

Järnvägsnätsbeskrivning

2013

Allmänna avtalsvillkor
Reviderad 2013-04-10



TRAFIKVERKET



Uppdateringar

Dokumentet uppdateras utifrån de avvikelsemeddelanden som publiceras på Trafikverkets webbplats. I förteckningen nedan anges aktuellt avvikelsemeddelande som berör detta dokument med beslutsdatum och införandedatum.

På den sida som uppdateras införs en fotnot med hänvisning till aktuellt avvikelsemeddelande och dess beslutsdatum. I avvikelsemeddelandet finns oftast en kommentar som beskriver vad uppdateringen omfattar.

Denna utgåva innehåller följande uppdateringar och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 5, 2013-04-04	2013-04-10
Avvikelsemeddelande 2, 2012-09-07	2012-09-14
Avvikelsemeddelande 1, 2012-03-28	2012-04-03
Ursprungsgåva	2011-12-09

Innehållsförteckning

1	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	2
1.1	Bakgrund.....	2
1.2	Allmänt	2
1.3	Leverans och nyttjande av tjänst.....	3
1.4	Avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen, kvalitetsavgift vid försening och vid inställt tåg vid användande av tågläge	5
1.5	Avhjälpande av avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen eller annan störning	8
1.6	Ersättningsansvar	10
1.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning	11
1.8	Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man.....	12
1.9	Utredning och fastställande av ersättning för skada	13
1.10	Jämkning och ersättningsansvar för skada.....	13
1.11	Befrielsegrunder.....	14
1.12	Avtalets giltighet.....	14
1.13	Tvist	15
1.14	Vissa internationella transporter	15
2	Föreskrifter beträffande säkerhet	16
3	Hanteringsregler vid olycka och tillbud.....	17
3.1	Anmälan och röjningsmedgivande.....	17
3.2	Olycksplatsansvarig	18
3.3	Röjningsmedgivande och röjningstillstånd.....	18
3.4	Räddningsövning	18
4	Rutiner vid skadereglering	19
4.1	Inledning	19

1 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

1.1 Bakgrund

Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor innehåller generella bestämmelser för nyttjande av tågläge, övriga tjänster som tilldelats i den fastställda tågplanen samt för tillkommande behov tilldelad kapacitet. De bestämmelser som därtill gäller för specifikt nyttjande av en tjänst framgår av det trafikeringsavtal som Trafikverket för detta ändamål träffar med ett järnvägsföretag eller trafikorganisations, alternativt annat särskilt upprättat avtal.

1.2 Allmänt

1.2.1

Vad som anges i trafikeringsavtal, alternativt annat för nyttjande av tjänst särskilt upprättat avtal, gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor och vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning. Vad som anges i Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning.

1.2.2

Vad som nedan anges i fråga om "Trafikverkets avtalspart" gäller för part som Trafikverket ingått trafikeringsavtal med, alternativt part med vilken Trafikverket träffat annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst. Vad som nedan anges i fråga om "part" gäller för båda parter i sådant avtal som omnämns i föregående stycke.

1.2.3

Vid fullgörande av rättigheter och skyldigheter äger part rätt att sätta annan i sitt ställe.

1.2.4

Part ansvarar gentemot den andre parten i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt den materiel, personal och övriga resurser som denne därvid nyttjar eller anlitar. De rättigheter och skyldigheter, som enligt vad som nedan anges gäller för Trafikverket respektive Trafikverkets avtalspart, gäller i sådant fall även för den som Trafikverket eller Trafikverkets avtalspart satt i sitt ställe. Vid fråga om ersättningsansvar till följd av skyldigheter ska part dock framställa eventuella krav gentemot den andre parten.

1.2.5

Om Trafikverkets avtalspart sätter annan i sitt ställe ska Trafikverkets avtalspart lämna skriftligt meddelande till Trafikverket om detta. Av meddelandet ska tydligt framgå vilken behörighet som innehas av den som Trafikverkets avtalspart satt i sitt ställe.

1.2.6

Den som Trafikverkets avtalspart satt i sitt ställe äger inte rätt att utan särskilt medgivande från Trafikverket i sin tur sätta annan i sitt ställe.

1.3 Leverans och nyttjande av tjänst

1.3.1

Parterna ska tillhandahålla respektive använda tåglägen i enlighet med Trafikverkets beslut om fastställelse av tågplan inklusive bilagor och ”Tidtabellsbok”, sammanställning av planenliga körplaner, samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov och/eller enligt daglig grafisk tidtabell.

