavaratodistusta ei esitetä. Tällöin rautatieyritys saa luovuttaa matkatavaran sitä noutavalle vain, jos se on vakuuttunut luovutusta vaativan oikeudesta saada matkatavara haltuunsa. Mikäli rautatieyritys pitää luovutusta vaativan oikeutta matkatavaraan todennäköisenä, se voi luovuttaa matkatavaran ja harkintansa mu-

kaan vaatia vakuuden asettamista. Vakuuden vaatimalla rautatieyritys voi turvata asemansa, jos myöhemmin ilmenee, että matkatavara on luovutettu väärälle henkilölle ja rautatieyritys velvoitetaan korvaamaan aiheutunut vahinko.

24 §. *Vastuu matkatavarasta.* Pykälässä olevan viittaussäännöksen nojalla rautatieyrityksen vastuu matkatavarasta määräytyisi tavaraa koskevien säännösten mukaan. Vastuu alkaisi, kun matkatavara otetaan kuljetettavaksi eli kun rautatieyritys ottaa matkatavaran haltuunsa ja antaa siitä matkatavaratodistuksen. Rautatieyrityksen vastuu päättyy matkatavaran luovutushetkellä eli silloin, kun rautatieyritys luovuttaa matkatavaran 23 §:n mukaisesti.

Viittauksen nojalla kaikkia 13 §:n 2 momentin vapautumisperusteita sovellettaisiin myös matkatavaraan. Momentin 1 ja 2 kohdassa lähettäjällä ja vastaanottajalla tarkoitetaan matkatavaran osalta luonnollisesti matkustajaa, joka jättää matkatavaran kuljetettavaksi ja ottaa sen määräpaikassa vastaan. Momentin 2 kohdassa tarkoitettulla määräyksellä ei liene vapautumisperusteena samaa merkitystä kuin tavarán kuljetuksessa. Laki ehdotuksessa ei ole säännöksiä matkatavaraa koskevien määräysten antamisesta, joten määräyksiä voi käytännössä antaa ainoastaan matkatavaran rautatieyritykselle luovuttava henkilö, joka lähes poikkeuksetta myös vastaanottaa tavarán määräpaikassa. Jos vahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen omasta määräyksestä, rautatieyritys vapautuu vastuusta lakiehdotuksen 13 §:n 2 momentin 1 kohdan nojalla.

Pykälässä viitataan myös erityistä riskiä ja siihen liittyvää pienempää näyttövelvollisuutta koskevaan 14 §:ään. Matkatavaran kuljetuksessa 14 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä riskejä ovat kuitenkin vain 1 kohdassa säädetty matkatavaran erityinen alttius katoamiselle tai vahingoittumiselle ja 2 kohdan mukainen katoamiselle tai vahingoittumiselle alttiin matkatavaran puutteellinen pakkaaminen. Matkatavarana kuljetettavat tavaránomaiset käyttöesineet on yleensä asianmukaisesti pakattu, jos ne on jätetty kuljetettavaksi ehjässä matkalaukussa. Muun muassa lasitavaran ja muiden särkyvien esineiden osalta voidaan luonnollisesti edellyttää tätä huolellisempaa pakkaamista. Toisaalta esimerkiksi polku- tai moottoripyörää ei tavallisesti pakata kuljetusta varten.

25 §. *Matkatavaran katoaminen.* Pykälän

1 momentin mukaan matkatavara katsottaisiin kadonneeksi, jos sitä ei ole luovutettu seitsemän päivän kuluessa sen tiedustelemisesta. Lakiehdotuksen 34 §:n mukaan seitsemän päivän määräaikaa laskettaessa ei oteta huomioon päivää, jolloin matkatavaraa tiedusteltiin. Sillä, että määräajan viimeinen päivä sattuu sunnuntai- tai pyhäpäiväksi, ei ole merkitystä. Jos esimerkiksi viikonpäivä, jolloin matkatavaraa on tiedusteltu, on ollut lauantai, rautatieyrittäjä on velvollinen toimittamaan matkatavaran siihen oikeutetulle viimeistään seuraavan viikon lauantaina, vaikka tuo lauantai olisi pyhäpäivä ja rautatieyrittäjän toimipaikka olisi sen vuoksi suljettuna.

Määräajan päättymisen jälkeen matkatavaraan oikeutetulla on oikeus katoamiskorvaukseen tai, jos matkatavara myöhemmin löytyy, matkatavaraan ja viivästyskorvaukseen. Rautatieyrittäjä sen sijaan on matkatavaraan oikeutetun niin halutessa velvollinen maksamaan katoamiskorvauksen siinäkin tapauksessa, että matkatavara myöhemmin löytyy.

Rautatieyrittäjän on 1 momentin nojalla maksettava matkatavaraan oikeutetulle korvaus matkatavaran katoamisesta heti sen jälkeen, kun seitsemän päivän määräaika on kulunut. Kun korvaus on maksettu, oikeus matkatavaraan siirtyy rautatieyrittäjälle.

Pykälän 2 momentissa olevan viittaussäännöksen perusteella matkatavaraan, joka löytyy sen jälkeen kun se on katsottu kadonneeksi, sovelletaan vastaavasti tavaraa koskevia 15 §:n 2—5 momenttia. Korvauksen saaja voi siten muun muassa vaatia kadonneeksi katsotun, mutta myöhemmin löytyneen matkatavaran itselleen.

26 §. *Korvaus matkatavaran katoamisesta.* Rautatieyrittäjä olisi 1 momentin 1 kohdan nojalla velvollinen suorittamaan matkatavaraan oikeutetulle täyden korvauksen vahingosta, jonka vahingon kärsinyt osoittaa katoamisesta aiheutuneen. Tavarain katoamista koskevasta 16 §:stä poiketen rautatieyrittäjän olisi korvattava kadonneen matkatavaran käyvän arvon lisäksi myös muu vahinko, jonka näytetään aiheutuneen katoamisesta. Yleensä korvattava vahinko rajoittuu kuitenkin matkatavaran osalta sen käyvän arvon hyvittämiseen.

Rautatieyrittäjän enimmäisvastuu kultakin kadonneelta kollilta on säännöksen mukaan 1 700 euroa. Käytännössä vastuurajalla ei liene suurta merkitystä matkatavaraan oikeutetun asemaan, koska arvokkaan matkatava-

ran katoamisriski katetaan yleensä vakuutusella. Vastuurajaa ei 5 §:n nojalla sovelleta, jos rautatieyrittäjä on aiheuttanut katoamisen tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta.

Momentin 2 kohdassa säädetään korvauksen suuruudesta silloin, kun matkatavaraan oikeutettu ei halua tai voi esittää näyttöä matkatavaran katoamisesta aiheutuneesta vahingosta. Tällöin rautatieyrittäjän vastuu rajoittuisi 170 euroon kollilta. Lisäksi rautatieyrittäjän olisi 3 kohdan nojalla aina palautettava kadonneen matkatavaran kuljetuksesta suoritetut kuljetusmaksut ja muut kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset.

Pykälän 2 momentissa säädetään katoamiskorvauksen määrästä, kun vain osa matkatavarakollista on kadonnut. Matkatavaran osittaisesta katoamisesta on kysymys esimerkiksi silloin, kun matkatavaraksi kirjattu laukku on kuljetuksen aikana avattu ja sieltä on viety tavaraa. Jos matkatavaraan oikeutettu esittää näytön vahingon määrästä, rautatieyrittäjä on velvollinen korvaamaan sen 1 momentin 1 kohdassa säädettyyn enimmäismäärään saakka.

Pykälän 3 momentin mukaan liikennevakuutuslain 3 §:ssä tarkoitetun moottoriajoneuvon tai vesikulkuneuvon katoamisesta olisi suoritettava korvauksena kadonneen ajon tai kulkuneuvon käypä arvo 10 000 euron määrään saakka. Vahingon kärsineellä ei siten ole oikeutta korvaukseen katoamisesta mahdollisesti aiheutuneesta muusta vahingosta, vaikka hän näyttäisi tällaista vahinkoa aiheutuneen.

Liikennevakuutuslaissa moottoriajoneuvolla tarkoitetaan maata kiskoitta kulkemaan tarkoitettua konevoimaista kulkuvälinettä tai työkonetta. Tällainen kulkuväline on muun muassa henkilö- tai maastoauto, moottoripyörä sekä ajoneuvoyhdistelmää vetävät moottorikäyttöinen ajoneuvo. Myös kulkuneuvo, jotka on rakennettu liikkumaan vain konevoimaiseen kulkuvälineeseen tai työkoneseen kytkettyinä, on liikennevakuutuslain 3 §:ssä tarkoitettu moottoriajoneuvo. Konevoimaiseen kulkuvälineeseen kytkettävä kulkuneuvo on esimerkiksi perä- tai asuntovaanu sekä vesikulkuneuvon tiekuljetukseen tarkoitettu teli. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan vesiliikennelain (463/1996) 3 §:n mukaisesti veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta, kuten venettä.

Säännöksessä ehdotettu vastuunrajoitus on käytännössä merkittävä, koska ainakin moot-

torijoneuvon käypä arvo voi usein ylittää ehdotetun enimmäiskorvauksen. Moottorijoneuvon katoamisesta aiheutuu tyypillisesti myös muuta vahinkoa, kuten toisen auton vuokrauskustannuksia. Arvokkaan moottorijoneuvon vaurioitumis- tai katoamisriski voidaan kuitenkin kattaa joko vapaaehtoisella autovakuutuksella, jonka perusteella korvataan myös rautatiekuljetuksen yhteydessä tapahtuneita vahinkoja, tai erillisellä kuljetusvakuutuksella.

Ajoneuvoyhdistelmiä kuljetettaessa 10 000 euron vastuunrajoitus koskee erikseen kutakin kulkuvälinettä tai kulkuneuvoa. Jos esimerkiksi henkilöautoon kytketyllä telillä kuljetetaan venettä ja koko yhdistelmä katoaa rautatiekuljetuksen aikana, rautatieyrittäjä on velvollinen maksamaan korvausta enintään 10 000 euroa paitsi henkilöautosta myös sekä kuljetustelistä että veneestä. Rautatieyrittäjän korvausvelvollisuus on tällaisessa tapauksessa enintään 30 000 euroa.

