



STOCKHOLMS TINGSRÄTT  
Avdelning 4

**DOM**  
2020-12-11  
Meddelad i  
Stockholm

Mål nr  
T 14360-19

## PARTER

### Kärande

Arriva Sverige Aktiebolag, 556351-9437  
Sicklastråket 4  
131 54 Nacka

Ombud: Advokat Martin Dell  
och biträdande jurist Martin Klarin  
RosholmDell Advokatbyrå AB  
Stortorget 11  
252 20 Helsingborg

### Svarande

Zurich Insurance plc (Irland), Filial Sverige, 516403-8266  
Box 5069  
102 42 Stockholm

Ombud: Advokat Martin Rifall  
och biträdande jurist Marcus Nyberg  
Hannes Snellman Advokatbyrå AB  
Box 7801  
103 96 Stockholm

---

## DOMSLUT

1. Zurich Insurance plc (Irland), Filial Sverige ska till Arriva Sverige Aktiebolag betala ett kapitalbelopp om 1 535 669 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 5 december 2019 till dess betalning sker.
  2. Vardera parten ska stå sin rättegångskostnad.
- 

Dok.Id 2270180

**Postadress**  
Box 8307  
104 20 Stockholm

**Besöksadress**  
Scheelegatan 7

**Telefon**  
08-561 654 10

**E-post:**  
stockholms.tingsratt.avdelning4@dom.se  
www.stockholmstingsratt.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00–16:00

**BAKGRUND**

Den 2 april 2014 inträffade en trafikolycka där en lastbil med registreringsnummer CZB166 ("Lastbilen") kolliderade med en spårvagn av typen A32 nummer 403 ("Spårvagnen"). Olyckan inträffade i en plankorsning, dvs. en korsning där en väg korsar en spårbunden väg i samma plan, vid Lövholmsvägen/Liljeholmsvägen i Stockholm. Trafikolyckan ledde till omfattande skador på Spårvagnen.

Vid tidpunkten för trafikolyckan var Zurich Insurance plc (Irland), Filial Sverige ("Zurich") trafikförsäkringsgivare för Lastbilen. Spårvagnen ägdes av Aktiebolaget Stockholms Lokaltrafik ("SL") som i sin tur leasade Spårvagnen till Arriva Sverige Aktiebolag ("Arriva") i enlighet med ett underavtal till det avtal som Arriva ingått med SL rörande trafikering av spårvagnstrafik ("Uppdragsavtalet"). Spårvagnen användes vid tillfället för trafikolyckan av Arriva för järnvägstrafik på Tvärbanan, Nockebybanan och Saltsjöbanan i Stockholm.

Reparationen av skadorna på Spårvagnen utfördes i huvudsak av MTR Tech AB ("MTR") på uppdrag av Arriva. Arriva var även den part som ansvarade för och som bekostade reparationen av Spårvagnen. I målet är det ostridigt mellan parterna att Arriva har ett sådant förhållande till Spårvagnen som ger Arriva en självständig rätt att kräva ersättning av Zurich i anledning av trafikolyckan.

Reparationen av Spårvagnen pågick under en längre tid. Spårvagnen var avställd från trafik under 759 dagar. Ett tillgängligt reservfordon sattes in på linjerna för att upprätthålla järnvägstrafiken under stilleståndsperioden. Den 1 maj 2016 var Spårvagnen åter i trafik.

I anledning av trafikolyckan framställde Arriva den 16 juni 2016 ett krav till Zurich på 1 328 830 kr avseende kostnader för MTR:s reparation av Spårvagnen. I samband med kravet informerades Zurich även om att kompletterande krav kunde förväntas tillkomma. Den 22 juli 2017 betalade Zurich ut det begärda beloppet till Arriva.

Den 22 juni 2016 framställde Arriva ett kompletterande krav till Zurich avseende interna material- och arbetskostnader samt stilleståndsersättning. Den 23 september 2019 lämnade Zurich ett slutligt beslut i frågan om ersättning där Zurich inte ansåg sig ersättningsskyldigt för det kompletterande kravet.

Tvisten i målet rör Arrivas rätt till ytterligare skadestånd från Zurich.

### **YRKANDEN OCH INSTÄLLNING**

Arriva har yrkat att tingsrätten ska förplikta Zurich att till Arriva utge ett kapitalbelopp om 3 474 090 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 2 378 522 kr från den 22 juni 2016 och på 1 095 568 kr från dagen för delgivning av stämningsansökan, dvs. den 5 december 2019; allt till dess betalning sker.

Zurich har bestritt käromålet. Bolaget har inte vitsordat något belopp som skäligt i sig. Sättet att beräkna ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan har dock vitsordats som skäligt i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

### **GRUNDER OCH UTVECKLING AV TALAN**

#### **Arriva**

##### *Reparationskostnader*

Utöver de kostnader för MTR:s reparation av spårvagnen som redan har ersatts har Zurich, har Arriva i anledning av trafikolyckan haft kostnader för reparationen av Spårvagnen som uppgått till sammanlagt 298 862 kr enligt följande.

Arriva har behövt tillhandahålla MTR visst material från sitt interna lager som varit enklare och billigare för Arriva att införskaffa jämfört med MTR. Kostnaden för materialet har uppgått till 165 806 kr.

Arrivas teknikavdelning har utfört arbeten i form av rangering/bogsering, brytning av ström, administration, teknik samt bogsering och akutunderhåll på linje. Kostnaden för det interna arbetet har uppgått till 77 346 kr.