1.3.2

Om parterna har avtalat ytterligare eller mer detaljerade villkor för leverans respektive användande av tjänst gäller att leverans och användande ska ske enligt vad parterna särskilt avtalat.

1.3.3

Vid leverans av tilldelade tjänster ska Trafikverket följa trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning, de författningar som reglerar Trafikverkets verksamhet samt de föreskrifter eller beslut som Trafikverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i avsnitt 2.

1.3.4

Trafikverkets avtalspart ska använda de tjänster som Trafikverket tillhandahåller i enlighet med vad Trafikverkets avtalspart uppgett vid ansökan om tilldelning av tjänst, förutsatt att Trafikverket inte meddelat annat i samband med beslut om tilldelning. Om tilldelningsbeslutet avviker från Trafikverkets avtalsparts ansökan, gäller de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om Trafikverkets avtalspart inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen ska Trafikverket omedelbart underrättas.

1.3.5

Trafikverkets avtalspart kan avboka tilldelade tjänster som avtalsparten inte längre har behov av.

1.3.6

Trafikverkets avtalspart ska vid nyttjande av de tjänster som Trafikverket tillhandahåller efterleva trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter, eller beslut, som Trafikverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i avsnitt 2.

1.3.7

Trafikverkets avtalspart är skyldig att innan nyttjande av tjänst påbörjas visa för Trafikverket att denne har tillgång till erforderliga resurser för bärgning, antingen genom egna resurser eller genom avtal med annan.

1.3.8

För det fall att Trafikverkets avtalspart inte efterlever de villkor för nyttjande av tjänst, som följer av vad som anges i 1.3.4, har denne inte rätt att nyttja ifrågavarande tjänst, såvida Trafikverket inte medger att så sker, antingen genom beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Trafikverket ska lämna medgivande av nyssnämnt slag om någon påverkan för annan än Trafikverkets avtalspart inte kan befaras.

1.3.9

Trafikverket har rätt till ersättning från Trafikverkets avtalspart för nyttjande av de tjänster som Trafikverket tilldelat denne samt vid avbokning av tilldelade tjänster, i enlighet med de regler och på de villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning.

1.3.10

Om Trafikverket inleder för sent, ställer in eller överskrider planerade banarbetstider och orsaken beror på Trafikverket, ska Trafikverkets avtalspart vid omledning betala avgifter enligt vad skett om det tilldelade tågläget nyttjats.

1.4 Avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen, kvalitetsavgift vid försening och vid inställt tåg vid användande av tågläge

1.4.1

För parterna gäller ett ömsesidigt åtagande att leverera respektive använda tågläge utan att orsaka merförseningar.

1.4.2

Trafikverket ska registrera merförseningar vid användande av tågläge samt senast inom tre kalenderdygn efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades ange en orsakskod enligt Järnvägsnätsbeskrivning, bilaga 6.2, för varje tillkommande merförsening som uppgår till tre minuter eller mer.

1.4.3

Part som orsakar merförsening vid användande av tågläge ska betala kvalitetsavgift om merförseningen innebär antingen att ett tåg blir fem minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för att registrera avvikelser eller att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

1.4.4

Om Trafikverkets avtalsparts tåg försenas enligt 1.4.3 och någon av orsakskoderna Driftledning (D) eller Infrastruktur (I) anges för merförseningen är Trafikverket skyldigt att betala kvalitetsavgift till Trafikverkets avtalspart, såvida inte den grundläggande orsaken till merförseningen är hänförlig till Trafikverkets avtalspart. Trafikverket ska vidare betala kvalitetsavgift även i det fall en merförsening borde ha registrerats, men orsakskod saknas ("Ej rapporterat"). Trafikverket ska också betala kvalitetsavgift för orsakskoderna JDE50-JDE64 om avvikelsen inträffat på Trafikverkets anläggning.

1.4.5

Om Trafikverkets avtalsparts tåg försenas enligt 1.4.3 och orsakskoden Järnvägsföretagskoder (J), undantaget orsakskoderna JDE50-JDE64, anges för merförseningen är Trafikverkets avtalspart skyldigt att betala kvalitetsavgift till Trafikverket, såvida inte den grundläggande orsaken till merförseningen är hänförlig till Trafikverket.

1.4.6

Kvalitetsavgift vid merförsening vid användande av tågläge utgår med belopp som framgår av Järnvägsnätsbeskrivningen för varje minuts merförsening, från och med första merförseningsminuten.