Momentissa säädettäisiin erikseen rautatieyrittäjän korvausvelvollisuuden enimmäismäärästä silloin, kun korvausta vaaditaan moottorijoneuvon tai vesikulkuneuvon sisälle tai päälle rautatiekuljetuksen ajaksi jätetyn tavarankatoamisesta. Ehdotuksen mukaan vastuuraja on tällöin 1 700 euroa kadonneen tavarankatoamisesta tai kadonneiden kantojen määräästä riippumatta. Erityisen vastuurajan säätäminen on perusteltua, koska ajo- tai kulkuneuvon sisälle tai päälle jätettyä tavaraa ei erikseen kirjata matkatavaraksi eikä rautatieyrittäjällä näin ollen ole mitään mahdollisuutta selvittää, mitä tavaraa on kadonnut. Matkustaja voi välttää vastuurajan soveltamisen ottamalla arvo tavaran mukansa junanvaunuun tai kirjaamalla sen matkatavaraksi.

Rautatieyrittäjän velvollisuutena on antaa matkustajille tieto kuljetuksissa sovellettavista vastuurajoista. Kuluttaja-asiamies valvoo tiedotusvelvollisuuden täyttämisen asianmukaisuutta.

27 §. *Korvaus matkatavaran vahingoittumisesta.* Jos matkatavaraan oikeutettu näyttää matkatavaran vahingoittuneen kuljetuksen aikana, rautatieyrittäjän olisi suoritettava hänelle matkatavaran arvon alentumista vastaava korvaus. Matkatavaran katoamisen perustuvaa rautatieyrittäjän korvausvelvollisuutta rajoittava 26 §:n 1 momentin 1 kohdan enimmäiskorvaus koskee kuitenkin myös vahingoittumisesta suoritettavaa korvausta. Jos korvausta vaaditaan moottoriajo-

neuvon tai vesikulkuneuvon katoamisen perusteella, rautatieyrittäjän korvausvelvollisuuden enimmäismäärä on kuitenkin 26 §:n 3 momentissa säädetty 10 000 euroa. Moottorijoneuvon tai vesikulkuneuvon sisään tai päälle jätetyn tavarankatoamisesta aiheutuneeseen vahingoittumiseen sovelletaan vastaavasti 26 §:n 3 momentissa säädettyä 1 700 euron korvausvelvollisuuden enimmäismäärää.

Rautatieyrittäjän korvausvelvollisuus on ehdotetun säännöksen nojalla suppeampi kuin matkatavaran katoamisen perusteella, sillä matkatavaraan oikeutetun oikeus korvaukseen vahingoittumisesta rajoittuu matkatavaran arvon alentumiseen. Hänellä ei myöskään ole oikeutta saada takaisin kuljetuksesta aiheutuneita kustannuksia, vaikka matkatavara luovutetaan vahingoittuneena.

28 §. *Korvaus matkatavaran luovutuksen viivästyisestä.* Pykälässä säädetään rautatieyrittäjän korvausvelvollisuudesta silloin, kun matkatavara luovutetaan viivästyneenä. Matkatavaraan oikeutettu voi perustellusti olettaa, että matkatavara luovutetaan hänelle, kun hän sitä tiedustelee kohtuullisen ajan kuluttua aikataulussa ilmoitetusta junan saapumisajasta. Tavanomainen odotusaika, joka matkatavaraan oikeutetulle matkatavarojen purkamisesta aiheutuu, ei ole pykälässä tarkoitettua viivästyistä. Viivästyisestä sen sijaan olisi kysymys, jos matkatavaraa ei sitä tiedusteltaessa voida luovuttaa esimerkiksi sen vuoksi, että matkatavara on purettu junasta väärällä liikennepaikalla, tai siksi, että matkatavara on kuljetettu eri junavuorolla kuin matkustaja ja matkatavaran kuljetukseen käytetty junavuoro saapuu määrälliikennepaikalle viivästyneenä. Korvattavaa viivästysvahinkoa saattaa olla esimerkiksi kustannus, joka matkustajalle aiheutuu siitä, että hän hakee matkatavaran määrälliikennepaikalta erikseen.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa ilmaistun pääsäännön mukaan rautatieyrittäjän olisi korvattava matkatavaran viivästyksestä todisteellisesti aiheutunut vahinko kokonaisuudessaan. Viivästyskorvauksen suuruudelle on kuitenkin muiden korvausten tavoin asetettu yläraja, joksi ehdotetaan 170 euroa kultakin viivästyneeltä koltilta.

Jos matkatavaraan oikeutettu näyttää matkatavaran viivästyneen, mutta ei esitä selvitystä siitä aiheutuneesta vahingosta, rautatieyrittäjän olisi 2 kohdan nojalla korvattava viivästysvahinkona 17 euroa koltilta kultakin alkavalta 24 tunnin ajanjaksolta matkatava-

ran tiedustelemisesta lukien. Jos siis rautatieyrittäjä ei luovuta matkatavaraa sitä tiedustelevalle 23 §:n mukaisesti tai sovi sen luovuttamisesta myöhemmin eikä sillä ole mainitussa pykälässä säädettyä perustetta kieltäytyä luovuttamasta matkatavaraa, sen on suoritettava 17 euron korvaus, vaikka matkatavara luovutetaan pian sen jälkeen, kun sitä on tiedusteltu. Kohdan nojalla maksettava enimmäiskorvaus olisi kuitenkin 136 euroa, minkä verran viivästymiskorvausta voi enintään kertyä ennenkuin matkatavara katsotaan 25 §:n nojalla kadonneeksi. Rautatieyrittäjä ei ole velvollinen maksamaan 136 euroa enempää viivästyskorvausta siinäkin tapauksessa, että kadonneeksi katsottu tavara myöhemmin löytyy ja se luovutetaan enemmän kuin seitsemän päivää myöhästyneenä.

Kadonneeseen matkatavaraan oikeutettu voisi 2 momentin nojalla saada korvauksen ainoastaan matkatavaran katoamisesta 26 §:n nojalla. Jos hän päättää käyttää 25 §:n 2 momenttiin perustuvaa oikeuttaan myöhemmin löytyneeseen matkatavaraan, hänellä on katoamiskorvauksen saatuaankin oikeus ainoastaan viivästymisestä maksettavaan korvaukseen. Tällöin viivästyskorvauksen määrä vähennetään lakiehdotuksen 15 §:n 3 momentin nojalla takaisin maksettavasta katoamiskorvauksesta.

Ehdotettu 2 momentti ei koske tilannetta, jossa osa matkatavarasta on kadonnut ja osa luovutetaan viivästyneenä. Tällöin rautatieyrittäjän olisi suoritettava korvaus kadonneesta osasta 26 §:n nojalla ja korvaus viivästyneenä luovutetusta osasta tämän pykälän perusteella.

Pykälän 3 momentin nojalla matkatavaraan oikeutetulla olisi matkatavaran vahingoittumisen perusteella oikeus korvaukseen sekä vahingoittumisesta 27 §:n nojalla että viivästymisestä tämän pykälän nojalla. Rautatieyrittäjän korvausvelvollisuuden enimmäismäärä on kuitenkin myös tällöin 26 §:n 1 momentin 1 kohdassa säädetty 1 700 euroa koltilla.

## 5 luku. Erinäiset säännökset

29 §. *Tarkastusoikeus.* Pykälässä säädetään rautatieyrittäjän tarkastusoikeudesta kuljetuksen aikana tilanteessa, jossa tarkastettavaan tavarahan oikeutettua ei joko tavoiteta tai saada suostumaan tavarahan tarkastukseen. Pykälän 1 momentin mukaan käsimatkatavara, tavara tai matkatavara saataisiin tällöin

tarkastaa ainoastaan, jos on perusteltua syytä epäillä, että se aiheuttaa vaaraa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle. Kysymys siitä, mitä on pidettävä säännöksessä tarkoitettuna perusteltuna syynä, on ratkaistava tapauskohtaisesti. Tarkastuksen suorittaminen on yleensä perusteltua esimerkiksi silloin, kun tavaran hajusta voidaan päätellä sen sisältävän merkinnöistä poikkeavaa vaarallista ainetta tai kun nähdään, että käsimatkatavarana kuljetetaan räjähtäviä aineita. Käsilaukun tai vastaavan käsimatkatavaran, jota matkustaja pitää yllään, saa tarkastaa vain matkustajan suostumuksella, koska varsinaisen käsimatkatavaran ja vaatekappaleeksi katsottavan esineen välillä saattaa käytännössä olla vaikea tehdä eroa eikä ehdotettu säännös missään tilanteessa oikeuta matkustajan vaatetuksen tarkastamiseen. Jos matkustaja ei luovuta vaaralliseksi epäiltyä käsimatkatavaraansa tarkastettavaksi, hänet voidaan poistaa junasta 30 §:n 2 momentin nojalla.

Pykälän 2 momentissa säädetään henkilöistä, joilla on oikeus suorittaa 1 momentissa tarkoitettu tarkastus. Ehdotuksen mukaan tarkastuksen saa suorittaa poliisin tai muun siihen lain nojalla oikeutetun virkamiehen lisäksi henkilö, jolle sisäasiainministeriö on poliisilain (493/1995) 8 §:n nojalla antanut erityiset valtuudet tarkastusten tekemiseen. Käytännössä erityisiä poliisivaltuuksia on myönnetty VR Osakeyhtiön hakemuksesta junien konduktööreille. Tulevaisuudessa poliisivaltuuksia saattaa olla tarkoitukseenmuksista hakea myös tavarankuljettajien valvoille ja niiden turvallisuudesta vastaaville henkilöille. Junahenkilökunnalla, jolle ei ole myönnetty erityisiä poliisivaltuuksia, ei ole oikeutta tarkastusten tekemiseen. Esimerkiksi tavarajunan kuljettajalla tai jopa matkustajajunan matkustajalla voi kuitenkin eräin edellytyksin olla 30 §:ään rinnastuva oikeus ryhtyä välittömiin toimenpiteisiin vaaran torjumiseksi.

Pykälän 3 momentissa säädetään tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä. Tarkastus olisi momentin mukaan suoritettava todistajan läsnäollessa ja tarkastuksen kulusta on laadittava pöytäkirja. Pöytäkirjaan on syytä merkitä muun muassa peruste tarkastuksen suorittamiselle, tarkastuksen suorittamistapa, tarkastuksessa läsnäolleet henkilöt sekä tarkastuksen yhteydessä tavaralle tai sen päällykselle mahdollisesti aiheutunut vahinko. Jäljennös pöytäkirjasta toimitetaan tarkastet-



tuun tavaraan oikeutetulle. Todistajan läsnäolon ja pöytäkirjan laatimisvelvoitteen tarkoituksena on varmistua siitä, että tarkastuksen edellytyksiä voidaan tehokkaasti valvoa myös tarkastuksen suorittamisen jälkeen.

