

Minnesanteckningar

Informations- och dialogmöte över Skype

Ekonomisk skada Gods

6-7 oktober 2020

Trafikverket har under sitt arbete med att utveckla formerna för ansökan om ersättning för ekonomisk skada fortlöpande informations- och dialogmöten med branschens representanter. Dessa möten skall dels informera om nyheter samtidigt som de skall vara ett av flera forum där transportörerna kan komma till tals i frågor som berör hanteringen.

Denna information- och dialogmöte var vid 2 tillfällen och var via Skype. Mötena var uppdelade på en eftermiddagstid och en förmiddagstid den 6 och 7 oktober. Minnesanteckningarna är samlade för båda dagarna, likaså deltagarförteckningen.

Anm: Den text som är fetmarkerad är frågor eller åsikter som ventilerades under mötet

Deltagare

Mats Abrahamsson, TX Logistik
Peter Alsén, BLS Rail
Anna Marolt Wadström, Green Cargo
Erik Jonert, Hector Rail
Morgens Widmark, Hector Rail
Thomas Nordmark, Kaunis Iron
Thorbjörn Larsson, MTAB

Lina Lagerroth, Tågföretagen
Mathilda Grönberg, Trafikverket
Sara Solem, Trafikverket
Fredrik Eriksson, Trafikverket
Marie Persson, Trafikverket
Andreas Nilsson, Trafikverket
Kari Räihä, Trafikverket

Presentation av deltagarna

Mötesdeltagarna presenterade sig kort.

Checklista

Checklistan har varit ute på remiss och presenterades på mötet. Inga mer åsikter om innehåll eller utformning kom fram under mötet.

Hur Trafikverket ser på försäkrat gods

Trafikverket ser det som att det är endast till avtalspart som Trafikverket kan ge ersättning om uppkommen ekonomisk skada.

Fråga: Är det möjligt att bara få ersättning för självriskan vid förlorat/skadat gods, hur blir det då med subrogation? (Dvs. att försäkringsbolaget övertar transportörens fordran på ersättning) Kan Trafikverket ersätta även den kostnad som försäkringsbolaget har ersatt transportköparen?

Svar: Trafikverket tar med sig frågan till juristerna för att få ett tydliggörande i frågan och återkommer.

Edit: Efter möte med Trafikverkets jurister så framkom det att försäkringsbolaget har rätt att, via sin transportör, ansöka om regress för sin kostnad, dock kan de inte få mer, eller bättre rätt än om det skulle varit transportören som lidit ekonomisk skada.

Process ekonomisk skada visades

Processen drogs för mötesdeltagarna. Från att en avvikelse inträffat tills transportören har fått besked om avslag, delvis bifall eller bifall.

Fråga: Borde inte verifikaten tas in tidigare i processen?

Svar: Att verifikaten kommer in så sent i processen är för att minska det administrativa arbetet, dvs att om inte Trafikverket är orsak till skadan så är det bättre att få avslaget tidigt så att transportörerna inte behöver göra något extraarbete med att ta fram material då det ändå slutar med ett avslag.

Ny bilaga till Järnvägsnätsbeskrivningen "Rutin vid ekonomisk skada"

Information om vad den nya bilagan "Rutin vid ekonomisk skada" skall innehålla och varför den upprättas. Den huvudsakliga orsaken är att samla det viktigaste relevanta informationen i Järnvägsnätsbeskrivningen

Det framkom inga frågor eller kommentarer gällande bilagan.

Branschsamarbete

Branschsamarbetet är ett initiativ från Tågforetagen som skall förenkla möjligheten till att ansöka och få ersättning för ekonomisk skada som transportörer har rätt till enligt järnvägstrafiklagen, de huvudsakliga målen är att etablera utvecklingssamarbete med av branschens utsedda representanter, skapa en gemensam bild av den gemensamma processen och tydlighet i vad som gäller mellan parterna i olika tidsskeden för att få hanteringen att fungera på ett bra sätt som helhet och skapa en effektiv hantering av ersättning för ekonomisk skada mellan parterna.