1.4.7

Skyldighet att betala kvalitetsavgift kan endast uppkomma under förhållanden som utgör normala driftförhållanden enligt den information som Trafikverket lämnar. I fråga om kvalitetsavgift vid merförsening vid användande av tågläge gäller att kvalitetsavgift utgår för all merförsening om användandet av tågläge påbörjats under förhållanden som utgör normala driftförhållanden enligt den information som Trafikverket lämnar.

1.4.8

Om Trafikverkets avtalspart anser att den orsakskod som Trafikverket angett för en avvikelse är felaktig och den enskilda merförseningen är 10 minuter eller mer kan Trafikverkets avtalspart, senast inom sex kalenderdygn efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades, begära att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelserna. Den av Trafikverket först inrapporterade koden kan ändras fram till och med det tredje kalenderdygnet efter det dygn då tågläget påbörjades.

1.4.9

En begäran om att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelse ska innehålla uppgift om datum, tågläge, plats och av Trafikverket angiven orsakskod. Den ska vidare innehålla uppgift om vilken orsakskod som Trafikverkets avtalspart anser att Trafikverket borde ha angett för avvikelserna samt grunderna för detta.

1.4.10

En begäran om att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelse kan endast göras skriftligen och kan inte kompletteras i efterhand.

1.4.11

Om Trafikverket inom den ovan angivna fristen har fått en begäran om förnyad bedömning av avvikelse ska Trafikverket senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades meddela Trafikverkets avtalspart sitt ställningstagande med anledning av dennes begäran.

1.4.12

Om Trafikverkets avtalspart inte har begärt att Trafikverket gör någon förnyad bedömning i fråga om avvikelse, eller om en sådan begäran görs efter utgången av fristen enligt 1.4.8¹, har Trafikverkets avtalspart inte rätt att ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för avvikelserna.

1.4.13

Betalning av kvalitetsavgifter ska göras månatligen, efter att Trafikverket gjort en sammanställning av avvikelserna samt en beräkning av det totala utfallet av kvalitetsavgifter.

¹ Revidering 2012-09-07 enligt avvikelsemeddelande 2

1.4.14

Trafikverkets avtalspart ska erhålla eller betala kvalitetsavgift enligt faktura från Trafikverket.

1.4.15

Om Trafikverket inleder banarbete för sent eller ställer in planerade banarbetstider och orsaken beror på Trafikverket, ska Trafikverkets avtalspart vid omledning betala avgifter enligt vad som skett om det tilldelade läget använts.

1.4.16

Om det uppstår behov av förändringar av banarbeten efter att Trafikverket fastställt tågplanen eller ett nytt banarbete tillkommer har Trafikverkets avtalspart rätt att få ersättning för merkostnader för tågproduktion.

1.4.17

Om Trafikverket för ett banarbete inte använder kapacitet som avsatts för detta och inte meddelar Trafikverkets avtalspart senast 12 veckor i förväg att kapaciteten inte kommer att användas för banarbete, ska Trafikverket betala ersättning till avtalsparten för merkostnader för tågproduktion som planerade men inte genomförda banarbetet medfört.

Till merkostnader för tågproduktion räknas endast kostnader för:

- ersättningstrafik (-transporter) för det berörda tåget
- ersättning för den förlängda färdvägen för det berörda tåget i form av avgifter till Trafikverket för banavgifter och drivmotorström och i form av kostnader till följd av längre färdväg såsom ökade underhållskostnader och längre körtid såsom ökade personalkostnader.
- ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera).

Således inräknas i merkostnader för tågproduktion exempelvis inte:

- ersättning för utökad planeringsverksamhet
- ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill
- ersättning till tredje man

1.4.18

Begäran om ersättning för merkostnader för tågproduktion till följd av ändrade banarbetstider ska ha kommit in till Trafikverket inom 90 dagar från den dag då merkostnaderna för tågproduktion uppkom.

1.5 Avhjälpan av avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen eller annan störning

1.5.1

Vid avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen och/eller annan störning ska, om tiden så medger, parterna samverka för att avhjälpa avvikelsen och/eller störningen. Vid mer omfattande störning i trafik eller banarbete ska dialog ske mellan parterna.

1.5.2

Trafikverket ska verka för att inställetiden för berörd personal och om möjligt felavhjälpningstiden blir högst en (1) timme.

1.5.3

Vid störning ska Trafikverket omedelbart informera Trafikverkets avtalspart om deras tåg påverkas och lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd. Störningen ska avhjälpas så snart som möjligt.

Om det står klart att störningen inte kommer att avhjälpas inom en timme, från det att störningen uppträder, ska Trafikverket genast informera Trafikverkets avtalspart om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper.