Arrivas underentreprenör Tågskadecenter i Västerås AB ("Tågskadecenter") har utfört reparationsarbeten i form av byte av skadade paneler på Spårvagnen. Kostnaden för det externa reparationsarbetet har uppgått till 55 710 kr.

Varken Arrivas teknikavdelning eller Tågskadecenter har utfört arbetena inom ramen för sin vanliga organisation, varför de har inneburit merarbeten och således även merkostnader för Arriva. För det fall tingsrätten skulle komma fram till att arbetena utförts inom ramen för Arrivas teknikavdelning och Tågskadecenters vanliga organisation och inte motsvarats av några särskilda utgifter ska arbetskostnaderna och de externa reparationskostnaderna ändå ersättas av Zurich eftersom de föranletts av trafikolyckan.

#### *Stilleståndsersättning*

Som en följd av trafikolyckan har Spårvagnen varit stillastående under 759 dagar och inte kunnat brukas av Arriva för avsett ändamål. Arriva har rätt till ersättning för alla kostnader och utgifter som Arriva drabbats av till följd av att Spårvagnen blivit stillastående. Den stilleståndsersättning Arriva har rätt till uppgår till 3 175 228 kr.

Stilleståndet har medfört att kostnader som Arriva haft blivit onödiga. De onödiga kostnaderna har bestått av den hyra som Arriva betalat för Spårvagnen trots att den inte kunnat användas för avsett ändamål under stilleståndsperioden. Hyran har uppgått till 1 000 000 kr per år.

Arriva har även drabbats av merkostnader till följd av att underhållskostnaderna på den övriga spårvagnsflottan har ökat. Merkostnaderna har uppstått genom att övriga spårvagnar har behövt utnyttjas mer och att underhållet och risken för fel därmed ökat under stilleståndsperioden. De dagar och tider som det funnits ett särskilt stort behov av extra fordon har Arriva inte heller kunnat sätta in fordon eftersom reservfordonet redan använts som ersättning för Spårvagnen. Arriva har därmed riskerat att betala viten till följd av att Arriva inte kunnat utföra sina åtaganden i enlighet med Uppdragsavtalet.

Arriva har rätt till stilleståndsersättning även om de har haft tillgång till ett reservfordon som omgående kunnat sättas in på de trafikerade linjerna och som därigenom täckt upp för den förlorade kapacitet som stilleståndet orsakat. Detta eftersom stilleståndet har fått följdverkningar på Arrivas möjlighet att bedriva sin verksamhet vinstdrivande. Enligt ett s.k. alternativkostnadsresonemang hade Arriva kunnat använda den stillastående Spårvagnen på något alternativt sätt som hade lett till en vinst för Arriva. När Spårvagnen istället blev stillastående realiserades inte vinsten och den skada som uppkommit är då lika med den uteblivna vinsten. Det har i praxis inte uppställts något krav på ett konkret alternativt användningsområde för fordonet för att skadestånd ska kunna utgå.

För det fall det inte går att fastställa en konkret förlust för stilleståndet ska stilleståndsersättningen enligt praxis och doktrin beräknas abstrakt. Arrivas onödiga hyreskostnader kan visserligen beräknas till ett konkret belopp. Merkostnaderna på den resterande spårvagnsflottan kan däremot inte konkretiseras, vilket medför att den samlade stilleståndsersättningen ska beräknas abstrakt enligt schablon. Eftersom tvisten rör en plankorsningsolycka ska den schablon som återfinns i Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning ("JNB") användas. Det finns visserligen inget avtalsförhållande mellan Arriva och Zurich som gör JNB tillämplig mellan parterna. JNB utgör emellertid en lämplig modell för att beräkna stilleståndsersättningen eftersom

den är framtagen särskilt för plankorsningsolyckor. Det är även den enda schablonersättningsmetod som finns tillgänglig.

Enligt JNB ska stilleståndsersättningen beräknas enligt följande.

$$\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2} + \frac{\text{Å}}{A}}{365} [\text{kr/dag}] \qquad \frac{2,36 * \frac{34\,194\,026}{2}}{100} + \frac{34\,194\,026}{30} = 4\,228 \text{ kr/dag}$$

RF = gällande referensränta + 2 [%]

RF = 2,36

Å = återanskaffningsvärde [kr]

Å = 34 194 026

A = avskrivningstid [år]

A = 30

Vid beräkning av stilleståndsersättning finns det i motsats till vad Zurich har anfört inte någon anledning att ta hänsyn till dagsvärdet på Spårvagnen eftersom stilleståndsersättningen inte påverkas av ålder eller skick på den skadade egendomen. Inte heller ska bruksvärdet användas vid beräkningen av stilleståndsersättningen eftersom en återanskaffning av en liknande spårvagn av samma standard och funktion som den skadade kan ske.

Arriva har varken använt eller haft möjlighet att använda Spårvagnen som underhållsreserv under stilleståndsperioden. För det fall tingsrätten skulle komma fram till att Arriva har använt Spårvagnen som underhållsreserv har Arriva ändå drabbats av ersättningsgilla stilleståndskostnader. Detta på grund av att Arriva inte kunnat använda Spårvagnen för avsett ändamål under stilleståndsperioden, dvs. att Spårvagnen skulle användas i trafik och inte som underhållsreserv.

Stilleståndsperiodens längd har påverkats av ett antal problem som uppstått i samband med reparationen av Spårvagnen. Problemen har bland annat bestått av långa leveranstider av reservdelar, dolda fel vid skadebesiktning samt otillgängliga material som medfört att reparationsarbetet försenats. Arriva har visserligen utfört andra arbeten på Spårvagnen under den aktuella stilleståndsperioden, men dessa arbeten har utförts

under tiden som Spårvagnen befann sig på reparation i anledning av trafikolyckan och har inte föranlett någon förlängning av stilleståndsperioden.