30 §. *Toimenpiteet vaaran torjumiseksi.* Pykälässä säädetään toimenpiteistä, joihin voidaan ryhtyä, jos kuljetettavana oleva käsimatkatavara, tavara tai matkatavara osoittautuu vaaralliseksi. Pykälän 1 momentin nojalla toimenpiteisiin ryhtymisen edellytyksenä olisi aina, että tavara aiheuttaa vaaraa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle. Vaaralliseksi epäilty tavara on ensin tarkastettava 29 §:ssä säädetyllä tavalla sen toteamiseksi, aiheuttaako tavara todella vaaraa. Kun tavara osoittautuu vaaralliseksi, sitä koskevista toimenpiteistä on pyrittävä neuvottelemaan tavaraan oikeutetun kanssa. Kuljetuksen aikana syntyvä vaaratilanne voi kuitenkin olla sellainen, että toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi tai rajoittamiseksi on pakko ryhtyä välittömästi. Esimerkiksi silloin, kun vaarallista ainetta sisältävän kollin havaitaan vuotavan, vahingon rajoittaminen välittömästi on sekä rautatieyrityksen, matkustajien että tavaraan oikeutetun edun mukaista. Rautatieyrityksellä on myös velvollisuus pyrkiä rajoittamaan vahinkoa vahingonkorvausoikeuden yleisten periaatteiden nojalla. Käytännössä rautatiekuljetuksiin liittyvät vaaratilanteet hoitaa yleensä kunnan pelastustoimi, koska rautatieyrityksen omat voimavarat vaaran torjumiseen tai vahingon rajoittamiseen ovat vähäiset.

Vaaran torjumiseksi sallittujen toimenpiteiden laatu riippuu luonnollisesti uhkaavan vaaran luonteesta. Ensisijainen toimenpide on vaarallisen tavaran poistaminen junasta itse tavaraan kajoamatta. Tavara voidaan tehdä vaarattomaksi tai hävittää ainoastaan, jos vaaraa ei voida torjua tavara poistamalla. Vaarattomaksi tekeminen tai hävittäminen tulee kysymykseen esimerkiksi, kun vaara havaitaan junan liikkuessa eikä toimenpiteisiin ryhtymistä voida lykätä.

Jos vaara on saatu torjutuksi poistamalla vaarallinen tavara junasta, tavara luovutetaan tavalliseen tapaan 12 tai 23 §:n mukaisesti siihen oikeutetulle vaaran torjumisesta mahdollisesti johtuvia lisäkustannuksia vastaan. Jos tavaran vastaanottaja ei suostu vastaanottamaan tavaraa tai jää tuntemattomaksi, rautatieyrityksellä on velvollisuus huolehtia siitä, että tavara ei aiheuta vahinkoa. Vahingon estämiseksi tavara saadaan tilanteen niin

vaatiessa tehdä vaarattomaksi tai hävittää senkin jälkeen, kun se on poistettu junasta. Rautatieyrityksen on ilmoitettava tavaran sijainnista ja tavaran laadusta vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia valvovalle viranomaiselle eli yleensä Ratahallintokeskukselle.

Pykälän 2 momentissa säädetään toimenpiteistä silloin, kun matkustaja ei suostu luovuttamaan käsimatkatavaraansa tarkastettavaksi, vaikka on perusteltua syytä epäillä käsimatkatavaran aiheuttavan vaaraa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle. Tällöin matkustaja saadaan epäillyn vaaran torjumiseksi poistaa junasta. Rautatieyrityksen henkilökunnan oikeudesta voimakeinojen käyttöön matkustajaa junasta poistettaessa säädetään järjestyksen pitämisestä joukko- liikenteessä annetussa laissa. Jos vaaratilannetta voidaan pitää rikoslaissa tarkoitettuna pakkotilana tai hätävarjelutilanteena, jokainen saa ilman rangaistuksen uhkaa käyttää välittömän vaaran torjumiseksi välttämättömiä voimakeinoja. Tällaisesta vaaratilanteesta on yleensä kysymys esimerkiksi silloin, kun matkustaja uhkaa aseella muita matkustajia tai junan henkilökuntaa.

31 §. *Oikeus myydä hakematta jätetty tavara.* Rautatieyrityksellä on elinkeinonharjoittajana oikeus myydä hakematta jätetty tavara tai matkatavara siten kuin elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine annetussa laissa (688/1988) säädetään. Laki koskee sanamuotonsa mukaan vain tavaraa, jonka elinkeinonharjoittaja on ottanut korjattavaksi tai säilytettäväksi. Viitauksensäällä laissa säädetty menettely ehdotetaan ulotettavaksi myös rautatieyrityksen kuljetettavaksi jätettyihin tavarihin. Rautatieyritys saa siten pääsääntöisesti myydä hakematta jääneen tavaran kolmen kuu- kauden kuluttua siitä, kun tavaraan oikeute- tulle on ilmoitettu myyntiuhasta.

32 §. *Vastuu perättäiskuljetuksessa.* Sään- nös koskee korvausvastuun jakautumista rau- tatieyritysten kesken perättäiskuljetuksessa eli tilanteessa, jossa kaksi tai useampi rau- tatieyritys on suorittanut samaan kuljetussopi- mukseen perustuvan rautatiekuljetuksen.

Pykälän 1 momentin mukaan kuljetukseen osallistuneet rautatieyritykset ovat yhteisvas- tuussa kuljetuksen aikana aiheutuneesta va- hingosta. Vahinkoa kärsinyt voi toisin sa- noen vaatia koko korvausta miltä tahansa kuljetuksen suorittamiseen osallistuneelta rautatieyritykseltä. Pelkästään kuljetuksesta



sopiminen ei kuitenkaan tee rautatieyrityksestä yhteisvastuullisesti korvausvelvollista, vaan säännöksessä edellytetään, että rautatieyritys on suorittanut ainakin osan sovitusta kuljetusosuudestaan. Esimerkiksi viimeisenä kuljetusosuutensa suorittava rautatieyritys ei siten ole yhteisvastuussa, jos kuljetus keskeytyy ennen viimeisen kuljetusosuuden alkamista.

Pykälän 2 momentissa säädetään vahinkoa kärsineelle korvauksen suorittaneen rautatieyrityksen takautumisoikeudesta sitä rautatieyritystä kohtaan, joka on aiheuttanut vahingon. Edellytyksenä momentissa säädetyn takautumisoikeuden käyttämiselle on, että yhden tai useamman rautatieyrityksen näytetään aiheuttaneen vahingon tahallisesti tai huolimattomuudesta. Muussa tapauksessa korvauksen suorittaneen rautatieyrityksen takautumisoikeus määräytyy 3 momentin mukaan.

Jos kahden tai useamman rautatieyrityksen näytetään aiheuttaneen vahingon, niiden keskinäinen vastuu määräytyy vahingonkorvauslain 6 luvun 3 §:n mukaan eli korvausvelvollisuus jaetaan niiden kesken sen mukaan kuin harkitaan kohtuulliseksi ottaen huomioon kunkin korvausvelvollisen viaksi jäävän syyllisyyden määrä, vahinkotapahtumasta ehkä saatu etu ja muut seikat.

Jos vahingon aiheuttanutta rautatieyritystä ei saada selville, korvausvastuu jakautuu 3 momentin nojalla rautatieyritysten kesken sen mukaan, kuinka pitkän osuuden koko kuljetuksesta kukin yritys on suorittanut. Esimerkiksi rautatieyritys, joka on suorittanut vain 15 kilometrin pituisen osuuden yhteensä 300 kilometrin pituisesta perättäiskuljetuksesta, on velvollinen korvaamaan vain viisi prosenttia vahingon kokonaismäärästä. Jos rautatieyritys näyttää, että vahinko ei ole aiheutunut sen suorittaman kuljetusosuuden aikana, se vapautuu kokonaan korvausvastuusta suhteessa muihin rautatieyrityksiin. Käytännössä tällainen näyttövelvollisuuden täyttäminen on vaikeaa. Vastuusta vapautuminen on kuitenkin mahdollista esimerkiksi silloin, kun tavaralähetys, joka on saapunut määräpaikkaan pilaantuneena, on ensimmäisen rautatieyrityksen kuljetusosuuden jälkeen tarkastettu ja todettu virheettömäksi.

Pykälän 4 momentissa säädetään siitä, miten jonkun rautatieyrityksen suorittamatta jättämä korvausosuus jaetaan muiden yhteisvastuullisten rautatieyritysten kesken. Korvausosuus voi jäädä suorittamatta lähinnä

rautatieyrityksen maksukyvyttömyyden vuoksi. Ehdotetun säännöksen perusteella jaetaan myös sellainen korvausosuus, jota rautatieyritys, joka ei ole aiheuttanut vahinkoa, ei 3 momentin nojalla ole velvollinen suorittamaan. Suorittamatta jäänyt osuus korvauksesta jaetaan 3 momentissa säädetyllä tavalla. Kukin rautatieyritys maksaa korvausosuudesta osan kuljetusosuutensa mukaisessa suhteessa lukuunottamatta rautatieyritystä, joka näyttää, ettei ole aiheuttanut vahinkoa.

33 §. *Muistutus.* Pykälän 1 momentin nojalla vahinkoa kärsineen olisi tehtävä rautatieyritykselle muistutus tavarán tai matkataran vahingoittumisesta tai osittaisesta katoamisesta. Muistutuksen tekemisen laiminlyönti johtaisi kanneoikeuden menettämiseen. Muistutuksen tekemistä edellytetään lähinnä sen vuoksi, että lukuisia kuljetuksia samanaikaisesti suorittava rautatieyritys voisi mahdollisimman nopeasti selvittää kuljetuksesta mahdollisesti johtuvat vastuunsa. Muistutuksen saatuaan rautatieyritys on tietoinen myöhemmin esitettävästä korvausvaatimuksesta lähes välittömästi kuljetuksen päättymisen jälkeen, mikä on omiaan helpottamaan vaatimuksen perusteen selvittämistä sekä sovintoneuvotteluissa että mahdollisessa myöhemmässä oikeudenkäynnissä. Viivästyksestä tai koko tavarälähetysten katoamisesta ei tarvitsisi tehdä muistutusta, koska niiden voidaan olettaa tulevan rautatieyrityksen tietoon ilman eri muistutustakin viimeistään silloin, kun tavarán tai matkatavarán havaitaan jääneen saapumatta perille sitä tiedusteltaessa.

Muistutus olisi tehtävä tavarán tai matkatavarán vastaanottamisen yhteydessä, jos vahingoittuminen tai osittainen katoaminen on ulkoisesti havaittavissa. Muussa tapauksessa muistutus on tehtävä kymmenen päivän kuluessa tavarán vastaanottamisesta. Määräajan laskemisesta säädettäisiin lain 34 §:ssä.