1.5.4

Trafikverket ska verka för att evakuering av resenärer ska kunna ske inom två (2) timmar efter begäran av Trafikverkets avtalspart och snabbare inom storstadsområden.

1.5.5

Om akuta åtgärder inte till fullo avhjälpas ska störningen avhjälpas av Trafikverket, inom rimlig tid, utarbeta en prognos för möjligheterna till avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Trafikverkets avtalspart.

1.5.6

Trafikverkets avtalspart ska omedelbart informera Trafikverket om akuta förändringar av fordonsprestanda och fordonsskador samt lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd. Störningar ska avhjälpas så snart som möjligt.

1.5.7

Arbete på olycksplats sker i enlighet med avsnitt 3.

1.5.8

Vid röjning ska Trafikverkets avtalspart, på Trafikverkets begäran ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande, för transport av eget eller annans fordon eller egendom, till en plats som Trafikverket anvisar. Detta gäller under

förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalspart jämte berörd personal.

1.5.9

De resurser som enligt 1.5.8 ställs till Trafikverkets förfogande ska uppfylla de krav som följer av trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter eller beslut som Trafikverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i avsnitt 2.

1.5.10

Om Trafikverkets avtalspart muntligen tillställer Trafikverket en begäran om röjning ska Trafikverket inom ett dygn sända Trafikverkets avtalspart en skriftlig bekräftelse av Trafikverkets avtalsparts begäran.

1.5.11

För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för att utföra röjning åt annan än Trafikverkets avtalspart, äger Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning från Trafikverket för specificerade kostnader, inkluderande kostnader för transport av fordon eller egendom, som tillhör Trafikverkets avtalspart eller annan. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning.

1.5.12

Om Trafikverkets avtalsparts begäran inkommer senare än inom tidsfrist enligt 1.5.11, bortfaller rätten till ersättning från Trafikverket. Trafikverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med annan part än Trafikverket.

1.5.13

Trafikverkets avtalspart svarar för kostnader för bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Trafikverket för Trafikverkets specificerade kostnader för detta.

1.6 Ersättningsansvar

1.6.1

Såvida inte annat anges i trafikeringsavtalet, eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor exklusivt parts rätt till ersättning från den andre parten, i de avseenden som därigenom är reglerade.

1.6.2

Part är gentemot den andre parten, såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller annan bestämmelse i Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor, inte ersättningsskyldig gentemot den andre parten för annan skada än sakskada som part vållat den andre parten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller annan bestämmelse i Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor, är vidare part gentemot den andre parten under inga förhållanden ersättnings- eller skadeståndsskyldig för:

- a) skada som uppkommit i anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst,
- b) följskada eller indirekt skada, eller
- c) skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder.

1.6.3

Part ska alltid anses ha orsakat den andre parten skada genom vållande om:

- a) skadan orsakats av parts fordon (eget, inhyrt, inlånat eller på annat sätt disponerat järnvägsfordon), maskiner eller framförandet av de(t)samma, inkluderande, men inte begränsat till varmgång,
- b) skadan orsakats av last, bristfällig förpackning eller felaktig lastning som part omhändertagit för befordran eller
- c) skadan orsakats av parts järnvägsnät, inkluderande, men inte begränsat till, solkurva eller rälsbrott.

Dessutom gäller att Trafikverket alltid ska anses ha orsakat den andre parten skada genom vållande om:²

- skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut (sträckor enligt förteckning) till förmån för Trafikverkets fastighet, eller
- skadan orsakats av stenblock från bergsskärning eller tunnel som utförts eller underhålls av Trafikverket.

² Revidering 2012-03-28 enligt avvikelsemeddelande 1

I fråga om vinterutrustade fordon gäller, utöver övriga bestämmelser i detta avtal, att Trafikverket alltid är att anse som vållande till skada på sådant fordon om skadan orsakats av att fordonet kört in i snömassor inom spårområdet, som inte hamnat där till följd av järnvägstrafiken eller snöröjning på tredje mans infrastruktur eller fastighet.

Som vinterutrustat fordon räknas fordon med plog enligt specifikation publicerad på www.trafikverket.se vid tidpunkten för tecknande av trafikeringsavtal, alternativt med likvärdig utrustning, samt fordonsekipage med likvärdiga egenskaper.

Trafikverket är att anse som vållande till skada om skada uppstår till följd av att Trafikverket underlåter eller dröjer oskäligt länge med att vidta åtgärder för att undanröja annat hinder i spår än snö förutsatt att hindret är rapporterat som en akut händelse i enlighet med detta avtal, samt att Trafikverket har rådighet över hindrets undanskaffning.