Styrgruppens medlemmar presenterades och målen för samarbetet presenterades i 3 punkter men huvudmålet är att förenkla möjligheten till att ansöka och få ersättning för ekonomisk skada som transportörer har rätt till enligt järnvägstrafiklagen. Därefter presenterades arbetsgrupperna i branschsamarbetet. Det finns i skrivande stund fortfarande möjlighet för intressenter att anmäla intresse. Företaget OneRepay, som enligt fullmakt företräder Green Cargo, kommer att vara med i arbetsgruppen för att i en förlängning se om det kan finnas möjlighet att ta fram ett digitalt verktyg för ansökan, målet skall vara att ha så lite manuellt arbete som möjligt.

Därefter inventerades branschens utmaningar inom ekonomisk skada.

Frågan gick laget runt och de främst utmaningarna var:

Det fattas möjlighet att få ersättning för inställda tåg i processen, främst med tanke på systemtåg som har ett 24-7 upplägg.

Svar: Denna utmaning är något som ligger utanför parternas möjlighet att förändra. Det som måste göras är att samla olika företagens kostnader som ett trafikavbrott innebär, sammanställa dessa och ha som underlag till departementet för att få till en förändring i Järnvägstrafiklagen. Så denna aktivitet lägger vi på branschsamarbetets aktivitetslista så att vi säkerställer att denna punkt inte faller i glömska.

Det är svårt att få ut ersättning för försenat gods.

Svar: Branschsamarbetets arbetsgrupp för gods får denna punkt att arbeta med. Initalt ska en lathund tas fram där vi tydliggör vad ett transportavtal skall innehålla och hur avtalet på ett tydligt sätt ska reglera ansvarsförhållandet mellan transportköpare och transportör

Hur skall transportörer kunna vara säkra på sekretess, exempelvis när transportavtal delges Trafikverket?

Svar: Vi tar med oss denna utmaning till våra jurister för att se vad som är möjligt att göra så att transportörerna kan vara trygga i att känsliga uppgifter inte blir publika. För att inte denna utmaning skall bli obehandlad läggs även den i den aktivitetslista som upprättats för branschsamarbetet

Vore det bättre ur transportörens synvinkel att inte omdirigera laster och på det sättet låta lasten förfaras/skadas för att då öka möjligheten till ersättning? Bakgrunden till frågan är att ett växelfel i BRO omöjliggjorde leverans av färskvaror och att tågen omdirigerades till Eskilstuna för att därifrån lasta över godset till lastbil för leverans till centrallagret och då blir detta merkostnader som inte ersätts.

Svar: Det är givetvis en bedömning som transportören gör men risken är att lasten förfaras och att transportören inte får ersättning från TRV för den skadade/förlorade lasten.

Fråga: Hur har arbetet gått med att kunna ansöka om sakskada och ekonomisk skada i samma ansökan?

Svar: Vi diskuterade detta på den ws som vi hade 2019, men den frågan har vi ännu inte arbetat med utan fokus har legat på att få process, checklista och juridiska frågor på plats. Men tanken på att på detta sätt göra ersättningsanspråken smidigare lever fortfarande

Gällande försenat gods, vad kräver Trafikverket gällande avtal mellan transportör och transportköpare för att ersättning skall kunna erhållas?

Svar: Denna aktivitet läggs in i aktivitetslistan för arbetsgruppen gällande branschsamarbete, den kopplar väl mot en av punkterna gällande företagets utmaningar, att det är svårt att få ersättning för försenat gods.

Bilaga E i EU-förordningen COTIF 1999 som är tagen som svensk lag Järnvägstrafiklagen reglerar nyttjande av infra(CUI), gäller även övergripande skadeståndsreglering för inhemsk trafik. Om det blir för stor skillnad mellan CUI och den praktiska hantering, kan man ställa sina krav utifrån CUI? Dessa 2 behöver harmoniseras.

Svar: Frågan tas vidare till Trafikverkets jurister

Dessa minnesanteckningar kommer även finnas tillgängliga på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ersattning-vid-ekonomisk-skada-for-transportorer/ekonomisk-skada-godstrafik/>

Kari Räihä, Trpte, Trafikverket