Se, voidaanko vahingoittumista tai osittaisista katoamista pitää ulkoisesti havaittavana, ratkaistaan tapauskohtaisesti. Merkitystä on paitsi sillä, miten helposti tavarán osittainen katoaminen tai tavarán vahingoittuminen on silmämääräisesti havaittavissa kuljetuspakkausta purkamatta, myös sillä, millainen mahdollisuus vastaanottajalla on tavarán tai matkatavarán tarkastamiseen sen vastaanottamisen yhteydessä.

Ehdotetun säännöksen nojalla esimerkiksi konevoimalla toimivan laitteen vastaanotta-

jan on kanneoikeutensa säilyttääkseen varmistuttava kymmenen päivän kuluessa laitteen vastaanottamisesta paitsi siitä, että laite on ulkonaisesti vahingoittumaton, myös siitä, että se toimii normaalisti. Rautatieyrityksellä ei nimittäin ole lakiehdotuksen nojalla velvollisuutta korvata myöhemmin ilmenevää vahinkoa, vaikka se kiistatta olisi aiheutunut kuljetuksen aikana, ellei 2 momentista muuta johdu. Tästä syystä on tärkeää, että rautatieyrityksen kanssa erikseen sovitaan kohtuullisesta muistutusajasta esimerkiksi sellaisten laitteiden osalta, joiden kokoaminen kestää enemmän kuin kymmenen päivää. Jos tavarankuljetusta varten on otettu vakuutus, vahinkoa kärsinyt voi saada korvausta muistutukselle säädetyn määräajan jälkeen ilmenneestä vahingosta vakuutusoppimuksen perusteella.

Kuluttajalla olisi säännöksen mukaan aina oikeus tehdä muistutus kohtuullisessa ajassa tavarankuljetuksen vastaanottamisesta. Hänellä ei yleensä ole tietoa rautatiekuljetukseen liittyvistä lyhyistä muistutusajoista, minkä vuoksi niiden soveltaminen saattaisi yksittäistapauksessa johtaa kohtuuttomaan oikeudenmenetykseen. Kohtuullisen ajan pituus määräytyy kuluttajansuojalain soveltamisessa noudatettujen periaatteiden mukaisesti. Säännös vastaa tiekuljetussopimuslain 40 a §:ää.

Muistutukselle ei ehdoteta säädettäväksi muotovaatimusta. Suullinenkin muistutus on tehokas, mutta myöhemmän todistelun helpottamiseksi muistutuksen tekijän edun mukaista on tehdä muistutuksesta merkintä kuljetusasiakirjaan tai, jos muistutusta ei tehdä tavarankuljetuksen yhteydessä, toimittaa muistutus rautatieyritykselle kirjallisena. Vaikka muistutuksen tekeminen on säännöksen mukaan vastaanottajan velvollisuutena, rautatieyritys voi myös omasta aloitteestaan tehdä osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta merkinnän kuljetusasiakirjaan. Tällainen merkintä säilyttää korvauksen vaatijan kanneoikeuden, vaikka erillistä muistutusta ei tehtäisi.

Muistutusta tehtäessä ei tarvitse ilmoittaa arviota havaitun vahingon suuruudesta eikä edes sitä, vaaditaanko vahingosta korvausta. Ilmoitus siitä, että tavara tai matkatavara on osittain kadonnut tai vahingoittunut, on riittävä. Tätä täsmällisempää tietoa ei muistutuksen tekemiselle asetetut lyhyet määräajat huomioon ottaen voida kohtuudella edellyttää.

34 §. *Määräajan laskeminen.* Lakiehdot-

tuksessa säädettyjen määräaikojen laskemiseen ei voida soveltaa säädettyjen määräaikain laskemisesta annettua lakia (150/1930), koska se koskee vain viranomaisen kanssa asioitaessa noudatettavia määräaikoja. Koska lakiehdotukseen sisältyy eräitä lyhyitä määräaikoja, joiden osalta määräaikojen laskemistavalla saattaa käytännössä olla suurta merkitystä, asiasta ehdotetaan otettavaksi lakiin säännös.

Pykälän 1 momentin nojalla lakiehdotuksen 15, 25 ja 33 §:ssä säädettyä määräaikaa laskettaessa ei oteta lukuun päivää, josta lukien määräaika lasketaan. Säännös vastaa säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain 2 §:ää ja määräaikojen laskemisessa muutoinkin noudatettua vakiintunutta käytäntöä. Säännöksessä ei viitata vanhentumisaikoja koskevaan 35 §:ään, vaan tarkoituksena on, että vaateiden vanhentumiseen liittyvien määräaikojen laskemisessa noudatettaisiin vanhentumisaikojen laskemisessa vakiintuneita periaatteita.

Määräaikain laskemisesta annetun lain 5 §:ssä säädetään, että määräajan viimeisen päivän sattuessa pyhäpäiväksi, tehtävän saa toimittaa seuraavana arkipäivänä sen jälkeen. Ehdotetussa 2 momentissa on vastaava säännös, joka kuitenkin koskisi ainoastaan 15 §:n 3 momentin 1 kohdassa ja 33 §:n 1 momentissa säädettyjä, rautatieyrityksen sopijapuolen toiminnalle asetettuja määräaikoja. Lakiehdotuksen 15 §:n säännös koskee määräaikaa, jonka kuluessa katoamiskorvauksen saaneen on vaadittava korvauksen maksamisen jälkeen löytynyttä tavaraa ja 33 §:n 1 momentissa säädetään muistutuksen tekemisen määräajasta. Muut lakiehdotuksessa säädetyt määräajat, kuten viivästyneen tavarankuljetuksen tai matkatavarankuljetuksen katoamista koskevat määräajat, päättyisivät määräajan viimeisenä päivänä, vaikka se sattuisikin 2 momentissa tarkoitetuksi juhla- tai pyhäpäiväksi.

35 §. *Vanhentumisaika.* Pykälän nojalla ehdotettuun lakiin perustuva oikeus korvaukseen vanhentuisi yleensä vuoden kuluessa. Vanhentumisaika olisi kuitenkin kolme vuotta, jos vaatimus perustuu tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta aiheutettuun vahinkoon. Säännös vastaa tiekuljetussopimuslain 41 §:ssä säädettyjä tiekuljetussopimukseen sovellettavia vanhentumisaikoja. Ehdotetusta 4 §:stä johtuu, että rautatieyritys voi vedota pykälässä säädettyyn vanhentumisaikaan, jos korvausta olisi voitu vaatia ehdotetun lain nojalla, silloinkin kun korvausta

vaaditaan muulla perusteella.

Vanhentumisajan katkaiseminen ei edellytä kanteen vireillepanoa tuomioistuimessa, vaan korvausoikeuden säilymisen kannalta on riittävää, että asianmukaisesti yksilöity kirjallinen korvausvaatimus esitetään säädetyn määräajan kuluessa. Tältä osin ehdotus poikkeaa tiekuljetussopimuslaista, jonka mukaan vanhentumisajan katkaiseminen edellyttää kanteen vireillepanoa. Korvausvaatimuksen kiistäminen ei vaikuta vanhentumisaikaan. Sen jälkeen, kun pykälässä säädetty erityinen vanhentumisaika on katkennut, sovelletaan saatavien vanhentumista koskevaa yleistä vanhentumisaikaa.

Määräajan alkamisajankohta riippuu siitä, millä perusteella korvausta vaaditaan. Pykälän 1 kohdan nojalla tavarän tai matkatavaran osittaiseen katoamiseen, vahingoittamiseen tai viivästymiseen perustuvaa vaatimusta koskeva vanhentumisaika laskettaisiin siitä, kun rautatieyrittäjä on luovuttanut tavarän tai matkatavaran. Jos korvausta vaaditaan tavarän tai matkatavaran katoamisesta, vanhentumisaika alkaisi 2 kohdan mukaan kuluu siitä, kun tavara on katsottu 15 §:n tai matkatavara 25 §:n nojalla kadonneeksi. Merkitystä ei ole sillä, onko katoaminen todellisuudessa tapahtunut jo tätä aiemmin.

Jos korvausta vaaditaan muulla kuin 1 tai 2 kohdassa mainitulla perusteella, vanhentumisaika laskettaisiin 3 kohdan mukaisesti siitä, kun kolme kuukautta on kulunut kuljetettavaksi ottamisesta tai kuljetusvelvollisuuden laiminlyönnistä. Kohdassa tarkoitettuja muita perusteita ovat kuljetusvelvollisuuden laiminlyömiseen perustuvien vaatimusten lisäksi esimerkiksi junavuoron viivästyksen, liikaa perittyihin kuljetusmaksuihin sekä rautatieyrittäjän myymän tavarän ylijäämän suorittamiseen perustuvat korvausvaatimukset. Myös määräaika, joka koskee rautatieyrittäjän 7 §:ään perustuvaa oikeutta korvaukseen matkustajan tai tavarän lähettäjän aiheuttamasta vahingosta, alkaa kuluu kolmen kuukauden kuluttua kuljetettavaksi ottamisesta.

36 §. *Toimivaltainen tuomioistuin.* Pykälässä säädetään ehdotettuun lakiin perustuvan kanteen käsittelemiseen toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Tuomioistuimen toimivaltaa koskevat perussäännökset ovat oikeudenkäymiskaaren 10 luvussa, mutta toimivaltasäännöksiä on myös useissa erityislaeissa. Esimerkiksi kuluttaja voi kuluttajansuojalain nojalla nostaa kuluttajasopimukseen perustu-

van kanteen kotipaikkansa tuomioistuimessa. Ehdotettu säännös, joka vastaa tiekuljetussopimuslain 42 §:n 2 momenttia, ei vaikuta muulla laissa olevien toimivaltasäännösten soveltamiseen.

Ehdotetun säännöksen nojalla toimivaltaisia tuomioistuimia ovat määräraikan käräjäoikeus ja se käräjäoikeus, jonka tuomiopiirissä tavara tai matkatavara otettiin kuljetettavaksi. Matkustaja, joka ei ole jättänyt rautatieyrittäjän kuljetettavaksi matkatavaraa, ei voi säännöksen nojalla nostaa kannetta sen paikkakunnan käräjäoikeudessa, jossa hän nousi junaan. Hän voi kuitenkin yleensä nostaa kanteen oikeudenkäymiskaassa toimivaltaisiksi säädettyjen tuomioistuinten sijasta määräraikan käräjäoikeudessa tai kuluttajansuojalain nojalla kotipaikkansa tuomioistuimessa.