1.6.4

Ersättningskyldighet vid sakskada omfattar, sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se avsnitt 4.

1.6.5

I fråga om skada som drabbat tredje man gäller särskilda regler för omfattningen av parternas ersättningsansvar gentemot varandra.

1.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

1.7.1

Uppkommer skada i samband med av Trafikverket begärd röjning, ska Trafikverket svara för skadan under förutsättning att Trafikverkets avtalspart tillsett att resurser ställts till Trafikverkets förfogande i enlighet med vad som anges i 1.5.8.³

1.7.2

Om skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Trafikverkets förfogande enligt 1.5.8 inte uppfyllt kraven enligt 1.5.9, så ansvarar Trafikverkets avtalspart för Trafikverkets skada, och/eller vad Trafikverket utgett till tredje man, på samma sätt som vid vållande.⁴

1.7.3

Utöver vad som ovan angetts ansvarar Trafikverkets avtalspart för skada på samma sätt som anges i 1.7.2 om den förarpersonal som järnvägsföretaget ställt till

³ Revidering 2012-03-28 enligt avvikelsemedelande 1

⁴ Revidering 2012-03-28 enligt avvikelsemedelande 1

Trafikverkets förfogande gör sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömning av vad som utgör vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt beakta de särskilda svårigheter som kan föreligga vid röjning.

1.8 Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man

1.8.1

Om part har utgett skadestånd eller ersättning till tredje man, som enligt vad som anges i trafikeringsavtal, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor, ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt gentemot den andre parten. Parts regressrätt gäller oavsett vad som kan följa av lag eller författning avseende ansvaret.

1.8.2

Vad Trafikverket enligt lag eller annan författning utgivit till tredje man i ersättning för skada får Trafikverket återkräva av Trafikverkets Avtalspart endast om Trafikverket visar att Trafikverkets Avtalspart vållat skadan.

1.8.3

Trafikverkets avtalspart bär ansvaret för skada som till följd av järnvägsdrift tillfogas dennes personal, dennes resande, dennes uppdragstagare samt gods och liknande som denne omhändertagit för befordran. Vad Trafikverkets avtalspart utgivit i ersättning för sådan skada får återkrävas från Trafikverket endast om skadan vållats av Trafikverket.

1.8.4

Vad part enligt ovan regressvis har rätt att kräva av den andre parten, med anledning av skadestånd som utgetts till tredje man, regleras av ersättningsansvaret enligt de bestämmelser som tredje man grundar sitt skadeståndsanspråk på. Part har inte rätt att regressvis kräva ersättning från den andre parten för ersättning som utgetts till tredje man, utan att skyldighet att utge ersättningen föreläggat enligt författning eller Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor.

Utöver den rätt till kompensation som följer av 1.4 samt 1.14 har Trafikverkets avtalspart inte rätt att regressvis erhålla ersättning från Trafikverket för ersättning som Trafikverkets avtalspart lämnar till annan som drabbats av förseningar eller andra störningar i trafiken. Nyss nämnda begränsning avser inte ersättning som utgetts med stöd av järnvägstrafiklag (1985:192).

1.8.5

För det fall att tredje man framställer skadeståndskrav mot part som parten anser utgör ett krav som den andre parten slutligen ska svara för, så får parten inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara ense härom med den andre parten. Häri ligger att parten som mottagit kravet snarast ska anmäla kravet till den andre parten.

1.8.6

För det fall att tredje man framställer skadeståndskrav mot part, som parten anser att den andre parten slutligen ska svara för, så äger den andre parten, efter att ha mottagit anmälan enligt ovan från den som först mottog kravet, på egen risk och bekostnad föra talan i saken. Om parten, efter att ha mottagit anmälan från den som först mottog kravet, väljer att inte föra sådan talan ska den part som ursprungligen mottagit kravet inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha inhämtat den andre partens synpunkter, vilka skäligen ska beaktas. Parterna ska vid tillämpningen av denna bestämmelse agera med skyndsamhet.

1.9 Utredning och fastställande av ersättning för skada

1.9.1

Part ska vid skada tillse att erforderlig utredning genomförs, som utvisar vad som orsakat skadan.

Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller maskin ska tillhandahålla de erforderliga tekniska underlag som den andra parten begär.

1.9.2

Parts eventuella krav med anledning av skada ska snarast framföras till den andre parten, dock senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) såvitt avser krav från tredje man från det denne framställt krav gentemot parten. Parts rätt till ersättning bortfaller helt om nyssnämnda tidsfrist inte iakttas.

