

Hantering vid skadereglering

1 Inledning	1
1.1 Olyckskategorier.....	2
1.2 Rapportering.....	2
1.3 Utredning.....	3
1.3.1 Utredningsansvar.....	3
1.3.2 Utredningsrapport.....	3
1.4 Principer för skadevärdering och egendom.....	4
1.4.1 Totalskada.....	4
1.4.2 Reparationskostnad	5
1.4.3 Forcering	5
1.4.4 Minimering av skadekostnad	5
1.4.5 Stilleståndsersättning.....	5
1.5 Principer för prissättning av tjänster.....	6
1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)	6
1.7 Betalning	6
1.7.1 Framställan av ersättningskrav	6
1.7.2 Ränta.....	7
1.7.3 Moms.....	7
1.7.4 Fakturaadress.....	7
1.8 Preskription	8

1 Inledning

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av Trafikverkets allmänna avtalsvillkor. Syftet med dessa anvisningar är att uppnå en enhetlig och korrekt skadehantering och skadereglering. Anvisningarna gäller inte för parts regresskrav för skada på tredje man.

1.1 Olyckskategorier

Utrednings- och handläggningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling
- sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon.

1.2 Rapportering

När en olycka inträffat i tågfärd, spärrfärd eller växlingsrörelse lämnar Trafikverket information till

- SOS Alarm (i förekommande fall)
- Trafikverkets driftledning som i förekommande fall bland annat kallar bärgningsföretag och berörda järnvägsföretag.

När en olycka sker genom sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon lämnar Trafikverket information till järnvägsföretaget. Järnvägsföretaget agerar enligt följande:

1. eget försäkrat järnvägsfordon:
 - tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller Trafikverket
 - kontaktar vägfordonets försäkringsgivare
 - ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.
2. av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon:
 - får genom polis och/eller Trafikverket vägfordonets registreringsnummer
 - kontaktar järnvägsfordonsägarens försäkringsbolag eller försäkringsmäklare
 - sammanställer och sänder in sitt krav, stilleståndskostnader, extrakostnad till vägfordonets försäkringsgivare.

1.3 Utredning

1.3.1 Utredningsansvar

Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling ska var för sig utredas av Trafikverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning:

Utredning ska också i särskilda fall genomföras av polis och/eller Statens haverikommission.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon utreds av Trafikverket och polis samt i förekommande fall järnvägsföretag, när dessa händelser medför omfattande skador för järnvägsföretag.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon, varmed avses sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon, ska i första hand regleras av vägfordonets försäkringsbolag. Administrationen sköts av berört järnvägsföretag vid fordonsskada, och av Trafikverket vid skada på infrastrukturen.

1.3.2 Utredningsrapport

Utredningsrapport upprättas av både Trafikverket och järnvägsföretaget enligt anvisningar fastställda av bland annat Transportstyrelsen. För att ekonomiskt kunna reglera skadan ska rapporten innehålla beskrivning av

1. anläggning
 - teknisk standard: räler, sliprar, ballast etc.
 - anläggningens ålder.
2. fordon/maskin
 - littera och individnummer
 - fordonets/maskinens ålder
 - fordonsägare.
3. utrustning som tillhör tredje man (inklusive annat järnvägsföretag).

Utredningsrapport ska upprättas snarast och får inte försenas till följd av osäkerhet om skadans kostnader.

Anmärkning:

Det är viktigt att på olycksplatsen säkerställa så mycket information som möjligt för att kunna fastställa vem eller vad som orsakat skadan.

Bärgnings- eller röjningsmedgivande kan ges efter det att faktainsamlingen säkerställts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.

1.4 Principer för skadevärdering och egendom

1.4.1 Totalskada

Totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det nedanstående framräknade dagsvärdet (V).

1. Föremål
2. Återanskaffningsvärde (A kr)

Återanskaffningsvärdet är vad ett skadat föremål, eller föremål av motsvarande standard och funktion som det skadade, kostar att återanskaffa inklusive alla kostnader för att få det på plats, eller i produktion.

Om det inte finns möjlighet att återanskaffa föremålet, beräknas återanskaffningsvärdet genom att värdet vid föremålets anskaffningstidpunkt justeras enligt index (KPI) från angiven tidpunkt fram till skadedagen.

3. Livslängd (N år)
4. Ålder (Y år)

Antal hela år räknat från första gången föremålet togs i bruk.

5. Avskrivningsprocent (P)

Divideras föremålets ålder med dess livslängd, erhålls avskrivningsprocenten

$((Y / N) * 100) = P$. Den maximala avskrivningen begränsas dock till 80 procent, vilket är praxis för fungerande föremål som är i drift eller produktion.

Anmärkning:

Kostnad för reparation av spår med betongsliprar ersätts med

återanskaffningsvärdet om skadad spårlängd är kortare än 5 000 spårmeter.

6. Dagsvärdet (V kr)

Föremålets dagsvärde är lika med återanskaffningsvärdet multiplicerat med det ej avskrivna värdet i kr $V = (A \times (100-P))$.

1.4.2 Reparationskostnad

Med reparationskostnad menas de verifierade kostnader som uppkommit vid återställande av det skadade föremålet till samma funktionsförmåga och skick det hade direkt före det att skadan inträffade. Reparationen ska utföras med för arbetet adekvata metoder och vidtas under normal arbetstid och under normala förhållanden.

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 1.4.1 ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa exempelvis spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, till exempel om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

1.4.3 Forcering

Forcering är arbete på övertid, merkostnader för transporter, material och verktyg etc. inköpta på plats, förtäring levererad till olycksplats med mera – allt i avsikt att snabba upp återställandet. Tillägget syftar till att forcering är normen, det vill säga att exempelvis Trafikverket så snabbt som möjligt återställer efter en olycka. Forceringskostnad ska kunna motiveras genom inbesparad avbrottskostnad och ska särredovisas från normal reparationskostnad.

1.4.4 Minimering av skadekostnad

Det åligger parterna att efter bästa förmåga söka minimera den totala skadekostnaden.

1.4.5 Stilleståndsansättning

Stilleståndsansättning betalas ut för den tid skadat fordon eller skadad maskin inte kan användas för sitt ändamål.

För fordon och maskiner beräknas dagsersättningen för stillestånd enligt följande formel:

$$\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2}}{100} + \frac{\text{Å}}{A} \text{ [kr/dag]}$$

där RF = gällande referensränta + 2 [%]
Å = återanskaffningsvärde [kr]
A = avskrivningstid [år]

1.5 Principer för prissättning av tjänster

1. Endast direkt kostnad hänförbar till fastställd skada ersätts.
2. Administrativt tillägg betalas inte ut.
3. Respektive part svarar för egna utredningskostnader.
4. Inköpt material faktureras till debiterat pris.
5. För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.
6. För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.
7. Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster med mera debiteras enligt styrkt kostnad.

1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)

Ersättning betalas ut för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt punkt 1.4.1. Kostnader ska alltid styrkas enligt punkt 1.7.1, om inget annat överenskommits i särskild ordning.

Om skadat föremål inte repareras eller återanskaffas, betalas ersättning ut för kostnad motsvarande återställandet, dock högst med föremålets dagsvärde.

1.7 Betalning

1.7.1 Framställan av ersättningskrav

Ersättningskrav mot orsakande part ska framställas genom faktura. Innan faktura utfärdas ska parterna vara överens om vem som orsakat skadan. Överenskommelsen sker i ett skaderegleringsmöte och beslutet

dokumenteras i ett protokoll som undertecknas av båda parter.
Undertecknandet ska ske senast 10 arbetsdagar efter överenskommelsen.
Protokollet gäller som beslut.

Parterna ska vid fakturering styrka krav på ersättningar genom exempelvis kopia av verifikation. Om parterna är oense om del av faktura, ska ostridigt belopp betalas inom angiven tid.

Faktura ska delas upp på följande delposter:

- bärgning/röjning
- forcering
- återställande av anläggning
- annan direkt kostnad (specificera).

För varje delpost redovisas kostnaderna uppdelade på

- personalkostnader (timmar och à-pris)
- maskinkostnader
- materialkostnader
- externa kostnader.

Delfakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

Om ersättningsbelopp delas upp på flera fakturor, ska det anges på den sista fakturan att den avser slutfakturering.

1.7.2 Ränta

Ränta på fordran ska betalas enligt räntelagen.

1.7.3 Moms

Skadestånd regleras utan moms.

1.7.4 Fakturaadress

Fakturaadress för sakskada orsakad av:

1. Trafikverket; se bilaga 1 A.
Trafikverket
Fakturahantering
EF 1207
781 89 BORLÄNGE

2. Järnvägsföretaget; ställs till den adress som anges i trafikeringsavtalet.

1.8 Preskription

Har fakturering inte gjorts inom tre år från överenskommelse om ansvarsfrågan, anses kravet förfallet.