37 §. *Vastuun enimmäismäärän tarkistaminen.* Säännöksen nojalla rautatieyrittäjän vastuun enimmäismääriä voidaan tarvittaessa tarkistaa rahan arvon muutosta vastaavasti. Pykälässä tarkoitettuja enimmäismääristä säädetään ehdotetun lain 16 §:n 1 momentissa, 18 §:n 1 momentissa, 19 §:n 3 momentissa, 21 §:n 1 momentissa, 26 §:n 1 ja 3 momentissa sekä 28 §:n 1 momentissa.

38 §. *Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentissa on ehdotetun lain voimaantulosäännös. Pykälän 2 momentissa ehdotetaan rautatiekuljetusasetus kumottavaksi.

Pykälän 3 momentin siirtymäsäännöksen mukaan ehdotettua lakia sovelletaan vain lain voimaantulon jälkeen tehtyihin sopimuksiin.

## 1.2. Tiekuljetussopimuslaki

2 §. *Soveltamisalan rajoitukset.* Voimassa olevan pykälän 2 momentissa rajataan tiekuljetussopimuslain soveltamisalan ulkopuolelle paitsi CIM-sääntöjen soveltamisalaan kuuluvat tiekuljetukset myös kaikki muut tiekuljetukset, jotka rautatie on sitoutunut suorittamaan Suomessa, vaikka kuljetus ei liittyisikään rautatiekuljetukseen. Tiekuljetussopimuslain soveltamisalan rajaamista tällä tavoin perusteltiin sillä, että Valtionrautateiden koko kuljetustoimintaa on tarkoituksenmukaista säännellä yhtenäisesti rautatiekuljetusasetuksella siitä riippumatta, onko kuljetus yksittäistapauksessa suoritettu rautatie- vai tiekuljetuksena.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättä-

väksi viittaus ehdotettuun rautatiekuljetuslakiin. Tämä merkitsee, että tiekuljetussopimuslakia ei sovellettaisi yhdistettyyn rautatie- ja tiekuljetukseen kuuluvaan tiekuljetusosuuteen, koska tällaiseen kuljetukseen sovelletaan ehdotetun rautatiekuljetuslain 1 §:n 1 momentin nojalla rautatiekuljetuslakia. Jos rautateitse kuljetetaan ajoneuvoyhdistelmä, jossa kuljetetaan tavaraa tiekuljetussopimuksen perusteella, on otettava huomioon yhdistettyä kuljetusta koskeva säännös tiekuljetussopimuslain 4 §:ssä. Sen mukaan pääsääntönä on, että ajoneuvoyhdistelmän kuljetukseen sovelletaan rautatiekuljetuslakia, mutta tierahdinkuljettajan vastuu ajoneuvoyhdistelmässä kuljetettavasta tavarasta määräytyy tiekuljetussopimuslain mukaan.

Pykälän 2 momenttiin ehdotettu muutos merkitsee myös, että rautatieyrityksen suoritamaan tiekuljetukseen, johon ei liity rautatiekuljetusta, sovelletaan tiekuljetussopimuslakia, kuten muihinkin tiekuljetuksiin. Muutos selkeyttäisi kuljetusoikeudellista sääntelyä ja lisää tiekuljetuksia tarjoavien yrittäjien välistä yhdenvertaisuutta.

32 §. *Tavaran katoamisesta tai vähentymisestä suoritettava korvaus.* Pykälän 2 momentissa säädetään kotimaan kuljetuksissa sovellettavasta tavaran katoamisesta tai vähentymisestä suoritettavan korvauksen enimmäismäärästä. Enimmäismäärä ehdotetaan korotettavaksi rahanarvon muutosta vastaavasti 80 markasta 20 euroon. Momenttiin ehdotetaan samalla lisättäväksi valtuutuslainsäädännön, jonka perusteella vastuun enimmäismäärää voidaan myös tulevaisuudessa korottaa rahan arvon muutosta vastaavasti. Suomen virallisen rahayksikön muuttumisen vuoksi myös pykälän 3 momenttia, joka koskee erityisnosto-oikeuksien muuntoa muuksi valuutaksi, ehdotetaan tarkistettavaksi.

42 §. *Toimivaltainen tuomioistuim.* Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan kansainvälistä kuljetusta koskeva kanne voidaan panna vireille muun muassa siinä valtiossa, jossa vastaanottajalla on kotipaikka. Pykälän perustelujen mukaan sääntely vastaa CMR-yleissopimuksen 31 artiklaa (HE 107/1978 vp, s. 25). Kyseisen artiklan mukaan tuomioistuimen toimivalta ei kuitenkaan voi määräytyä vastaanottajan kotipaikan mukaan. Pykälässä lienee tarkoitettu, että tuomioistuimen toimivallan määräytymisen kannalta merkityksellinen liittymä on vastaajan eikä vastaanottajan kotipaikka, ku-

ten yleissopimuksen 31 artiklassa määrätään.

Pykälä ehdotetaan muotoiltavaksi uudelleen, mutta siihen ei ehdoteta edellä selostetun virheen korjaamisen lisäksi muita asiallisia muutoksia.

### 1.3. Valmismatkalaki

24 §. *Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa.* Valmismatkalain 24 §:n mukaan matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että hänen korvausvastuunsa pakettimatkaan kuuluvaan kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy kyseistä kuljetusta koskevan erityislainsäädännön mukaan. Pykälässä viitataan muita kuljetusmuotoja koskeviin erityislakeihin ja COTIF-sopimukseen. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi viittaus myös ehdotettuun rautatiekuljetuslakiin. Lisäys merkitsee, että matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissaan rajoittaa korvausvelvollisuutensa pakettimatkaan sisältyvissä kotimaisissa rautatiekuljetuksissa ehdotetun lain mukaiseksi. Ehdotetulla lisäyksellä ei ole vaikutusta rautatieyrityksen korvausvastuuseen.

## 2. Voimaantulo

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2001 alusta. Lainsäädännön selkeyden kannalta rautatiekuljetuslaki on perusteltua saattaa viivytyksettä voimaan, sillä eräitä rautatiekuljetusasetuksen säännöksiä ei perustuslain 107 §:n vuoksi enää voida soveltaa. Tarkoituksenmukaisin voimaantuloajankohta olisi kalenterivuoden alku, jotta rautatiekuljetuksia koskevia vuosisopimuksia ei tarvitsisi sääntelyn muuttumisen vuoksi neuvotella kokonaan uudelleen kesken sopimuskauden.

## 3. Säättämisjärjestys

Esityksessä ehdotetun rautatiekuljetuslain 29 ja 30 §:n nojalla rautatieyrityksellä olisi eräin edellytyksin oikeus tarkastaa, poistaa junasta tai hävittää rautateitse kuljetettava käsimatkatavara, tavara tai matkatavara ilman tavaraan oikeutetun suostumusta. Ehdotettu sääntely merkitsi puuttumista perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädettyyn yksityiselämän suojaan. Lain 30 §:ssä säädettyjen toimenpiteiden voitaisiin lisäksi eräissä

tapauksissa katsoa rajoittavan perustuslain 15 §:ssä säädettyä omaisuuden suojaa. Ehdotettujen säännösten ei sen sijaan voitaisi katsoa rajoittavan perustuslain 7 §:ssä turvattua henkilökohtaista koskemattomuutta, koska rautatieyrityksen oikeus tarkastusten tekemiseen ei ulottuisi matkustajan yllä olevaan käsimatkatavaraan.

Rautatieyrityksen oikeus tarkastuksen suorittamiseen olisi hyvin rajoitettu. Käsimatkatavara, tavara tai matkatavara voitaisiin tarkastaa ainoastaan silloin, kun on perusteltua syytä epäillä sen aiheuttavan vaaraa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle. Tämän laajuisesta tarkastusoikeudesta säättäminen on välttämätöntä rautatiekuljetusten turvallisuuden varmistamiseksi. Rautateitse kuljetettavaa tavaraa ei käytännössä yleensä voida tarkastaa ennen kuljetuksen aloittamista. Ilmakuljetuksissa käytäntönä oleva matkustajien mukanaan kuljettaman käsimatkatavaran ja matkatavaran tarkastaminen ennen kuljetusvälineeseen nousemista saattaa lisäksi merkitä ehdotettua vakavampaa kajoamista yksityiselämän suojaan.

Tarkastusta pidemmälle menevät toimenpiteet, jotka voisivat rajoittaa myös tavaraan tai matkatavaraan oikeutetun omaisuuden suojaa, olisivat ehdotuksen mukaan mahdollisia vain, jos tarkastettu tavara on osoittautunut vaaralliseksi. Vaaralliseksi osoittautunut tavarakin voitaisiin yleensä ainoastaan

poistaa junasta. Tavarahan vaarattomaksi tekeminen tai hävittäminen tulisi kysymykseen vain silloin, kun tavarasta aiheutuva vahinko ei voida estää tai rajoittaa lievemmin toimenpitein.

Tarkastusten ja niihin liittyvien toimenpiteiden suorittaminen olisi julkisen vallan käyttöä. Ehdotuksen mukaan oikeus tarkastusten suorittamiseen olisi rajattu vain henkilöille, joille sisäasiainministeriö on poliisilain 8 §:n nojalla myöntänyt erityiset poliisivaltuudet. Tällaisillakaan henkilöillä ei ehdotetun lain nojalla olisi oikeutta voimatoimien käyttöön tarkastuksia suorittaessaan.

Lakiehdotukseen sisältyvät perusoikeuksien rajoitukset ovat rautatiekuljetusten turvallisuuden varmistamiseksi välttämättömiä ja siten painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatimia. Ne ovat myös tarkkarajaisia ja täsmällisesti määriteltyjä. Verrattaessa rajoituksia niistä saataviin etuihin rajoitusten on katsottava olevan myös suhteellisuusperiaatteen mukaisia. Oikeus tarkastusten suorittamiseen on rajoitettu henkilöihin, joilla muutoinkin on oikeus käyttää julkista valtaa.

Edellä esitetyistä syistä lakiehdotus voitaneen käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## 1.

## Rautatiekuljetuslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 luku

#### Yleiset säännökset

##### 1 §

##### *Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan rautatiekuljetukseen, jonka rautatieyrittäjä on sitoutunut suorittamaan, ja rautatiekuljetukseen välittömästi liittyvään rautatieyrittäjän järjestämään muuhun kuljetukseen. Tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta siltä osin kuin Suomea velvoittavasta kansainvälisestä sopimuksesta johtuu muuta.