Krav ska framföras skriftligen, men behöver inte inledningsvis vara beloppspecificerat. Det ska dock innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som åberopas som grund för kravet.

1.9.3

Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs erfordras inte, i fall som avses i 1.6.3, att skadelidande part härutöver visar att den andra parten varit vårdslös i det aktuella fallet.

Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska vardera part bära sina kostnader.

1.10 Jämkning och ersättningsansvar för skada

1.10.1

Skadestånd som part ska utge med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållande till skadan. Jämkning ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

1.11 Befrielsegrunder

1.11.1

Part är fri från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser om den bristande fullgörelsen orsakats av händelse såsom krig, terrorism, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse, varöver part inte råder eller när sådan omständighet drabbar underleverantör. Part har som befrielsegrund inte rätt att åberopa händelse som orsakats av parts eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan föreligger ska den part som åberopar befrielsegrunden vidta skäliga åtgärder för att minska, undanröja och reducera effekterna av befrielsegrunden.

Part som påkallar befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta den andra parten därom och ska snarast meddela den andra parten när befrielsegrunden upphört.

1.11.2

Av hänsyn till rikets försvar, säkerhet, beredskap, mobilisering eller på grund av militär- eller beredskapsövning som sker under beredskapstillstånd eller liknande skäl äger staten rätt att nyttja Trafikverkets järnvägsnät, även omfattande den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer Trafikverkets avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten vid var tid anser erforderlig.

1.11.3

I anspråktagande enligt 1.11.2 innebär att Trafikverket är fritt från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. Trafikverkets avtalspart har dock därvid rätt till ersättning från staten för det intrång statens nyttjande därvidlag medfört i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Sådan ersättning ska dock i sådant fall utges av myndighet som i lag eller författning anges som ersättningskyldig.

1.12 Avtalets giltighet

1.12.1

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst gäller som längst under en (1) tågplanepriod. Dessa avtal kan sägas upp skriftligen, varvid de upphör att gälla vid det månadsskifte som inträffar närmast efter tre (3) månader från den dag då uppsägningen kommit dess adressat tillhanda.

1.12.2

I händelse av att part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har den andre parten, oavsett vad som anges i 1.12.1, rätt att säga upp avtalet till omedelbart upphörande efter trettio (30) dagar om parten skriftligen meddelat den andra avtalsparten att avtalet kommer att sägas upp till följd av kontraktsbrott. Rätten att

på sådant sätt säga upp avtalet till omedelbart upphörande gäller dock endast om kontraktsbrottet inte undanröjts vid utgången av nyssnämnda tidsfrist.

1.12.3

Part som mottagit sådant skriftligt meddelande som omnämns i 1.12.2 ska i samråd med den andre parten efter bästa förmåga vidta åtgärder för att så fort som möjligt undanröja kontraktsbrottet.

1.12.4

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst upphör med omedelbar verkan att gälla, utan särskild uppsägning, om endera part försätts i konkurs.

1.13 Tvist

1.13.1

Tvist mellan parterna som berör trafikeringsavtalet eller annan överenskommelse eller handling som träffats med stöd av trafikeringsavtalet ska i första hand avgöras av det samrådsorgan som parterna upprättat. Såvida parterna inte enas om annat gäller Transportstyrelsen alternativt svensk allmän domstol, som exklusivt forum i händelse av att tvist inte kan lösas genom samråd.

1.14 Vissa internationella transporter⁵

1.14.1

De bestämmelser som följer av Fördrag om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF), bihang E ska tillämpas parterna emellan i fråga om internationella transporter på vilka COTIF, bihang A och B är tillämpliga.

För sådana transporter gäller därutöver bestämmelserna i detta avtal i den mån de inte är oförenliga med COTIF, bihang E.

⁵ Revidering 2012-03-28 enligt avvikelsemeddelande 1

2 Föreskrifter beträffande säkerhet⁶

Dokument	Titel	Giltig from
BVF 1946.1	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E2, Version 4.0	2012-06-10
BVF 1946.2	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E3, Version 2.0	2012-06-10
BVF 1946.3	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem F	2011-04-01
BVF 1946.4	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem R	2011-04-01
BVF 1946.6	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E1, version 1.0	2012-06-10
BVS 1522 ⁷	Spårväxel med fast och rörlig korsningsspets, version 1.0	2012-11-30
BVF 592.11 ⁸ (utgåva 2009-10-01)	Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer för övervakning av järnvägsfordon, version 1.0	2009-10-01 Till och med 2013-05-31
BVF 592.11 (utgåva 2013-06-01)	Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning, version 1.0	2013-06-01
BVF 922 ¹⁾	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2006-12-10
BVF 924 ⁹	Regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid vistelse i och arbete inom spårrområde.	2012-11-30 Giltig t.o.m. 2013-05-31
BVF 925	Trafiksäkerhetskrav vid användning av GSM-R telefon	2009-05-31
BVF 1930	Trafikeringsgräns till sidospår som tillhör andra infrastrukturförvaltare	2008-01-01

