

Ärendenummer  
TRV 2016/51376

## BESLUT

Beslutat av  
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum  
2018-04-20



Sidor  
1 (5)

Diariet

# Beslut om avvikelsemeddelande 8 Järnvägsnätsbeskrivning 2018

Angivet avsnitt ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelsen och justeringen enligt nedan.

e.u.

Hans Stenbacka  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafik

## Definitioner

### En definition tillkommer:

**Transportör:** Det järnvägsföretag med vilket resenären eller avsändaren har ingått i transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.

## Kapitel 6 Avgifter

### 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

#### 6.5.6.1 MERFÖRSENINGAR

##### Första stycket kompletteras med nedanstående text:

För orsakskoden Ytterligare utredning krävs ska Järnvägsföretag och trafikorganisatörer förutom ovanstående även bilägga sin tillgängliga information om ärendet samt bistå och medverka i utredningen av den faktiska orsaken.

## Bilaga 6 B Orsakskoder

### 1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud

#### Nytt avsnitt, 1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud, med lydelse enligt nedan:

För koderna OTÅ 01- Urspåring/kollision, OTÅ 02- Plankorsningsolycka, OTÅ 04- Otillåten stoppsignal/passage och OTÅ 05- Uppkörd växel, kan Trafikverket eller den sökande begära koden Ytterligare utredning krävs (YUK). Detta görs genom förnyad bedömning i enlighet med avsnitt 6.5.6. Beslut och besked om den slutliga koden sker snarast efter det att utredningen är färdigställd

## 2.6 Ytterligare utredning (För mer information se punkt 1.5)

Nytt avsnitt, 2.6 Ytterligare utredning (För mer information se punkt 1.5) med tabell enligt nedan:

Ytterligare utredning krävs		
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Beskrivning av kod nivå
Y	UK	Ytterligare utredning krävs

*Trafikverkets kommentar:*

Järnvägsförordningen 2004:526, 5 kap § 9b, har förändrats från och med den 1 januari 2018. Med anledning av detta inför Trafikverket en ny orsakskod Ytterligare utredning krävs (YUK).

## Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### 7.4 Avvikelser från avtal

#### Avsnitt, 7.4.3 Ersättning för merkostnader, kompletteras med tillägget nedan

##### 7.4.3 ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER

Texten i avsnitt 7.4.3. Ersättning för merkostnader är ändats giltigt fram till och med 30 juni 2018.

*Trafikverkets kommentar:*

*Bestämmelsen utgår fr.o.m. 1 juli 2018*

### 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

#### Nytt avsnitt, 7.11 Ansvar för ekonomisk skada, med lydelse enligt nedan:

Enligt vad som följer av järnvägstrafiklagen ska Trafikverket såsom förvaltare av järnvägsinfrastruktur vara ansvarigt för visad ekonomisk skada som uppkommer för en transportör till följd av dennes skyldigheter vilka i sin tur följer av hänvisningarna till COTIF 1999 jämte bihang, tågpassagerarförordningen (1371/2007), och lagen (2015:953) om kollektivresenärers rättigheter.

Trafikverket är ansvarigt i den utsträckningen en sådan skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan har orsakats av järnvägsinfrastrukturen.

Transportören ska begränsa skadan och skada som uppkommer utöver transportörens tvingade skyldigheter enligt hänvisningarna ovan omfattas inte av Trafikverkets ansvar.

Trafikverket är inte ansvarigt när någon av ansvarsfrihetsgrunderna i CUI bilag E föreligger. Det innebär bland annat att Trafikverket inte är ansvarigt när en skada orsakats av en händelse som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och när en skada orsakats av en händelse som beror på ett sådant beteende av tredje man som en förvaltare inte kunnat undvika eller förebygga följderna av även om påkallad omsorg iakttagits.

Om orsaker som kan hänföras till Trafikverket och orsaker som kan hänföras till någon annan har medverkat till en ekonomisk skada ska Trafikverket vara ansvarigt endast i den utsträckning de orsaker som kan hänföras till Trafikverket har medverkat till skadan.

Om en transportör har rätt till ersättning av Trafikverket för ekonomisk skada och transportören har fått kvalitetsavgifter på grund av samma händelse ska kvalitetsavgifterna räknas av från ersättningen.

En transportör ska skriftligen framställa krav på ersättning för visad ekonomisk skada till Trafikverket. Kravet ska innehålla en redogörelse för händelser, grunder för kravet och underlag som specificerar den ekonomiska skadan. Ett sådant krav ska ha inkommit till Trafikverket senast nittio (90) dagar efter händelsen eller senast nittio (90) dagar efter att transportören mottagit den begäran om ersättning som grundar fordran mot Trafikverket om det är en begäran från tredje man. Framställs inte krav på ersättning mot Trafikverket i rätt tid upphör transportörens fordran att vara gällande mot Trafikverket.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Den 1 juli 2018 ska den nya järnvägstrafiklagen träda i kraft (prop. 2017/18:62). I lagen finns nya bestämmelser om ansvar för ekonomiska skador. Bestämmelserna innebär att en förvaltare kan vara ansvarig för en ekonomisk skada som drabbat en transportör förutsatt att den uppkommer vid användning av infrastrukturen och att skadan beror på infrastrukturen. Det betyder att ansvaret är avgränsat till den sfär som förvaltaren har kontroll över och kan påverka, vilket beskrivs bland annat i propositionen till den nya järnvägstrafiklagen på sidan 53.*

*Eftersom den nya lagen ännu inte har trätt i kraft saknas praktiska exempel på reglering av ekonomiska skador av det här slaget. Inom den grupp som samverkar kring översyn av affärsregler har det bland annat diskuterats om förvaltarens ansvar kommer att omfatta skador som orsakas av felaktigheter vid trafik-/driftledning. I nuläget bedöms att sådana skador kan komma att omfattas. Enligt definitionen i JNB så omfattas trafikledningsanläggningar av järnvägsinfrastrukturen, det finns också en orsakskod benämnd "driftledning" som berättigar till kvalitetsavgifter för transportören i vissa fall. När en sådan orsakskod är aktuell bör det därför i många fall även föreligga ett ansvar för ekonomisk skada som orsakats en transportör till följd av de skyldigheter denne i sin tur har.*

*Orsakskodningen med kvalitetsavgifter kommer att ha betydelse för bedömningen av ansvar för ekonomisk skada. Orsakskodningen kan dock inte vara avgörande för om det även föreligger ett ansvar för ekonomisk skada eftersom respektive bedömning görs på olika sätt. Kvalitetsavgifterna regleras i järnvägslagen (2004:519) medan förutsättningarna för ansvar för ekonomisk skada anges i den nya järnvägstrafiklagen. Medan kvalitetsavgifterna tar sikte på avgifter för avvikelser från i förväg fastställd trafik tar ansvaret för ekonomisk skada istället sikte på den uppkomna skadan i det enskilda fallet. En korrekt bedömning av vad som orsakat en händelse innebär dock att den som är berättigad till kvalitetsavgifter i de flesta fall också kan vara berättigad till ersättning för en eventuell ekonomisk skada. Från ersättning för en ekonomisk skada ska emellertid avräkning göras med de kvalitetsavgifter som betalas för samma händelse, det beskrivs bland annat på sidan 55 i propositionen.*

*Eftersom lagens bestämmelser om ansvar för ekonomisk skada är nya kommer regleringen att följas upp och utvärderas. Det syftar bland annat till att vid behov förtydliga och förenkla regleringen när tillräckliga erfarenheter inhämtats.*