##### 2 §

##### *Rautatieyrittäjä*

Tässä laissa tarkoitetaan *rautatieyrittäjällä* valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995) 2 a §:ssä tarkoitettua rautatieyrittäjää.

##### 3 §

##### *Säännösten pakottavuus*

Sopimusehto, joka poikkeaa tämän lain säännöksistä matkustajan taikka tavaraan tai matkatavaraan oikeutetun vahingoksi, on mitätön, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Tavaran kuljetusta koskevista säännöksistä voidaan kuitenkin poiketa muun kuin kuluttajansuojalain (38/1978) 1 luvun 4 §:ssä tarkoitetun kuluttajan kanssa tehtävässä sopimuksessa, jos poikkeaminen on kohtuullista sopijapuolten aseman, tavaran tai kuljetuksen poikkeuksellisen laadun taikka muiden erityisten olosuhteiden takia.

### 4 §

#### *Korvausvaatimus muulla perusteella*

Rautatieyrittäjällä ja sillä, jonka menettelystä rautatieyrittäjä vastaa, on oikeus vedota tämän lain säännöksiin vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapautumisesta silloinkin, kun korvausvaatimus ei perustu tähän lakiin, jos korvausta olisi voitu vaatia tämän lain nojalla.

### 5 §

#### *Tahallisuus ja törkeä huolimattomuus*

Jos rautatieyrittäjä tai joku, jonka menettelystä rautatieyrittäjä vastaa, on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta, se ei voi vedota tämän lain säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai vastuusta vapautumisesta.

### 6 §

#### *Kuljetusehtojen saatavuus*

Matkustajan ja matkatavaran kuljetukseen sovellettavat kuljetusehdot on pidettävä saatavilla toimipaikoissa, joissa tehdään näitä kuljetuksia koskevia sopimuksia.

### 7 §

#### *Matkustajan ja tavaran lähettäjän vastuu*

Matkustajan velvollisuudesta korvata käsi-matkatavarasta tai matkatavaran rautatieyrittäjälle aiheutunut vahinko on soveltuvin osin voimassa, mitä vahingonkorvauslain (412/1974) 2, 5 ja 6 luvussa säädetään.

Tavaran lähettäjä on velvollinen korvaa-



maan rautatieyritykselle vahingon, joka on aiheutunut tavarahan puutteellisesta pakkaamisesta tai lähettäjän tekemästä virheellisestä kuormasta. Jos tavarahan lähettäjä on kuluttaja, hän on kuitenkin velvollinen korvaamaan vahingon vain siltä osin kuin se on johtunut hänen virheestään tai laiminlyönnistään.

Jos vahinko on aiheutunut tavaraa kuljetettavaksi otettaessa havaittavissa tai rautatieyrityksen tiedossa olleesta puutteellisuudesta, tavarahan lähettäjä ei kuitenkaan ole 2 momentin nojalla korvausvelvollinen, jollei puutteellisuudesta ole tehty merkintää kuljetusasiakirjaan tai kirjallisesti ilmoitettu lähettäjälle tavaraa kuljetettavaksi otettaessa.

## 8 §

### *Vahingonkorvauksen sovittelu*

Tämän lain nojalla määrättävää vahingonkorvausta voidaan kohtuuden mukaan sovittella, jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä. Tavarahan lähettäjälle 7 §:n 2 momentissa säädettyä korvausvelvollisuutta voidaan lisäksi sovitella vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n 2 momentissa säädettyillä perusteilla.

## 9 §

### *Lain suhde eräisiin muihin säädöksiin*

Korvausvaatimukseen, joka johtuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta taikka käsimatkatavarahan katoamisesta tai vahingoittumisesta, sovelletaan raideliikennevas- tuulakia (113/1999).

Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan tämän lain lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994).

## 2 luku

### **Tavarahan kuljetus**

## 10 §

### *Tavarahan ottaminen kuljetettavaksi*

Tavara on otettu kuljetettavaksi, kun se on luovutettu rautatieyritykselle lähettäjän ja

rautatieyrityksen sopimalla tavalla.

Tavarahan lähettäjän tai rautatieyrityksen vaatimuksesta kuljetussopimus on ennen kuljetettavaksi ottamista vahvistettava rautatieyrityksen hyväksymällä rahtikirjalla.

## 11 §

### *Oikeus määrätä tavarasta kuljetuksen aikana*

Rautatieyrityksen on lähettäjän määräyksestä keskeytettävä kuljetus tai luovutettava tavara määräpaikassa muulle kuin aikaisemmin ilmoitetulle vastaanottajalle. Lähettäjän oikeus määrätä tavarasta päättyy, kun tavara on luovutettu vastaanottajan hallintaan. Rautatieyritys ja lähettäjä voivat sopia, että oikeus määrätä tavarasta siirtyy lähettäjältä vastaanottajalle tai muulle henkilölle ennen tavarahan luovuttamista vastaanottajan hallintaan.

Määräyksen antaja on velvollinen korvaamaan rautatieyritykselle määräyksen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset ja vahingon.

Rautatieyritys ei ole velvollinen noudattamaan määräystä, jos siitä aiheutuisi sille taikka toisen tavaralahetyksen lähettäjälle tai vastaanottajalle vahinkoa. Sama koskee määräystä, joka johtaisi lähetyksen jakamiseen. Jos rautatieyritys ei noudata määräystä, sen on heti ilmoitettava tästä määräyksen antajalle.

## 12 §

### *Tavarahan luovutus*

Rautatieyrityksen on luovutettava tavara vastaanottajalle määräpaikassa kuittausta ja kuljetussopimukseen perustuvien rautatieyrityksen saatavien suoritusta vastaan, jollei toisin ole sovittu.

Vastaanottajalla on oikeus kieltäytyä ottamasta tavaraa vastaan, jos rautatieyritys ei suorita vastaanottajan vaatimaa tarkastusta tavaralle aiheutuneen vahingon toteamiseksi.

## 13 §

### *Vastuu tavarasta*

Rautatieyritys on tavarahan kuljetettavaksi ottamisesta sen luovutukseen asti vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut luovutuksen

viivästymisestä taikka siitä, että tavara on kokonaan tai osittain kadonnut tai vahingoittunut.

Rautatieyrittäjä vapautuu 1 momentissa säädetystä vastuusta, jos se näyttää vahingon aiheutuneen:

- 1) lähettäjän tai vastaanottajan virheestä tai laiminlyönnistä;
- 2) lähettäjän tai vastaanottajan antamasta määräyksestä, joka ei johdu rautatieyrittäjän virheestä tai laiminlyönnistä;
- 3) tavarassa olevasta viasta; taikka
- 4) seikasta, jota rautatieyrittäjä ei ole voinut välttää ja jonka seurauksia se ei ole voinut ehkäistä.

#### 14 §

##### *Vastuu erityisestä riskistä*

Rautatieyrittäjä vapautuu 13 §:n 1 momentissa säädetystä vastuusta, jos se näyttää tavarankatoamisen tai vahingoittumisen voinneen johtua 2 momentissa tarkoitettua erityisestä riskistä, eikä muuta näytetä.

Tavarankuljetuksessa erityisiä riskejä ovat:

- 1) tavarankatoamisen alttius katoamiselle tai vahingoittumiselle;
- 2) katoamiselle tai vahingoittumiselle alttiin tavarankäsitteellinen pakkaaminen;
- 3) tavarankuormaaminen lähettäjän toimesta tai sen purkaminen vastaanottajan toimesta;
- 4) kuljetus avovaunussa lähettäjän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti; sekä
- 5) riski, jolta sopimuksen mukaan kuljetuksessa mukana olevan saattajan pitää tavaraa suojella.

Jos avovaunussa kuljetetusta tavarasta on kadonnut poikkeuksellisen paljon tai avovaunussa kuljetettu kooli on kadonnut, rautatieyrittäjä on kuitenkin näytettävä, että vahinko on johtunut 2 momentin 4 kohdassa säädetystä erityisestä riskistä vapautuakseen vastuusta kyseisen säännöksen nojalla.

#### 15 §

##### *Tavarankatoaminen*

Tavara katsotaan kadonneeksi, jos sitä ei ole luovutettu 14 päivän kuluessa sovitun luovutusajan päättymisestä. Jos luovutusajasta

ei ole sovittu, tavara katsotaan kadonneeksi 28 päivän kuluttua siitä, kun tavara otettiin kuljetettavaksi.

Jos kadonnut tavara myöhemmin löytyy, rautatieyrittäjän on ilmoitettava siitä korvauksen saaneelle, jollei tämä ole korvauksen vastaanottaessaan kirjallisesti suostunut siihen, että ilmoitusta ei tehdä.

Korvauksen saaneella on oikeus löytyneeseen tavarahan, jos hän:

- 1) vaatii sen luovuttamista 30 päivän kuluessa ilmoituksen lähettämisestä;
- 2) palauttaa saamansa korvauksen; ja
- 3) suorittaa rautatieyrittäjälle sille kuljetussopimuksen perusteella kuuluvat saatavat.

Korvauksen saaneella on oikeus vähentää 3 momentin nojalla rautatieyrittäjälle palautettavasta korvauksesta hänelle 18 §:n mukaan kuuluva viivästyskorvaus.

Jos rautatieyrittäjällä ei ole velvollisuutta ilmoittaa tavarankäytymisestä tai jos korvauksen saanut ei ole vaatinut tavarankäytymistä, rautatieyrittäjällä on oikeus määrätä tavarasta kolmannen osapuolen oikeudesta johtuvien rajoitusten.

#### 16 §

##### *Korvaus tavarankatoamisesta*

Jos tavara on kadonnut, rautatieyrittäjän on suoritettava tavarahan oikeutetulle korvauksena tavarahan arvo kuljetettavaksi otettaessa, kuitenkin enintään 25 euroa kilolta puuttuvasta kokonaispainosta.

Rautatieyrittäjän on 1 momentissa säädetyn korvauksen lisäksi palautettava suoritettujen kuljetusmaksut ja korvattava muut tavarankäytymisestä aiheutuneet kustannukset.

Jos vain osa tavarasta on kadonnut, rautatieyrittäjän on suoritettava 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista korvauksista kadonnutta määrää vastaava osuus.

#### 17 §

##### *Korvaus tavarankäytymisestä*

Jos tavara on vahingoittunut, rautatieyrittäjän on suoritettava tavarahan oikeutetulle tavarahan arvon alentumista vastaava korvaus, kuitenkin enintään 16 §:n 1 momentissa säädetty määrä, sekä 16 §:n 2 momentissa tar-

koitetuista kustannuksista tavarán arvon alentumista vastaava osuus.