- 1) När kapacitet tilldelas för uppställning av vagnar och fordon behöver Trafikverkets avtalspart ej ansöka om dispens enligt bestämmelserna i BVF 922. Rutiner vid kapacitetstilldelning med tillhörande uppställbarhet är ännu ej utarbetade. Ansvaret regleras i Ellagen (1997:857).

⁶ Revidering 2012-09-07 enligt avvikelsemeddeltande 2

⁷ Revidering 2013-04-04 enligt avvikelsemeddeltande 5

⁸ Revidering 2013-04-04 enligt avvikelsemeddeltande 5

⁹ Revidering 2013-04-04 enligt avvikelsemeddeltande 5

3 Hanteringsregler vid olycka och tillbud

3.1 Anmälan och röjningsmedgivande

3.1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud

Alla olyckor, olyckstillbud och avvikelser som medfört olycksrisker och inträffat på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar skall omgående anmälas till Trafikverkets trafikledning. Elolyckor och elolyckstillbud kan alternativt anmälas till Trafikverkets driftledning.

3.1.2 Anmälan om djurpåkörning

Även djurpåkörningar anmäls som ovan. Med djurpåkörning menas dels påkörning av vilt som enligt jaktförordningen omfattas av anmälningsplikt (t.ex. älg, hjort, rådjur, vildsvin, mufflonfår, björn, lo, varg, järv, utter och örn), dels påkörning av tamdjur (t.ex. ren, ko, häst, får och hund). Om tamdjur påkörs skall järnvägsföretaget dessutom skriftligen anmäla detta till Trafikverket.

3.1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

Trafikledningen anmäler omgående inträffade olyckor, som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag. Detta gäller ej djurpåkörningar. Järnvägsföretaget skall till Trafikverket ange kontaktperson som omgående kan nås för att ta emot anmälan om inträffad händelse och ta ställning till om järnvägsföretaget skall utreda händelsen. När järnvägsföretaget fått kännedom om att olycka eller olyckstillbud inträffat skall eventuell avsikt att utreda händelsen omgående anmälas till Trafikverkets driftledningscentral.

3.1.4 Samverkan och tillgång till faktaunderlag

Järnvägsföretaget skall utan dröjsmål låta Trafikverkets utredare få tillgång till uppgifter från fordons registreringsutrustningar och i övrigt erhålla det faktaunderlag som behövs för utredningens genomförande, exempelvis data om fordon och arbetsredskap, tekniska utredningar samt vittnesmål från personal. Trafikverket skall utan dröjsmål låta järnvägsföretagets utredare få tillgång till uppgifter som behövs för utredningens genomförande, exempelvis ställverksregistreringar och registrerade säkerhetssamtal.

Utredningen skall ske i samverkan mellan Trafikverket och inblandade parter. Detta gäller dock inte om opartiskheten i undersökningen äventyras.

Part skall, på begäran, delge den andra parten den skriftliga utredningsrapporten.

3.2 Olycksplatsansvarig

Trafikverket utser olycksplatsansvarig. Olycksplatsansvarig ansvarar för samordningen av arbetet på olycksplatsen, ansvarar för röjningsarbetet och beslutar om i vilken omfattning trafik kan tillåtas passera förbi olycksplatsen. I ansvaret omfattas även skyddsåtgärder på gemensamt arbetsställe enligt arbetsmiljölagen. Olycksplatsansvarig meddelar dessutom röjningstillstånd.

3.3 Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

Innan något fordon får flyttas eller det vidtas andra åtgärder som på något vis kan påverka ledtrådarna efter händelseförloppet, måste ett röjningstillstånd (se nedan) finnas. Undantaget är räddningsarbetet som naturligtvis får bedrivas utan något röjningstillstånd.

När faktainsamlingen avslutats lämnar varje olycksutredare ett röjningsmedgivande till den olycksplatsansvarige.

När den olycksplatsansvarige inhämtat alla parter medgivande och olycksplatsen är skyddad ur el- och trafiksäkerhetssynpunkt kan röjningstillståndet lämnas till de som skall leda röjningsarbetet. I anslutning till röjningstillståndet meddelas också de eventuella direktiv som kan behövas av arbetsmiljökäl.

Röjningsmedgivanden respektive röjningstillståndet kan i vissa fall omfatta endast delar av olycksplatsen.

3.4 Räddningsövning

Järnvägsföretaget och Trafikverket skall i förebyggande syfte i samverkan genomföra räddningsövningar i den omfattning som överenskommes mellan parterna.

Om flera järnvägsföretag trafikerar järnvägssträcka inom samma kommun kan räddningstjänst komma att framställa önskemål till Trafikverket om samordning mellan järnvägsföretagen. Järnvägsföretaget skall följa de krav som följer härav.

4 Rutiner vid skadereglering

4.1 Inledning

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av Trafikverkets Allmänna Avtalsvillkor.

Syfte med dessa anvisningar är att uppnå en enhetlig och korrekt skadehantering och skadereglering. Anvisningarna gäller inte för parts regresskrav för skada på tredje man.

4.1.1 Olyckskategorier

Utrednings- och handläggningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling.
- Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

4.1.2 Rapportering

4.1.2.1

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

- SOS-larm (i förekommande fall),
- Trafikverkets driftledning, som i förekommande fall bland annat kallar bärgningsföretag, och berörd eller berörda järnvägsföretag.

4.1.2.2

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

a) Eget försäkrat järnvägsfordon.

- Tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller Trafikverket.
- Kontaktar vägfordonets försäkringsgivare.
- Ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.

b) 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

4.1.3 Utredning

4.1.3.1

Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling utreds av Trafikverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning;

Utredning skall 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, skall i första hand regleras av vägfordonets försäkringsbolag. Administrationen sker av berört järnvägsföretag vid fordonsskada, och av Trafikverket vid infraskada.

4.1.3.2

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

a) Anläggning

- Teknisk standard; räler, sliprar, ballast etc.
- Anläggningens ålder.

b) Fordon/maskin

- Littera och individnummer,
- Fordonets/maskinens ålder,
- Fordonsägare.

c) Tredje man tillhörig utrustning (inklusive annat järnvägsföretag)

Utredningsrapport skall upprättas snarast möjligt 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 att säkerställande av faktainsamling gjorts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.

4.1.4 Principer för skadevärdering och egendom

4.1.4.1

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

a) Föremål

b) 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 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.

c) Livslängd (N år)

d) Ålder (Y år)

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

e) Avskrivningsprocent (P)

Divideras föremålets ålder med dess livslängd, erhålls avskrivningsprocenten $((Y / N) * 100) = P$. Den maximala avskrivningen begränsas dock till 80 %, 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.

f) Dagsvärdet (V kr)

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

4.1.4.2

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

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 4.1.4.1 ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa t.ex. spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, t.ex. om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

4.1.4.3

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

4.1.4.4

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

4.1.4.5

Stilleståndsersättning utgår 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:

$$\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2} + \frac{\text{Å}}{A}}{365} \text{ [kr/dag]}$$

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

4.1.5 Principer för prissättning av tjänster

4.1.5.1

Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.

4.1.5.2

Administrativt tillägg utgår ej.

4.1.5.3

Respektive part svarar för egna utredningskostnader.

4.1.5.4

Inköpt material faktureras till debiterat pris.

4.1.5.5

För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.

4.1.5.6

För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.

4.1.5.7

Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster etc. debiteras enligt styrkt kostnad.

4.1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)

Ersättning utges för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt punkt 4.1.4.1. Kostnader skall alltid styrkas enligt punkt 4.1.7.1, om inget annat överenskommit i särskild ordning.

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

4.1.7 Betalning

4.1.7.1

Ersättningskrav mot orsakande part skall framställas genom faktura. Innan faktura utfärdas skall dock parterna vara överens om vem som orsakat skadan.

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

Faktura skall 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 och
- externa kostnader

À-contofakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

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

4.1.7.2

Ränta på fordran utgår enligt räntelagen.

4.1.7.3

Moms utgår för närvarande ej på skadestånd.

4.1.7.4

Fakturaadress avseende sakskada orsakad av:

- a) Trafikverket; se bilaga 1.1.
- b) Järnvägsföretaget; ställs till den adress som anges i trafikeringsavtalet.

4.1.8 Preskription

Skada skall anmälas skriftligt på sätt och inom tid som anges i Järnvägsnätsbeskrivningen, punkt 1.9.2.

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