Den aktuella stilleståndsperioden har utgjort en skälig stilleståndsperiod med hänsyn till de omfattande skador som fanns på Spårvagnen. Arriva har även vidtagit skadebegränsande åtgärder för att begränsa stilleståndsperioden. Under alla omständigheter kan 759 dagar inte anses utgöra en osedvanligt lång reparationstid av en spårvagn efter en plankorsningsolycka.

### *Ränta*

Arriva har den 22 juni 2016 tillhandahållit Zurich erforderlig utredning avseende 2 470 792 kr av det totala kravet. Av detta belopp har 2 079 660 kr avsett stilleståndsersättning, 258 076 kr interna materialkostnader och 133 056 kr interna arbetskostnader. Beloppen har därefter justerats till att avse en högre stilleståndsersättning och en lägre utgift för interna materialkostnader. I samband med ingivandet av stämningsansökan har Arriva tillhandahållit Zurich med erforderlig utredning avseende det resterande kravet på 1 095 568 kr. Ränta ska därför utgå enligt 6 § räntelagen på 2 378 522 kr från den 22 juni 2016 och på 1 095 568 kr från dagen för delgivning av stämningsansökan, dvs. den 5 december 2019, till dess betalning sker.

### **Zurich**

#### *Reparationskostnader*

Det förnekas att Arriva drabbats av någon ersättningsgill skada i form av reparationskostnader med anledning av trafikolyckan utöver vad Zurich redan har erlagt. Arriva har inte lagt fram någon utredning som verifierar kraven.

Den dokumentation som Arriva har hänfört sig till avseende de interna materialkostnaderna är otydlig och ofullständig. Den har inte klarlagt att de reservdelar som

eventuellt har installerats på Spårvagnen har haft de prisuppgifter som gjorts gällande eller att delarna ens varit nödvändiga för reparationen av Spårvagnen.

De interna arbetskostnaderna avser arbete som har utförts inom ramen för teknikavdelningens vanliga organisation. Arbetet har därmed inte föranlett några särskilda utgifter för Arriva som berättigar till ersättning.

Det har vidare inte lagts fram något underlag för det externa reparationsarbetet hos Tågskadecenter.

### *Stilleståndsersättning*

Arriva har inte drabbats av någon ersättningsgill skada till följd av stilleståndet. Arriva har med kort varsel kunnat sätta in ett reservfordon på linjerna som förhindrat uppkomsten av en ren förmögenhetsskada till följd av sakskadans på Spårvagnen. Arriva har även använt den aktuella Spårvagnen som underhållsreserv under stilleståndsperioden. Arriva har kunnat upprätthålla trafiken på linjerna utan att detta föranlett några ökade kostnader.

För det fall tingsrätten skulle komma fram till att Arriva har rätt till stilleståndsersättning trots tillgången till reservfordon har Arriva inte rätt till ersättning för alla kostnader och utgifter som Arriva drabbats av till följd av stilleståndet. Stilleståndsersättning ska som utgångspunkt lämnas för konkreta kostnader, så som utgifter som blivit onyttiga eller inkomstförluster, och som uppstått som en direkt följd av sakskadans. Några sådana kostnader har inte framkommit i målet.

Om tingsrätten skulle komma fram till att Arriva har drabbats av kostnader till följd av stilleståndet ska hyran för Spårvagnen inte anses utgöra en onödig kostnad eftersom Arriva haft ett antal spårvagnar stillastående som reservfordon och därmed skulle ha haft motsvarande hyreskostnader oavsett om den aktuella Spårvagnen befunnit sig på reparation eller inte. Arrivas påstående om ökade underhållskostnader på den



resterande spårvagnsflottan kan inte heller anses utgöra en adekvat och kausal följd av trafikolyckan. Någon ersättning kan därför inte heller utgå på den grunden.

Stilleståndsperioden har inte varit behövlig under så lång tid som 759 dagar. Enligt den ursprungliga offerten från MTR och Tågskadecenter skulle reparationstiden för Spårvagnen uppgå till maximalt tolv veckor. En stilleståndsperiod om 759 dagar kan därför inte anses utgöra en adekvat och kausal följd av trafikolyckan. Arriva har därutöver genomfört andra typer av arbeten på Spårvagnen under den aktuella stilleståndsperioden som inte varit hänförliga till trafikolyckan.

För det fall tingsrätten skulle komma fram till att stilleståndsersättning ska utgå ska ersättningen sättas ner till att motsvara en skälig stilleståndsperiod. Enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer har det ålegat Arriva att begränsa sin skada i möjligaste mån. Eftersom Spårvagnen har varit stillastående under en sammanhängande period om 759 dagar har en sådan begränsning inte skett. Stilleståndsperioden ska därför anses oskälig.

För det fall tingsrätten skulle komma fram till att Arriva drabbats av onödiga kostnader och merkostnader ska schablonen som återfinns i JNB inte användas för beräkningen av stilleståndsersättningen. Varken Zurich eller dess försäkringstagare är part till JNB, vilket medför att det inte finns något lagligt stöd för att tillämpa schablonen. Zurich och Arriva har inte heller avtalat om att schablonen ska tillämpas, vilket gör att den inte heller kan användas på avtalsmässig grund. Arriva har därmed att på sedvanligt sätt styrka sin faktiska skada.

Schablonen i JNB utgör vidare en olämplig metod för beräkning av stilleståndsersättning eftersom den tar fram den dagsersättning som gäller för utgifter som blivit onyttiga istället för utebliven inkomst till följd av att den skadade Spårvagnen inte kunnat användas för alternativt inkomstbringande ändamål. Arriva har vidare baserat sina beräkningar på kostnaden för att köpa in en ny spårvagn av en annan modell än den skadade. Detta får till följd att Arrivas yrkade dagsersättning överstiger vad som

rätteligen skulle utgå enligt skadeståndsrättsliga regler. Eftersom det saknas uppgifter om återanskaffningsvärdet för den aktuella Spårvagnen ska ersättningen istället utgå från bruksvärdet. Vid beräkningen av stilleståndsersättningen ska även sedvanligt avdrag göras för ålder, slitage och tidigare skador på Spårvagnen.

### *Ränta*

Arriva har inte lagt fram den utredning som skäligen kan krävas den 22 juni 2016 eller vid något senare tillfälle. Zurich har vid flertalet tillfällen begärt kompletterande dokumentation rörande utredningen av de omständigheter som legat till grund för Arrivas krav. Arriva har ännu inte inkommit med dessa kompletteringar. Zurich har trots detta vitsordat en ränteberäkning från dagen för delgivning av stämningsansökan, dvs. den 5 december 2019, som skälig i och för sig.

## **UTREDNINGEN**

På Arrivas begäran har vittnesförhör hållits med Arrivas dåvarande verkstadschef Tony Yolki, Arrivas nuvarande planeringschef Robin Wahlmark och MTR:s produktionschef Karl-Erik Arvidsson.

På båda parter begäran har skriftlig bevisning upptagits.

## **DOMSKÄL**

### **Inledning**

Tingsrätten kommer att pröva dels om Arriva har rätt till ersättning för reparationskostnader utöver den ersättning som redan har lämnats av Zurich i anledning av trafikolyckan, dels om Arriva har rätt till stilleståndsersättning på grund av att Spårvagnen varit avställd från trafik i 759 dagar. För det fall ersättning ska utgå kommer tingsrätten att avsluta med att ta ställning till det framställda ränteyrkandet.

**Rättsliga utgångspunkter**

Enligt 5 kap. 7 § 1 skadeståndslagen omfattar ersättning för sakskada bl.a. reparationskostnader. Enligt andra punkten i samma bestämmelse omfattar skadestånd med anledning av sakskada även ersättning för annan kostnad till följd av skadan. Inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet kan ersättas enligt tredje punkten. Stilleståndsersättning kan utgå med stöd av både andra och tredje punkten.

Arriva har bevisbördan för att bolaget på sätt som påståtts drabbats av skador i form av reparationskostnader och annan kostnad till följd av trafikolyckan.

**Reparationskostnader***Interna materialkostnader*

Arriva har gjort gällande att bolaget behövt tillhandahålla MTR visst material som tagits direkt från Arrivas interna lager i syfte att undvika extra kostnader och onödiga ledtider vid reparationen av Spårvagnen. Till stöd för sitt påstående har Arriva åberopat en intern sammanställning över tillhandahållet material samt förhör med vittnena Tony Yolki och Karl-Erik Arvidsson.

Av den interna sammanställningen framgår att det rör sig om material i form av plana sidorutor, sidoväggsrutor, klappfönster, sidopaneler, sidotakplåtar och dörrdatorer. Tingsrätten konstaterar att det aktuella materialet överensstämmer med den skadebild som fanns på Spårvagnen vid tiden för olyckan. Tony Yolki och Karl-Erik Arvidsson har berättat att Arriva enligt lämnad offert från MTR hade en skyldighet att tillhandahålla vissa reservdelar, som det var enklare och billigare för Arriva att införskaffa än för MTR. Tony Yolki har vidare intygat att den interna sammanställningen motsvarar det material som överlämnades till MTR i samband med reparationen av Spårvagnen.

Utifrån en justerad sammanställning har de interna materialkostnaderna enligt Arriva fördelat sig enligt följande.

Material	Benämning	Antal	Pris/styck	Totalt
7161006	Plan sidoruta	4	3 475 kr	13 900 kr
7160004	Sidoväggsruta (över dest skylt)	4	1 360 kr	5 440 kr
7161003	Klappfönster	7	3 649 kr	25 543 kr
7160005	Plan sidoruta	9	2 529 kr	22 761 kr
7110001	Sidopanel nedre Hö M1	3	9 690 kr	29 070 kr
7110004	Sidopanel nedre M2	5	5 450 kr	27 250 kr
7111100 / 01205019	Sidotakplåt höger fram	1	9 420 kr	9 420 kr
7111101 / 01205018	Sidotakplåt mitt fram	1	9 520 kr	9 520 kr
3ED01921R31	Dörrdator	3	7 634 kr	22 902 kr
			<b>Totalt</b>	<b>165 806 kr</b>

Utifrån sammanställningen och vittnenas uppgifter anser tingsrätten att Arriva har visat att de angivna materialen har tillhandahållits MTR i samband med reparationen av Spårvagnen och att Arriva därmed haft interna materialkostnader till följd av trafikolyckan. Av utdragen från Arrivas tidigare och nuvarande affärssystem samt fakturan från leverantören Knorr-Bremse framgår både artikelnummer och styckpriser som överensstämmer med de prisuppgifter som angetts i den justerade sammanställningen. Avseende de två sidotakplåtarna har Arriva emellertid angett ett glidande pris för materialen. Arriva har förklarat detta med att priset för materialet kontinuerligt förändras och att det glidande priset är ett genomsnittspris av de tre senaste inköps-tillfällena. Tony Yolki har även förtydligat att begreppet glidande pris utgjort en uppskattning mellan tre inköpspriser och att den verkliga kostnaden för Arriva egentligen har varit högre än så. I övrigt har Tony Yolki intygat att kostnaderna för materialen har uppgått till yrkat belopp.

I det utredningsläget anser tingsrätten att Arriva har visat att de interna materialkostnaderna har uppgått till yrkat belopp. Arriva har därför rätt till ersättning för interna materialkostnader motsvarande 165 806 kr.

#### *Interna arbetskostnader*

Arriva har vidare gjort gällande att Arrivas teknikavdelning har utfört arbeten i samband med reparationen av Spårvagnen. Arbetena har bland annat omfattat brytning av ström, administrativt arbete, rangering/bogsering, tekniskt arbete samt bogsering och akutunderhåll på linje. Till stöd för sitt påstående om att Arriva har drabbats av interna arbetskostnader i anledning av trafikolyckan har Arriva åberopat en intern sammanställning över nedlagt arbete samt förhör med vittnet Tony Yolki.

Av den interna sammanställningen framgår inledningsvis att Arriva har lagt ner arbete för brytning av ström vid transporten av Spårvagnen. Tony Yolki har i denna del berättat att Infranord behövt stänga av strömmen på kontaktledningarna för att inte orsaka någon skada vid transporten till och från MTR:s depå i Hammarby.

Det har inte påståtts att Infranord är en del av Arrivas egen organisation. Det har inte heller påståtts att Arriva självt har genomfört något arbete i anledning av strömbrytningen på kontaktledningarna. Arriva har därmed inte visat att bolaget haft några kostnader för eget arbete i denna del.

Av den interna sammanställningen framgår vidare att Arriva har lagt ner arbete på administration i samband med reparationen av Spårvagnen. Tony Yolki har i denna del berättat att Arriva behövt hålla möten för att planera den fortsatta reparationen av Spårvagnen samt diskutera de frågor som MTR lämnat till Arriva i fråga om svetsarbeten och annat.

Kostnader för utredning och administration samt arbeten som utförs inom ramen för den normala organisationen som uppkommit med anledning av ett skadefall omfattas som regel inte av skadevållarens ansvar (se Radetzki, Skadeståndsberäkning vid sakskada, JUNO version 3, s. 31 f., jfr NJA 1983 s. 209 och NJA 1989 s. 251).

Med beaktande av att teknikavdelningen utfört arbetet under ordinarie arbetstid samt att åtgärderna skulle ha vidtagits oavsett hur skadan uppkommit får Arriva anses ha utfört arbetet inom ramen för sin vanliga organisation. Arriva har därmed inte rätt till ersättning för kostnader avseende eget arbete i denna del.

Av den interna sammanställningen framgår slutligen att Arriva har lagt ner arbete på rangering/bogsering av vagn i depå, teknik samt bogsering och akutunderhåll på linje. Tony Yolki har i denna del berättat att Arriva behövt skicka reparatörer för att bogsera tillbaka den skadade Spårvagnen till depån efter trafikolyckan samt köra den flera gånger in och ut på spåret för att göra en bedömning av den uppkomna skadan. Arriva har även utfört tekniskt arbete genom att Arrivas tekniker har lagt ner tid på att utreda MTR:s frågor, exempelvis avseende svetsarbeten. Arriva har vidare behövt bogsera Spårvagnen in och ut på spåren för att sätta ihop Spårvagnen efter att den anlät från MTR:s depå. Tony Yolki har därutöver berättat att samtliga arbeten som utförts av teknikavdelningen har utförts utöver deras ordinarie arbetsuppgifter och därmed utanför deras ordinarie organisationen.

Det har inte framkommit annat än att Arriva rutinmässigt utför bogseringar, ihopsättning av spårvagnar samt genomför tekniska utredningar i samband med att en spårvagn skadas till följd av en olycka. I målet har det inte framkommit några omständigheter, utöver Tony Yolkis allmänt hållna uppgifter, som talar för att Arriva utfört arbetet utöver ordinarie arbetstid eller att arbetet i övrigt medfört några ökade kostnader för Arriva. I avsaknad av närmare utredning kan Arriva inte anses ha bevisat att arbetet med rangering/bogsering, tekniskt arbete samt bogsering och akutunderhåll på linje utförts utanför teknikavdelningens ordinarie organisation. Arriva har därför inte heller rätt till ersättning för kostnader avseende eget arbete i denna del.

*Externa reparationskostnader*

Arriva har vidare gjort gällande att dess underentreprenör Tågskadecenter har utfört arbeten för att byta skadade paneler i Spårvagnen och hänfört sig till en intern sammanställning av vilken det framgår att Tågskadecenter har utfört arbeten i form av mätning, klippning, bockning och håilupptagning för paneler, framtagning av rätt färgkulör samt lackering av paneler. Av sammanställningen framgår även att Tågskadecenter haft utgifter för arbetet i form av materialkostnader för aluminiumplåtar, arbetskostnader för hämtning och leverans av paneler samt transportkostnader.

Tingsrätten kan emellertid konstatera att det saknas bevisning som visar att Tågskadecenter har utfört det aktuella arbetet och att arbetet medfört kostnader för Arriva. I det utredningsläget har Arriva inte uppfyllt sin bevisbörda och har därför inte rätt till ersättning för externa reparationskostnader.

**Stilleståndsersättning**

Tingsrätten kommer inledningsvis att pröva om Arriva kan ha rätt till stilleståndsersättning trots att Arriva haft tillgång till reservfordon samt om Arriva haft någon användning av Spårvagnen under stilleståndsperioden. Beroende på utfallet i dessa frågor, kan tingsrätten därefter ha att pröva vilka skador som Arriva lidit till följd av stilleståndet, hur ersättningen ska beräknas och stilleståndsperiodens längd.

*Kan Arriva ha rätt till stilleståndsersättning trots tillgången till reservfordon?*

Tingsrätten konstaterar att det framgår av praxis och i doktrin att stilleståndsersättning mycket väl kan utgå trots att den skadelidande haft tillgång till reservfordon och därmed inte lidit någon konkret förlust med anledning av skadefallet. Ersättningen, som utgår i form av ”annan kostnad till följd av skadan” enligt 5 kap. 7 § 2 skadeståndslagen, anses i dessa fall omfatta utgifter och kostnader (exempelvis fordonsskatter, försäkringspremier eller låneräntor) som den skadelidande lagt ned för

att ges möjlighet att nyttja den aktuella egendomen och som till följd av skadefallet blivit onyttiga. (Jfr NJA 1939 s. 481 och NJA 1945 s. 295 samt Bengtsson m.fl., Kommentarer till 5 kap. 7 § skadeståndslagen, JUNO version 6B, Hellner/Radetzki, Skadeståndsrätt, JUNO version 10, s. 406, Radetzki, Skadeståndsberäkning vid sakkada, JUNO version 3, s. 29 f. och Roos, Ersättningsrätt och Ersättningsssystem, 1990, s. 274).

Det faktum att Arriva använt sig av ett reservfordon för att täcka upp för trafiken på spårvagnslinjerna utesluter därför inte att Arriva kan ha rätt till stilleståndsersättning.

*Har Arriva haft användning för Spårvagnen under stilleståndsperioden?*

Zurich har invänt att Arriva använt Spårvagnen som underhållsreserv under stilleståndsperioden och att Arrivas hyreskostnader därför inte blivit onyttiga.

Tony Yolki har i det avseende berättat att en underhållsreserv per definition utgör en spårvagn som omedelbart kan sättas in i trafik, att Spårvagnen inte användes som underhållsreserv under stilleståndsperioden eftersom den var skadad, samt att Spårvagnen inte användes för att plocka reservdelar från. Robin Wahlmark, som inte arbetade på Arriva under tiden som Spårvagnen befann sig på reparation, har berättat att ett långtidsavställt fordon som Spårvagnen generellt inte ingår i Arrivas underhållsreserv.

Enligt tingsrätten får Arriva genom Tony Yolkis och Robin Wahlmarks uppgifter anses ha visat att spårvagnen inte ingått i Arrivas underhållsreserv under reparations-tiden och att Arriva inte heller på annat sätt har kunnat använda Spårvagnen under stilleståndsperioden. Arriva kan därför ha rätt till stilleståndsersättning i enlighet med avsnittet ovan.



*Skadans omfattning och beräkning*

Som framgår ovan kan, enligt praxis, stilleståndsersättning utgå vid användning av tillgängligt reservfordon för sådana utgifter för det skadade fordonet som genom skadefallet blivit onyttiga. Av utredningen framgår att Arriva hyr Spårvagnen för 1 000 000 kr per år och att kostnaden är densamma även om det funnits hinder i nyttjandet av Spårvagnen. Arriva har därmed visat att företaget till följd av stilleståndet lidit en skada i form av onödiga hyreskostnader. Arriva har därför rätt till ersättning i detta avseende.

Arriva har också gjort gällande att stilleståndet medfört andra onödiga utgifter och kostnader. Några sådana kostnader har dock inte preciserats.

Arriva har vidare gjort gällande merkostnader i form av ökade underhållskostnader på den resterande spårvagnsflottan i samband med stilleståndet. Tony Yolki och Robin Wahlmark har i det avseendet uppgett att för det fall ett fordon är långtidsavställt måste övriga fordon köra mer frekvent och behöver underhållas oftare, vilket medför ökat slitage och ökade underhållskostnaderna för övriga fordon.

Något konkret bevisning för att Arriva drabbats av merkostnader och i förekommande fall vad dessa har bestått av har dock inte åberopats. Dessutom har Arriva inte visat att de påstådda merkostnaderna överstigit den besparing som rimligen måste ha varit konsekvensen av att normalt underhåll på Spårvagnen inte gjordes under reparations-tiden. Tingsrätten anser därför inte att Arriva styrkt att företaget lidit någon skada utöver den onödiga hyreskostnaden på grund av stilleståndet.

Arriva har gjort gällande att stilleståndsersättningen ska utgå enligt schablonen i Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning. Av doktrin framgår att stilleståndsersättning i vissa fall kan utgå med ett abstrakt beräknat belopp när den konkreta förlusten inte kan styrkas; som exempel nämns när ett trafikföretag sätter in reservfordon (jfr

Hellner/Radetzki, Skadeståndsrätt, JUNO version 10, s. 404 och Bengtsson m.fl., Kommentrar till 5 kap. 7 § skadeståndslagen, JUNO version 6B).

Tingsrätten anser dock att möjligheten till schabloniserad ersättning vid svårigheter att styrka skadans storlek inte medför några lättnader vad gäller den skadelidandes bevisbörda för att den över huvud taget lidit skada i visst avseende. Tillämpningen av schablon vad gäller skadeberäkningen förutsätter alltså att den skadelidande bevisat att den haft vissa utgifter eller merkostnader i anledning av skadefallet. Som tingsrätten konstaterat ovan har Arriva inte styrkt att det lidit skada på grund av stilleståndet utöver den onödiga hyreskostnaden. Eftersom den onödiga hyreskostnaden uppgår till ett konkret belopp saknas anledning att tillämpa någon schabloniserad skadeståndsberäkning. Arriva har därför, som utgångspunkt, rätt till stilleståndsersättning motsvarande hyreskostnaden om 1 000 000 kr per år.

#### *Stilleståndsperiodens längd – rättsliga utgångspunkter*

Den tid som stilleståndsersättning kan utgå ska i allmänhet beräknas snävt (se Hellner/Radetzki, Skadeståndsrätt, JUNO version 10, s. 404).

En grundläggande förutsättning för en skadelidandes rätt att få ersättning under hela stilleståndsperioden är att hela perioden är en kausal följd av den skadevällande handlingen.

Även om kausalitet föreligger, kan rätten till ersättning begränsas om inte hela stilleståndsperioden utgör en adekvat följd av den skadevällande handlingen, eller om den skadelidande inte har begränsat sin skada. Den skadelidande har bland annat en skyldighet att tillse att reparationen av den skadade egendomen påbörjas så snart som möjligt samt att reparationen inte pågår under en osedvanligt lång tid för att ersättning ska kunna utgå (jfr NJA 1938 s. 147, NJA 1965 s. 165 och NJA 1978 s. 207). Om så inte är fallet, kan ersättningen komma att sättas ned genom en skälighetsbedömning av stilleståndsperiodens längd (se NJA 1978 s. 207).

Kravet på adekvans innebär att ett skadeståndsansvar inte ska omfatta effekter av den skadegörande handlingen som är så osedvanliga eller osannolika att den skadevållande parten inte borde ha tagit dem i beräkning. Att förlusten vid sakskada blir oväntat stor därför att skadad egendom är mer värdefull än skadevållaren rimligen kunde räkna med, eller att förlusten av annat skäl blir ovanligt stor *utan den skadelidandes medverkan*, föranleder dock inte enligt praxis någon nedsättning av ersättningen annat än vid tämligen säregna omständigheter och i extrema fall (se Hellner/Radetzki, Skadeståndsrätt, JUNO version 10, s. 203, med där gjorda rättsfallshänvisningar, samt Radetzki, Skadeståndsberäkning vid sakskada, JUNO version 3, s. 190). I tidigare nämnda NJA 1978 s. 207 bedömde Högsta domstolen att 173 dagars reparationstid för en personbil inte utgjorde en inadekvat följd av den skadevållande handlingen.

Vad gäller den skadelidandes skyldighet att begränsa sin skada är det som utgångspunkt den skadeståndsskyldige parten som har bevisbördan för att den skadelidande parten hade kunnat vidta åtgärder som skulle ha begränsat skadan och att den skadelidande borde ha insett att denna möjlighet förelåg (jfr Lars Heuman, Bevisbörda och beviskrav i tvistemål, 2005, s. 393 f.; jfr även NJA 1998 s. 343).

#### *Stilleståndsperiodens längd – tingsrättens bedömning*

I fråga om stilleståndsperiodens längd består Arrivas bevisning av vittnesförhör med Tony Yolki, Robin Wahlmark och Karl-Erik Arvidsson.

Tony Yolki har berättat att Spårvagnen fått väldigt omfattande skador i samband med trafikolyckan och att han aldrig tidigare sett så allvarliga skador på en av Arrivas spårvagnar. Anledningen till att reparationen av Spårvagnen drog ut på tiden var främst för att det krävdes mycket svetsarbeten som behövde följa trafikförvaltningens instruktion om hur underhållet på spårvagnar ska utföras. Eftersom instruktionen var ofullständig behövde Arriva vända sig till Spårvagnens tillverkare för att kontrollera vilken metod som skulle användas för svetsarbetet. Vid beställning av reservdelar var även vissa

delar märkta med ett felaktigt artikelnummer, vilket ledde till längre leveranstider än planerat.

Robin Wahlmark har i sin tur berättat att reparationer av spårvagnar i allmänhet ställer höga krav på säkerhet och att alla ändringar som görs på en spårvagn måste riskbedömas och riskanalyseras. Detta medför att det normalt tar längre tid att reparera en spårvagn än ett vanligt vägfordon. För spårvagnar är det även mycket svårare att få tag på giltiga reservdelar eftersom SL uppställer ett krav på att endast godkända och kvalitetssäkrade reservdelar får användas på spårvagnarna. Eftersom leverantörerna ibland har slut på reservdelar eller slutat tillverka dessa medför detta vanligen långa ledtider som fördröjer reparationsarbetet.

Karl-Erik Arvidsson har berättat att Spårvagnen fått omfattande skador till följd av trafikolyckan och att det var fråga om en ovanlig skada med tanke på skadans placering. Under reparationstiden upptäckte MTR en avvikelse i demontaget av Spårvagnen som inte uppkommit till följd av trafikolyckan. Anledningen till att reparationen drog ut på tiden var bland annat för att det förekom bristfälliga ritningsunderlag till Spårvagnen och att MTR behövde ta fram underlag för att genomföra svetsningsarbetet. Det förekom även långa ledtider avseende reservdelar, vilka förlängdes ytterligare av att MTR fått felaktigt material levererat till sig från vagnstillverkaren. MTR har generellt ett fordon per år som har en reparationstid på över 500 dagar. Den allvarligaste skadan som MTR har arbetat med har legat på över 1 000 dagar. Att den aktuella reparationstiden pågick under 759 dagar kan därmed inte anses utgöra en osedvanligt lång reparationstid. Reparationstiden har inte heller förlängts på grund av något handlande från Arrivas sida.

Utifrån de åberopade vittnesförhören är det enligt tingsrätten visat att de skador som påträffats på Spårvagnen har föranletts av den aktuella trafikolyckan, med undantag för en avvikelse som MTR hittat i demontaget av Spårvagnen. I fråga om avvikelsen i demontaget av Spårvagnen har Karl-Erik Arvidsson berättat att arbetet för att åtgärda avvikelsen inte medförde någon förlängning av reparationstiden, utan att arbetet istället

pågick samtidigt som övriga reparationsarbeten. Utifrån Karl-Erik Arvidssons uppgifter anser tingsrätten att Arriva har visat att hela reparationstiden varit hänförlig till reparationer i anledning av trafikolyckan.

Tingsrätten har därmed att ta ställning till om det utgjort en adekvat följd av trafikolyckan att reparationstiden pågick i 759 dagar. I målet har samtliga förhörspersoner berättat att det varit fråga om omfattande skador som varken Arriva eller MTR varit med om sedan tidigare. Reparationsarbetena har även präglats av höga säkerhetskrav och långa ledtider som medfört att reparationen pågått under en längre tid än vad som annars kan anses brukligt vid traditionella reparationer av vägfordon. Det har inte framkommit något som visar att den långa reparationstiden berott på något agerande från Arrivas sida. Det fordras därför mycket speciella omständigheter för att inte betrakta hela stilleståndstiden som en adekvat följd av trafikolyckan.

Att reparationsarbetet blivit omfattande och att ledtiderna skulle förlängas på grund av otillgängliga material har visserligen inte varit omständigheter av sådant onormalt slag som inte kunnat förutses vid tidpunkten för trafikolyckan. Att stilleståndsperioden på grund av detta skulle pågå i över två år och leda till omfattande kostnader får emellertid anses utgöra sådana omständigheter som den skadevållande lastbilschauffören inte haft anledning att räkna med. Att reparationstiden blivit ovanligt lång genom att det förekommit bristfälliga ritningar, ofullständiga instruktioner för svetsarbeten, bristande reservdelar och felaktigt skickade reservdelar har inte heller varit omständigheter som ska ligga den skadevållande till last. Mot bakgrund av att reparationstiden blivit ovanligt lång och att förlusten därmed blivit opåräknligt stor anser tingsrätten att inte hela reparationstiden utgör en adekvat följd av trafikolyckan. Stilleståndsperioden ska därför begränsas till skälig tid, som enligt tingsrätten kan uppskattas till 500 dagar.

I fråga om Arrivas skadebegränsningsplikt saknas utredning som visar att Arriva inte har gjort vad som skäligen kan krävas för att begränsa sin skada under stilleståndsperioden. Någon ytterligare reducering av stilleståndsperioden ska därmed inte ske.

**Ränta**

Av utredningen i målet framgår att Arriva den 22 juni 2016 har skickat en intern sammanställning till Zurich avseende de material, interna arbeten, reparationsarbeten samt stilleståndstid som omfattats av det kompletterande kravet. Någon annan utredning i form av prisuppgifter från affärssystem, fakturor, avtal eller liknande har emellertid inte tillställts Zurich förrän i samband med delgivning av stämningsansökan i förevarande mål. Den interna sammanställningen har därutöver kommit att justeras av Arriva under tiden för domstolens handläggning. Mot bakgrund av att utredningen endast omfattat en intern sammanställning, och inte någon del av den övriga bevisning som tingsrätten lagt till grund för sin prövning av Arrivas talan, anser tingsrätten att Arriva inte har tillhandahållit Zurich med erforderlig utredning för någon del av kravet den 22 juni 2016. Röntan ska därför i sin helhet beräknas från dagen för delgivning av stämningsansökan, dvs. den 5 december 2019, i enlighet med Zurich vitsordande.

**Slutsats**

Mot bakgrund av vad tingsrätten har kommit fram till ovan har Arriva rätt till skadestånd från Zurich med 1 535 669 kr, varav 165 806 kr för interna materialkostnader och 1 369 863 kr för stilleståndsersättning (ersättning för 500 dagars stillestånd beräknat på den årliga hyran om 1 000 000 kr), jämte ränta.

**Rättegångskostnader**

Målet har rört flera tvistiga frågor, där parterna ömsom vunnit och förlorat. Det är inte möjligt att bedöma vilka rättegångskostnader som är hänförliga till respektive fråga i målet. Det kan inte heller sägas att någon av de i målet aktuella frågorna varit betydligt mer tidskrävande än de övriga. Frågan om ersättningsskyldigheten för rättegångskostnaderna får därför bedömas med hänsyn till utgången. Eftersom utgången i målet har blivit så att Arriva vinner bifall med nästan hälften av det yrkade beloppet ska vardera parten stå sin rättegångskostnad i målet.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 1 (TR-02)

Ett skriftligt överklagande, ställt till Svea hovrätt, ska ha kommit in till tingsrätten senast – p.g.a. mellankommande helg – den 4 januari 2021. Prövningstillstånd krävs.

Tomas Zander

Jenny Hjukström

Emelie Norberg Kling



## Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

### Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandet har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

### Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.  
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

### Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.



## Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

### Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).