## 18 §

*Korvaus tavarán luovutuksen viivästymisestä*

Jos tavarán luovutus on viivästynyt, rautatieyrityksen on korvattava luovutuksen viivästymisestä tavaráan oikeutetulle aiheutunut vahinko, kuitenkin enintään kuljetusmaksu nelinkertaisena.

Jos tavara on kadonnut, korvaus suoritetaan ainoastaan tavarán katoamisesta 16 §:n nojalla.

Jos viivästyneenä luovutettu tavara on vahingoittunut tai osittain kadonnut, rautatieyrityksen on suoritettava korvaus sekä tavarán vahingoittumisesta tai osittaisesta katoamisesta että tavarán luovutuksen viivästymisestä, kuitenkin enintään 16 §:n nojalla määrättyvä korvaus.

## 3 luku

**Matkustajan ja käsimatkatavarán kuljetus**

## 19 §

*Kuljetusvelvollisuus*

Henkilöliikennettä harjoittava rautatieyritys on velvollinen kuljettamaan matkustajia käsimatkatavaroineen.

Kuljetusvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos:

- 1) kuljetuksen estää sellainen seikka, jota rautatieyritys ei voi välttää ja jota se ei ole velvollinen poistamaan;
- 2) sopivaa kuljetustilaa ei ole; tai
- 3) rautatieyrityksellä on muun lain perusteella oikeus kieltäytyä kuljetuksesta.

## 20 §

*Käsimatkatavara*

Matkustaja saa ottaa maksutta mukaansa junaan kohtuullisen määrán käsimatkatavaraa. Käsimatkatavarana kuljetettavasta elävästä eläimestä rautatieyritys voi kuitenkin periä maksun.

## 21 §

*Junavuoron viivästys*

Rautatieyritys on velvollinen korvaamaan matkustajalle junavuoron viivästyksestä aiheutuneen vahingon, kuitenkin enintään 5 000 euroa matkustajaa kohden. Korvausvelvollisuutta ei kuitenkaan ole sellaisen viivästyksen johdosta, johon matkustajan voidaan kuljetuksen luonteeseen, sääolosuhteiden, kuljetusvälineen vaihtoon tarvittavan ajan tai muiden kuljetukseen liittyvien olosuhteiden vuoksi kohtuudella edellyttää varautuneen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan vastaavasti, jos junavuoro peruutetaan tai se ei pysähdy aikataulussa ilmoitetulla liikennepaikalla.

Rautatieyritys vapautuu 1 ja 2 momentissa säädetystä korvausvelvollisuudesta, jos se näyttää ryhtyneensä kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi.

## 4 luku

**Matkatavarán kuljetus**

## 22 §

*Matkatavara*

Matkatavaralla tarkoitetaan tavaraa, jonka rautatieyritys on ottanut kuljetettavaksi matkustajan kuljetuksen yhteydessä erillistä todistusta (*matkatavaratodistus*) vastaan.

## 23 §

*Matkatavarán luovutus*

Rautatieyrityksen on luovutettava matkatavara matkatavaratodistusta ja kuljetussopimukseen perustuvien rautatieyrityksen saatavien suorittamista vastaan, jollei toisin ole sovittu. Rautatieyritys ei saa luovuttaa matkatavaraa, jos on perusteltua syytä epäillä, että matkatavaratodistuksen esittäjä ei ole oikeutettu saamaan matkatavaraa haltuunsa.

Matkatavaratodistuksen haltijalla, joka ei ole saanut matkatavaraansa, on oikeus saada todistukseen merkintä matkatavarán tiedustelun ajankohdasta.

Jollei matkatavaratodistusta esitetä, rautatieyritys on velvollinen luovuttamaan matka-

tavaran vain sille, joka todistaa oikeutensa siihen. Jos oikeutta ei katsota riittävästi selvitettyksi, matkatavaraa noutava on rautatieyrityksen vaatimuksesta velvollinen asettamaan vakuuden.

## 24 §

*Vastuu matkatavarasta*

Rautatieyrityksen vastuuseen matkatavarasta sovelletaan, mitä 13 §:ssä sekä 14 §:n 1 momentissa ja 2 momentin 1 ja 2 kohdassa säädetään rautatieyrityksen vastuusta tavarasta.

## 25 §

*Matkatavaran katoaminen*

Matkatavara katsotaan kadonneeksi, jos sitä ei ole luovutettu seitsemän päivän kuluessa sen tiedustelemisesta.

Jos matkatavara myöhemmin löytyy, sovelletaan vastaavasti, mitä tavarasta säädetään 15 §:n 2—5 momentissa.

## 26 §

*Korvaus matkatavaran katoamisesta*

Jos matkatavara on kadonnut kokonaan tai osittain, rautatieyrityksen on suoritettava matkatavaraan oikeutetulle:

- 1) vahingon määrää vastaava korvaus, kuitenkin enintään 1 700 euroa kollilta; tai
- 2) jos vahingon määrää ei ole osoitettu, korvauksena 170 euroa kollilta; sekä
- 3) suoritettavat kuljetusmaksut ja muut kadonneen matkatavaran kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset.

Jos vain osa kollista on kadonnut eikä vahingon määrää ole osoitettu, rautatieyrityksen on suoritettava 1 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista korvauksista kadonnutta määrää vastaava osuus.

Liikennevakuutuslain (279/1959) 3 §:ssä tarkoitetun moottoriajoneuvon tai vesikuluneuvon katoamisesta on suoritettava korvauksena sen käypä arvo, kuitenkin enintään 10 000 euroa. Ajo- tai kulkuneuvon tai sen katolle kuljetuksen ajaksi jätetyn tavaran katoamisesta on suoritettava korvauksena tavaran käypä arvo, kuitenkin enintään 1 700 euroa.

## 27 §

*Korvaus matkatavaran vahingoittumisesta*

Jos matkatavara on vahingoittunut, rautatieyrityksen on suoritettava matkatavaraan oikeutetulle matkatavaran arvon alentumista vastaava korvaus, kuitenkin enintään 26 §:n 1 momentin 1 kohdassa tai 3 momentissa säädetty enimmäiskorvaus.

## 28 §

*Korvaus matkatavaran luovutuksen viivästymisestä*

Jos matkatavaran luovutus on viivästynyt, rautatieyrityksen on suoritettava matkatavaraan oikeutetulle:

- 1) korvaus vahingosta, joka on aiheutunut luovutuksen viivästymisestä, kuitenkin enintään 170 euroa kollilta; tai
- 2) jos vahinkoa ei ole osoitettu, korvauksena 17 euroa kollilta matkatavaran tiedustelemisesta lukien kultakin alkavalta 24 tunnin ajanjaksolta, enintään kuitenkin 136 euroa kollilta.

Jos matkatavara on kadonnut, korvaus suoritetaan ainoastaan matkatavaran katoamisesta 26 §:n nojalla.

Jos viivästyneenä luovutettu matkatavara on vahingoittunut, rautatieyrityksen on suoritettava matkatavaraan oikeutetulle korvaus sekä matkatavaran vahingoittumisesta että sen viivästymisestä, kuitenkin enintään 26 §:n nojalla määräytyvä korvaus.

## 5 luku

**Erinäiset säännökset**

## 29 §

*Tarkastusoikeus*

Kuljetettavaksi otettu käsimatkatavara, tavara tai matkatavara saadaan tarkastaa, jos on perusteltua syytä epäillä, että se aiheuttaa vaaraa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Tarkastuksen saa suorittaa siihen lain nojalla oikeutettu virkamies tai henkilö, jolle on annettu poliisilain (493/1995) 8 §:n nojalla erityiset poliisivaltuudet tarkastusten tekemiseen.

Tarkastus on suoritettava todistajan läsnä-

ollessa ja siitä on laadittava pöytäkirja, joka tarkastuksen suorittajan ja todistajan on allekirjoitettava. Jäljennös pöytäkirjasta on viipymättä toimitettava sille, joka on oikeutettu tarkastettuun käsimatkatavaraan, matkatavaraan tai tavararaan.

## 30 §

*Toimenpiteet vaaran torjumiseksi*

Jos käsimatkatavara, tavara tai matkatavara aiheuttaa vaaraa ihmisen terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle, 29 §:n 2 momentin nojalla tarkastukseen oikeutettu henkilö saa poistaa sen junasta taikka, jos vahinkoa ei voida estää tai rajoittaa lievemmin toimenpitein, tehdä sen vaarattomaksi tai hävittää sen. Jos junasta poistettua vaarallista käsimatkatavaraa, tavaraa tai matkatavaraa ei luovuteta siihen oikeutetulle, rautatieyrityksen on viipymättä ilmoitettava vaarallisen tavaran laadusta ja sijainnista vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tarkoitettulle valvontaviranomaiselle ja ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin vahingon estämiseksi.

Jos matkustaja ei kehotuksesta luovuta 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua käsimatkatavaraa tarkastettavaksi, rautatieyrityksellä on oikeus poistaa matkustaja junasta.

## 31 §

*Oikeus myydä hakematta jätetty tavara*

Rautatieyrityksellä on oikeus myydä hakematta jätetty tavara tai matkatavara siten kuin elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine annetussa laissa (688/1988) säädetään.

## 32 §

*Vastuu perättäiskuljetuksessa*

Jos kaksi tai useampi rautatieyritys on suorittanut osan rautatiekuljetuksesta, josta on sovittu yhdellä kuljetussopimuksella, ne vastaavat yhteisvastuullisesti kuljetukseen liittyvästä tämän lain nojalla korvattavasta vahingosta.

Korvauksen suorittaneella rautatieyrityksellä on oikeus saada suorittamansa määrä vahingon aiheuttaneelta rautatieyritykseltä. Jos vahingon on aiheuttanut kaksi tai useampi

rautatieyritys, niiden keskinäiseen korvausvelvollisuuteen sovelletaan, mitä vahingonkorvauslain 6 luvun 3 §:ssä säädetään.

Jos vahingon aiheuttanutta rautatieyritystä ei saada selville, korvausvelvollisuus jaetaan yhteisvastuussa olevien rautatieyritysten kesken kunkin suorittaman kuljetusosuuden pituuden mukaisessa suhteessa. Rautatieyritys, joka voi osoittaa, ettei se ole aiheuttanut vahinkoa, ei kuitenkaan ole velvollinen suorittamaan korvausta tämän momentin nojalla.

Jos rautatieyritykseltä ei saada perityksi 2 momentissa säädettyä määrää tai 3 momentissa säädettyä osuutta korvauksesta, muut yhteisvastuussa olevat rautatieyritykset vastaavat vajauksesta niin kuin 3 momentissa säädetään. Sama koskee korvausta, jota rautatieyritys ei ole 3 momentin nojalla velvollinen suorittamaan.

## 33 §

*Muistutus*

Rautatieyritykselle on kanneoikeuden menettämisen uhalla tehtävä muistutus tavaran tai matkatavaran vahingoittumisesta tai osittaisesta katoamisesta tavaraa tai matkatavaraa vastaanotettaessa, jos vahingoittuminen tai osittainen katoaminen on tuolloin ulkoisesti havaittavissa. Muussa tapauksessa muistutus on tehtävä kymmenen päivän kuluessa tavaran tai matkatavaran vastaanottamisesta. Kuluttajalla on kuitenkin aina oikeus tehdä muistutus kohtuullisen ajan kuluessa tavaran tai matkatavaran vastaanottamisesta.

Kanneoikeus ei kuitenkaan ole 1 momentin nojalla menetetty, jos rautatieyritys tai se, jonka menettelystä rautatieyritys vastaa, on aiheuttanut tavaran tai matkatavaran vahingoittumisen tai osittaisen katoamisen tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta.

## 34 §

*Määräajan laskeminen*

Edellä 15, 25 ja 33 §:ssä säädettyä määräaika laskettaessa ei oteta lukuun päivää, josta lukien määräaika lasketaan.

Jos 15 §:n 3 momentin 1 kohdassa tai 33 §:n 1 momentissa säädetyn määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto taikka arkilauantai, säännöksessä tarkoitettun

vaatimuksen tai muistutuksen saa tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

## 35 §

*Vanhentumisaika*

Oikeus korvaukseen tämän lain nojalla on menetetty, jollei vaatimusta esitetä kirjallisesti rautatieyritykselle vuoden kuluessa tai, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, kolmen vuoden kuluessa:

1) tavaran tai matkatavaran luovutuksesta, jos oikeus perustuu tavaran tai matkatavaran vahingoittumiseen tai osittaiseen katoamiseen taikka sen luovutuksen viivästyminen;

2) siitä, kun tavara on katsottu 15 §:n tai matkatavara 25 §:n mukaan kadonneeksi, jos oikeus perustuu koko tavaran tai matkatavaran katoamiseen; tai

3) siitä, kun kolme kuukautta on kulunut kuljetettavaksi ottamisesta tai kuljetusvelvollisuuden laiminlyömisestä, jos oikeus perustuu muuhun kuin 1 tai 2 kohdassa mainittuun seikkaan.

## 36 §

*Toimivaltainen tuomioistuin*

Tässä laissa tarkoitettua kuljetusta koskeva

kanne voidaan sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, tutkia määräpaikan käräjäoikeudessa taikka sen paikkakunnan käräjäoikeudessa, missä tavara tai matkatavara otettiin kuljetettavaksi.

## 37 §

*Vastuun enimmäismäärien tarkistaminen*

Tähän lakiin perustuvia rautatieyrityksen vastuun enimmäismääriä voidaan tarkistaa valtioneuvoston asetuksella rahanarvon muu-  
tosta vastaavasti.

## 6 luku

**Voimaantulo**

## 38 §

*Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset*

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta \_\_\_\_\_

Tällä lailla kumotaan 5 päivänä syyskuuta 1975 annettu rautatiekuljetusasetus (714/1975) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Tätä lakia ei sovelleta ennen tämän lain voimaantuloa tehtyyn sopimukseen.



## 2.

**Laki****tiekuljetussopimuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 23 päivänä maaliskuuta 1979 annetun tiekuljetussopimuslain (345/1979) 2 §:n 2 momentti, 32 §:n 2 ja 3 momentti sekä 42 § seuraavasti:

## 2 §

*Soveltamisalan rajoitukset*

Lakia ei myöskään sovelleta sellaiseen moottoriajoneuvolla tapahtuvaan kuljetukseen, jonka osalta on sovellettava kansainvälistä yleissopimusta tavarankuljetuksesta rautateitse (CIM) tai rautatiekuljetuslakia ( / ).

## 32 §

*Tavaran katoamisesta tai vähentymisestä suoritettava korvaus*

Kotimaisessa kuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu 20 euroon tavaran kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Vastuun enimmäismäärää voidaan tarkistaa valtioneuvoston asetuksella rahanarvon muutosta vastaavasti.

Kansainvälisessä kuljetuksessa korvaus ei saa ylittää 8,33 Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää erityisnosto-oikeutta tavaran kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Jos korvaus vahvistetaan suoritettavaksi muussa valuutassa, muunto täksi va-

luutaksi määräytyy korvauksen vahvistamispäivän virallisen kurssin mukaan.

## 42 §

*Toimivaltainen tuomioistuin*

Kansainvälistä kuljetusta koskeva kanne voidaan tutkia ainoastaan joko asianosaisten tekemän sopimuksen perusteella 1 §:n 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneessä valtiossa taikka valtiossa, jossa

1) vastaajan kotipaikka tai pääkonttori sijaitsee;

2) vastaajan haaraliike tai asioimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty, sijaitsee;

3) tavara otettiin kuljetettavaksi; tai

4) määräpaikka on.

Suomessa tässä laissa tarkoitettua kuljetusta koskeva kanne voidaan sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, tutkia määräpaikan käräjäoikeudessa tai sen paikkakunnan käräjäoikeudessa, missä tavara otettiin kuljetettavaksi. Jos muuta toimivaltaista tuomioistuinta ei ole, kanne voidaan tutkia Helsingin käräjäoikeudessa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta .

## 3.

**Laki****valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 28 päivänä marraskuuta 1994 annetun valmismatkalain (1079/1994) 24 § seuraavasti:

## 24 §

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen  
eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään

merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-  
aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilma-  
kuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakulje-  
tuslaissa (387/1986) tai rautatiekuljetuslaissa  
( / ) taikka määrätään kansainvälisiä rautatie-  
kuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa  
(COTIF; SopS 5/1985).

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta .

Naantalissa 16 päivänä kesäkuuta 2000

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Oikeusministeri *Johannes Koskinen*

## 2.

**Laki****tiekuljetussopimuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 23 päivänä maaliskuuta 1979 annetun tiekuljetussopimuslain (345/1979) 2 §:n 2 momentti, 32 §:n 2 ja 3 momentti sekä 42 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

## 2 §

*Soveltamisalan rajoitukset*


---

Lakia ei myöskään sovelleta sellaiseen moottoriajoneuvolla tapahtuvaan kuljetukseen, jonka osalta on noudatettava kansainvälistä yleissopimusta tavarankuljetuksesta rautateitse (CIM) tai jonka rautatie muutoin on sitoutunut suorittamaan Suomessa.

---

Lakia ei myöskään sovelleta sellaiseen moottoriajoneuvolla tapahtuvaan kuljetukseen, jonka osalta on noudatettava kansainvälistä yleissopimusta tavarankuljetuksesta rautateitse (CIM) *tai rautatiekuljetuslakia (1)*.

## 32 §

*Tavarán katoamisesta tai vähentymisestä suoritettava korvaus*


---

Kotimaisessa kuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu viiteenkymmeneen markkaan tavarán kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Vastuun enimmäismäärää voidaan asetuksella korottaa enintään kaksinkertaiseksi milloin rahan arvon aleneminen niin vaatii.

Kansainvälisessä kuljetuksessa korvaus ei saa ylittää 8,33 Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää erityisnosto-oikeutta tavarán kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Jos korvaus vahvistetaan suoritettavaksi Suomen markoissa, erityisnosto-oikeuden muuntaminen Suomen markoiksi on toimitettava sen päivän virallisen kurssin mukaan, jolloin korvauksen määrä vahvistetaan.

---



---

Kotimaisessa kuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu 20 euroon tavarán kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Vastuun enimmäismäärää voidaan *tarkistaa valtioneuvoston asetuksella rahanarvon muutosta vastaavasti*.

Kansainvälisessä kuljetuksessa korvaus ei saa ylittää 8,33 Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää erityisnosto-oikeutta tavarán kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Jos korvaus vahvistetaan suoritettavaksi *muussa valuutassa, muunto täksi valtuutaksi määräytyy korvauksen vahvistamispäivän virallisen kurssin mukaan*.

---

Voimassa oleva laki

Ehdotus

42 §

42 §

*Laillinen tuomioistuin**Toimivaltainen tuomioistuin*

Kansainvälistä kuljetusta koskeva kanne voidaan panna vireille vain siinä valtiossa, jossa vastaanottajalla on kotipaikkansa, pääkonttorinsa tai se haaraliike tai asioimistonsa, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty, taikka jossa tavara otettiin kuljetettavaksi tai jossa määräpaikka on. Asianosaiset voivat kuitenkin sopia, että kanne saadaan nostaa muussakin valtiossa, joka on liittynyt 1 §:n 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen.

Tässä laissa tarkoitettua kuljetusta koskeva kanne voidaan Suomessa nostaa tuomioistuimessa, jonka toimivaltaan riidan käsitteleminen kuuluu, sekä sen paikkakunnan alioikeudessa, missä tavara otettiin kuljetettavaksi, tai määräpaikan alioikeudessa. Jollei sen mukaan, mitä tässä on säädetty, ole toimivaltaista tuomioistuinta, kanne nostetaan Helsingin raastuvanoikeudessa.

Kansainvälistä kuljetusta koskeva kanne voidaan tutkia ainoastaan joko asianosaisten tekemän sopimuksen perusteella 1 §:n 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneessä valtiossa taikka valtiossa, jossa

1) vastaajan kotipaikka tai pääkonttori sijaitsee;

2) vastaajan haaraliike tai asioimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty, sijaitsee;

3) tavara otettiin kuljetettavaksi; tai

4) määräpaikka on.

Suomessa tässä laissa tarkoitettua kuljetusta koskeva kanne voidaan sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, tutkia määräpaikan käräjäoikeudessa tai sen paikkakunnan käräjäoikeudessa, missä tavara otettiin kuljetettavaksi. Jos muuta toimivaltaista tuomioistuinta ei ole, kanne voidaan tutkia Helsingin käräjäoikeudessa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta . \_\_\_\_\_

## 3.

**Laki****valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 28 päivänä marraskuuta 1994 annetun valmismatkalain (1079/1994) 24 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

24 §

24 §

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen  
eräissä tapauksissa*

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen  
eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/94), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/37), ilmakuljetussopimuslaissa (45/77) tai ilmakuljetuslaissa (387/86) taikka määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/85).

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986) tai rautatiekuljetuslaissa ( / ) taikka määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985).

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta .



