



Datum
2004-12-01

Vår beteckning
2004-873

Svenska Tågkompaniet AB
Box 43
827 21 LJUSDAL

Fastställande av villkor angående avtal mellan Svenska Tågkompaniet AB och Banverket

Bakgrund

Svenska Tågkompaniet AB (TKAB) har vänt sig till Järnvägsstyrelsen med begäran om fastställande av villkor i avtal som skall gälla mellan bolaget och Banverket (BV) för trafikering av statens spåranslagningar.

BV har yttrat sig i ärendet.

TKAB har därefter inkommit med ytterligare en skrivelse.

BV har inkommit med ytterligare handlingar i ärendet.

Utgångspunkter

Lagstiftning

Av 8 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519) framgår att om parterna inte kan komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Enligt 1 kap. 2 § första stycket järnvägsförordningen (2004:526) är Järnvägsstyrelsen tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen.

Beskrivning av järnvägsnät, tilldelningsförfarandet och avgifter regleras i 6 och 7 kap. järnvägslagen. Av punkten 6 övergångsbestämmelserna till järnvägslagen framgår att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande i 6 kap. och om avgifter i 7 kap. skall tillämpas första gången. Till dess skall, såvitt gäller tilldelningsförfarande, bestämmelserna i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet tillämpas. Av punkten 6 övergångsbestämmelserna till järnvägsförordningen framgår att Järnvägsstyrelsen får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och

tilldelningsförfarande i 6 kap. järnvägslagen och 5 kap. nämnda förordning samt bestämmelserna om avgifter i 7 kap. järnvägslagen skall tillämpas första gången. Till dess skall bestämmelserna i förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar, förordningen (1997:757) om tilldelning av spårkapacitet och förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. tillämpas.

Järnvägsstyrelsen har ännu inte beslutat om några föreskrifter inom områdena beskrivning av järnvägsnät, tilldelningsförfarandet och avgifter.

Av 24 § förordningen om statens spåranläggningar framgår bl.a. att trafikutövare inte får trafikera statens spåranläggningar utan att ha träffat nödvändiga administrativa, tekniska och finansiella avtal med Banverket.

Enligt 1 § förordningen (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen skall styrelsen bl.a. verka för säkerheten inom järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen samt för en effektiv järnvägsmarknad med en sund konkurrens.

Järnvägsstyrelsens ställningstagande

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att ärendet skall prövas i enlighet med 8 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen. Fastställandet av villkoren har gjorts i förhållande till att de skall uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen.

Lagstiftarens intention vad gäller 8 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen bör vara att lagstiftaren har ett intresse av att trafik bedrivs på statens spåranläggningar. För att förhindra att parternas oenighet om avtalsvillkoren leder till att trafik inte kan bedrivas, har fastställande av villkor införts som en lösning. Fastställandets innebörd, mot bakgrund av att avtal måste finnas för trafikering av statens spåranläggningar, torde vara att det efter styrelsens beslut skall finnas ett färdigt avtal för trafikeringen. Fastställandet av villkoren skall ske så att bestämmelserna i järnvägslagen uppfylls. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att innebörden av detta är att villkoren måste ligga i linje med lagens intention inom de områden som lagen reglerar. Mot bakgrund av detta och att ärendet inte rör ett beslut från infrastrukturförvaltaren, behöver part som har begärt fastställelse, inte framföra enligt vilken grund villkoren inte uppfyller järnvägslagen.

Delar av ärendet berör 6 och 7 kap. järnvägslagen (dvs. beskrivning av järnvägsnät, tilldelningsförfarandet och avgifter). Järnvägsstyrelsen har i dessa delar ännu inte beslutat om några föreskrifter. Mot bakgrund av detta och övergångsbestämmelserna i järnvägslagen och järnvägsförordningen, har styrelsen följande uppfattning. Järnvägsstyrelsen anser att fastställelsen av villkoren i dessa delar av det aktuella ärendet skall göras i enlighet med vad som är reglerat i förordningen om statens spåranläggningar och förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. Dessa villkor skall dock också uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen, med undantag för 6 och 7 kap. nämnda lag.

Enligt 8 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen skall de administrativa, tekniska och ekonomiska villkoren fastställas som skall gälla för den aktuella trafiken (dvs. koppling till de tilldelade tåglägena). Då "den aktuella trafiken" är kopplad till 6 och 7 kap. järnvägslagen skall övergångsbestämmelserna tillämpas. Det medför att villkoren skall fastställas i förhållande till 24 § förordningen om statens spåranläggningar, vilket innebär att villkoren skall behövas i avtal för trafikering av statens spåranläggningar (dvs. ingen koppling till de tilldelade tåglägena). Det medför att styrelsen har fastställt vilka villkor i avtalsförslagen som måste finnas för trafikering av statens spåranläggningar. Övriga villkor kan parterna avtala om men dessa ligger utanför styrelsens mandat att fastställa. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att om eventuell oenighet råder mellan parterna om de villkor som inte kan fastställas av styrelsen, har järnvägsföretaget likväl rätt att träffa avtal med infrastrukturförvaltaren om de administrativa, tekniska och finansiella villkor som behövs för trafikering av statens spåranläggningar. Infrastrukturförvaltaren kan alltså inte

hindra järnvägsföretag att trafikera statens spåranläggningar om oenighet endast råder kring de villkor som inte kan fastställas av Järnvägsstyrelsen.

Den största delen av fastställande av villkor har rört förslaget om Allmänna villkor. Denna del skall gälla för alla järnvägsföretag som trafikerar statens spåranläggningar. Järnvägsstyrelsen skall enligt sin instruktion bl.a. verka för en effektiv järnvägsmarknad med en sund konkurrens. Vid fastställande av framför allt de villkor som framgår i förslaget till Allmänna villkor har Järnvägsstyrelsen beaktat vilka konsekvenserna blir på järnvägsmarknaden. I detta har även beaktats att det föreligger svårigheter för järnvägsföretagen att säga upp avtalen med Banverket om parterna inte är överens om det. Så länge övergångsbestämmelserna i järnvägslagen och järnvägsförordningen skall tillämpas är det Järnvägsstyrelsens uppfattning att konsekvenserna på järnvägsmarknaden har en övervägande betydelse vid fastställande av villkor, vilket styrelsen också har tagit hänsyn till.

EG-rätten har absolut företräde framför nationell rätt. Detta medför att EG-rätten och dess grundläggande rättsprinciper måste beaktas av Järnvägsstyrelsen för att säkerställa den enskildes rättigheter. Mot denna bakgrund har Järnvägsstyrelsen gått igenom bl.a. Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur samt beaktat de EG-rättsliga allmänna rättsprinciperna om rättssäkerhet och icke-diskriminering. Järnvägsstyrelsens granskning i denna del har lett till att sökanden inte befunnits ha några ytterligare rättigheter – som kan grundas i EG-rätten – än vad som följer av tillämplig svensk lag.

Avtal

Följande avtalsförslag har gått igenom av Järnvägsstyrelsen.

- * Trafikeringsavtal avseende trafikering på statens järnvägsnät som Banverket förvaltar, 2004-07-01 (M04-2438/TR90), förkortat TRAV

Bilaga 1 - Banverkets Allmänna villkor avseende trafikering på statens spåranläggningar, 2004-06-30, förkortat till Allmänna villkor

Bilaga 1.1 - Förteckning över gällande BV-föreskrifter

Bilaga 1.2 - Principer för ersättning vid försening m.m.

Bilaga 1.3 - Trafikstatistik

Bilaga 1.4 - Hanteringsregler vid olycka m.m.

Bilaga 1.5 - Rutiner vid skadereglering

Bilaga A – Teknisk livslängd m.m.

Bilaga B – Beräkning av dagsvärde vid totalskada

Bilaga 1.6 - Plan för arbete med TRAV och K-TRAV

Bilaga 1.7 - Exempel på Bandeklaration

Bilaga 2 - Samrådsorgan och parternas kontaktpersoner

Bilaga 3 - Principer för eldebitering

Bilaga 4 - Trafikantinformation

Bilaga 5 - Redovisning av punkter där parterna är oeniga

Av handlingarna i ärendet framgår att bilagorna 1.2 och 1.7 inte är utarbetade, trots att hänvisningar finns till dessa i de olika dokumenten. Bilaga 1.6 skall enligt Banverket utgå. Det finns inga uppgifter om bilaga 5 är utarbetad.

- * Korttidstrafikeringsavtal T04.1 för perioden 2004-06-13 -- 2005-01-08, avseende trafikering på statens spåranläggningar, 2004-06-22, förkortat till K-TRAV

Bilaga 1 - Banarbetsplan

Bilaga 1.1 - Konsekvenser av överenskommen BAP för TKAB Trafik T04.1

Bilaga 1.2 - Banstandardförutsättningar

Beslut med skäl

TRAV

TKAB har begärt fastställelse av vissa villkor i rubricerat avtal. Med anledning av detta har Järnvägsstyrelsen endast prövat dessa villkor.

Järnvägsstyrelsen beslutar att följande villkor inte behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.

Villkor	Fastställande	Skäl
1.2	Villkoret fastställs inte.	Villkoret innehåller enbart information om Banverkets roll i samhället. Detta villkor innehåller inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
2.9	Villkoret fastställs inte.	Styrelsen uppfattar villkoret på sådant sätt att <i>om</i> man vill avtala om information och tillgång till denna, så skall det göras genom särskilda avtal. Villkoret innebär inga krav på att avtal <i>måste</i> träffas i frågan. Med denna tolkning innehåller villkoret inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
5.5	Villkoret fastställs inte.	Villkoret rör Banverkets rätt att medfölja bolagets fordon för syna statens spåranläggningar. Detta villkor innehåller inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.

Järnvägsstyrelsen fastställer följande villkor.

Villkor	Fastställande	Skäl
2.6	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret fastställs som sådant då villkoret behövs för den administrativa delen i avtalet mellan parterna.
2.10	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Ordet järnvägsnätbeskrivning är inte reglerat i den författning enligt vilken ärendet skall prövas. Om BV kungör tidplanen för tågplanarbetet m.m. i ett dokument benämnt ”Järnvägsnätbeskrivning”, bör BV i TRAV avtala med järnvägsföretaget om att dokumentet skall gälla. Mot bakgrund av detta kan villkoret fastställas

Villkor	Fastställande	Skäl
		som sådant.
3.1	Villkoret fastställs enligt följande: "Banans aktuella status avseende samtliga järnvägssträckor anges i för var tidpunkt gällande linjebok (BVF 646) och vad som i övrigt framgår av detta avtal, inklusive K-TRAV."	Avtalsförslagets hänvisning i villkoret till 6 kap. 17 § järnvägslagen är ännu inte tillämplig enligt järnvägslagens övergångsbestämmelser. Hänvisning till paragrafen kan därför inte göras i villkoret. Om parterna vill tillämpa det som framgår i nämnda paragraf måste innehållet i paragrafen framgå i villkoret. Det är inte lämpligt att i detta villkor använda begreppet "Banstandard" då det på andra platser i avtalet anges att Banstandard framgår av ett annat dokument. Detta skapar otydlighet. Det är viktigt att samtliga järnvägsföretag har samma uppgifter om den aktuella statusen på de olika järnvägssträckorna, inte minst när det gäller det operativa framförandet av tåg. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
4.1	Villkoret fastställs enligt följande: "TKAB skall för sin trafik på det järnvägsnät som BV förvaltar betala de avgifter som framgår av gällande författningar, se även BV Allmänna villkor."	Mot bakgrund av övergångsbestämmelserna är det Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret skall tolkas på så sätt att Banverket utifrån förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar kommer fram till vilken avgift som skall erläggas av järnvägsföretagaren. Mot bakgrund av denna tolkning skall det av villkoret framgå att TKAB skall betala avgifter enligt gällande författningar. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
4.2	Villkoret fastställs enligt följande: "TKAB skall till BV erlagga betalning för BVs visade kostnader, att tillhandahålla el. Hur principer för beräkningen av elförbrukningen sker och fördelning av kostnaderna framgår av bilaga 3."	Järnvägsstyrelsen anser att det är skäligt att Banverket visar hur man har kommit fram till det belopp som debiteras järnvägsföretaget. Mot bakgrund av detta fastställs villkoret så som det är skrivet bredvid.
7	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret fastställs som sådant då villkoret behövs för den finansiella delen i avtalet mellan parterna. TKAB har anfört att andra stycket i villkoret bör strykas eftersom bolaget skall ha rätt till ersättning för visade merkostnader, till exempel vid ändring av K-TRAV på grund av tillkommande banarbeten. Järnvägsstyrelsens uppfattning är att villkoret inte innebär att bolaget skulle förvägras sådan ersättning eftersom det i villkorets första stycke anges att kostnader kan regleras särskilt i sådana avtal.

Villkor	Fastställande	Skäl
10	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret går inte att, så som bolaget yrkat, göra ömsesidigt, eftersom Banverket är en statlig myndighet som måste följa vad riksdag och regering har beslutat. Mot bakgrund av detta fastställs villkoret som sådant.
11.1, första stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Av ”Supplement till Järnvägsnätsbeskrivningen 2004” framgår att T04.1 omfattar tiden fram till och med 2004-12-11. Mot bakgrund av detta fastställs villkoret som sådant.
11.1, andra stycket	Villkoret stryks.	Vad gäller revidering av TRAV konstaterar styrelsen att förslaget avtal endast skall gälla i fem månader, varför en årlig revidering inte är aktuell i detta fall. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att parterna vid slutandet av avtalet skall känna till de förutsättningar som ligger till grund för avtalet. I det aktuella fallet finns inga skäl till att byta ut Allmänna villkoren under avtalets giltighetstid. Mot bakgrund av det ovannämnda stryks stycket.
11.3	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret är av administrativ karaktär och anger på vilka grunder och hur avtalet kan sägas upp. Villkoret behövs som en del av förutsättningarna i avtalet för att trafikera statens spåranläggningar. Styrelsen utgår från att villkoret är likadant för alla järnvägsföretag som har ingått TRAV med Banverket. Villkoret fastställs därför så som det är föreslaget.

Allmänna villkor

TKAB har yrkat i första hand att det inte skall finnas några allmänna villkor och i andra hand att Järnvägsstyrelsen uttalar vilka delar av Banverkets Allmänna villkor som skall gälla för TKAB. Järnvägsstyrelsen har bedömt att vissa delar av det som regleras mellan parterna i Allmänna villkor behöver finnas kvar i avtalsform, åtminstone under den tid som övergångsbestämmelserna skall tillämpas. Mot bakgrund av detta har Järnvägsstyrelsen bedömt att Allmänna villkor inte kan strykas i sin helhet enligt TKAB:s förstahandsyrkande. Allmänna villkor har därför gått igenom i sin helhet enligt TKAB:s andrahandsyrkande.

Järnvägsstyrelsen beslutar att följande villkor inte behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.

Villkor	Fastställande	Skäl
Bakgrund	Villkoret fastställs inte.	Villkoret innehåller enbart information om Banverkets roll i samhället och information om varför avtal skall träffas. Detta villkor innehåller inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
1.1	Villkoret fastställs inte.	Detta villkor innehåller inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
1.2	Villkoret fastställs inte.	Villkorets innehåll framgår av bestämmelserna i järnvägslagen. Dessutom framgår av villkoret i punkt 11.2 TRAV att avtalet upphör att gälla om erforderliga licenser och tillstånd saknas. Detta villkor innehåller inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
3.2, första stycket med strecksatser	Villkoret fastställs inte.	Villkoret reglerar när TRAV skall ingås och hur länge TRAV kan gälla. Villkoret kan endast gälla när TRAV har ingåtts, vilket medför att villkoret är överflödigt.
3.2, tredje stycket	Villkoret fastställs inte.	Villkoret är i och för sig viktigt för den planering som järnvägsföretaget skall göra för kommande tågplaner. Järnvägsstyrelsens bedömning är att underlaget för planeringen inte krävs för att trafikera statens spåranläggningar. Villkoret behövs därför inte i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
3.3, tredje stycket	Villkoret fastställs inte.	Villkoret innehåller information om hur man skall gå tillväga för att årligen fastställa en tidsplan för arbetet med TRAV och K-TRAV. Villkoret behövs inte då dels detta TRAV gäller endast fem månader, dels villkoret inte krävs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar.
4.2	Villkoret fastställs inte.	Villkoret kan inte gälla eftersom det hänvisar till ett exempel i en bilaga som inte är framtagen.
5.1, första och andra meningarna	Villkoren fastställs inte.	Villkor som informerar om att gällande författningar och myndighetsbeslut skall följas är överflödiga och behöver inte ingå i de avtal som behövs för trafikering av statens spåranläggningar.
5.3	Villkoret fastställs inte.	Villkor som informerar om krav som framgår i

Villkor	Fastställande	Skäl
		författningar är överflödiga och behöver inte ingå i de avtal som behövs för trafikering av statens spåranläggningar.
5.4	Villkoret fastställs inte.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret inte behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Frågan, dvs. vistelse inom spårområdet, skall regleras på annat sätt.
5.5	Villkoret fastställs inte.	Skyldigheten att anmäla avvikelser som kan äventyra <i>säkerheten</i> omfattas av villkoren i punkt 20 och i bilaga 1.4 Allmänna villkor. Skyldigheten att anmäla avvikelser som endast kan vara relaterade till <i>driften</i> anser Järnvägsstyrelsen inte bör vara en förutsättning för att trafikera statens spåranläggningar. Mot bakgrund av det nämnda behövs inte villkoret i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
9	Villkoret fastställs inte.	Frågan regleras i annan lagstiftning. Detta villkor innehåller därför inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
10.1	Villkoret fastställs inte.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret inte innehåller några krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Frågan, dvs. insamlande av statistik, skall regleras på annat sätt.
10.2	Villkoret fastställs inte.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret inte innehåller några krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Frågan, dvs. insamlande av statistik, skall regleras på annat sätt.
10.3	Villkoret fastställs inte.	Att gemensam information om planerade inskränkningar kan lämnas till kunder är villkor som inte behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
12.1, andra stycket	Villkoret fastställs inte.	Emissioner är reglerat i andra författningar vilket medför att villkoret inte innehåller några krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
12.2, första stycket, första meningen	Villkoret fastställs inte.	Villkor som informerar om krav som framgår i författningar är överflödiga och behöver inte ingå i de avtal som behövs för trafikering av statens spåranläggningar.

Villkor	Fastställande	Skäl
15.2	Villkoret fastställs inte.	Inom EU skall driftskompatibilitet råda inom järnvägssektorn. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att kravet på elmätare utgör ett tekniskt hinder för den fria rörligheten. Eldebitering kan enligt punkt 4.2 TRAV och bilaga 3 ske enligt schablon. Mot bakgrund av detta skall villkoret inte ingå i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
18.1, första meningen	Villkoret fastställs inte.	Frågan regleras i annan lagstiftning. Detta villkor innehåller inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
19.5, andra meningen	Villkoret fastställs inte.	Villkor som informerar om krav som framgår i författningar är överflödiga och behöver inte ingå i de avtal som behövs för trafikering av statens spåranläggningar.
21	Villkoret fastställs inte.	Försäkringsfrågan prövas i samband med beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och följs upp genom Järnvägsstyrelsens tillsynsverksamhet. Endast innehavare av tillstånd får trafikera statens spåranläggningar. Detta villkor innehåller därför inga krav som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar.
22.2, andra meningen	Villkoret fastställs inte.	Villkor som informerar om krav som framgår i författningar är överflödiga och behöver inte ingå i de avtal som behövs för trafikering av statens spåranläggningar.
Bilaga 1.3	Villkoret fastställs inte.	Mot bakgrund av att villkoren i punkterna 10.1 och 10.2 Allmänna villkor inte behövs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar, är även villkoren i aktuell bilaga överflödiga.
Bilaga 1.4, punkt 1.1, första stycket, andra meningen	Villkoret fastställs inte.	Villkoret reglerar interna rutiner vid Banverket, vilket inte behövs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar.
Bilaga 1.4, punkt 1.1, andra stycket, andra meningen	Villkoret fastställs inte.	Villkoret reglerar interna rutiner vid Banverket, vilket inte behövs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar.

Villkor	Fastställande	Skäl
Bilaga 1.4, punkt 1.5	Villkoret fastställs inte.	Till följd av att villkoren i punkterna 10.1 och 10.2 Allmänna villkor inte behövs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar, anser Järnvägsstyrelsen att aktuellt villkor inte heller behövs. När det gäller rapportering av statistik från järnvägsföretagen till Banverket skall detta regleras på annat sätt.
Bilaga 1.4, punkt 2, A, D och F	Villkoren fastställs inte.	Punkt A stryks p.g.a. att detta prövas i samband med järnvägsföretagets tillståndsansökan. Punkt D reglerar interna förhållanden inom BV, vilka inte behöver regleras i avtal mellan parterna. Punkt F stryks då villkoret inte behövs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar.
Bilaga 1.4, punkt 4, första stycket	Villkoret fastställs inte.	Järnvägsstyrelsen anser att räddningsövning inte kan hänföras till administrativa, tekniska eller finansiella villkor som behövs för att trafikera statens spåranläggningar. Detta medför att styrelsen inte har mandat att fastställa villkoret.
Bilaga 1.4, punkt 4, tredje stycket	Villkoret fastställs inte.	Järnvägsstyrelsen anser att villkoret inte kan hänföras till administrativa, tekniska eller finansiella villkor som behövs för att trafikera statens spåranläggningar. Detta medför att styrelsen inte har mandat att fastställa villkoret.
Bilaga 1.4.1	Villkoret fastställs inte.	Till följd av att villkoren i punkterna 10.1 och 10.2 samt bilaga 1.4 punkt 1.5 Allmänna villkor inte behövs i avtal för att trafikera statens spåranläggningar, anser Järnvägsstyrelsen att aktuell bilaga inte heller behövs. När det gäller rapportering av statistik från järnvägsföretagen till Banverket skall detta regleras på annat sätt.
Bilaga 1.5, punkt 1, första stycket	Villkoret fastställs inte.	Någon hänvisning till Allmänna villkor behövs inte eftersom det redan är hänvisat från Allmänna villkor till bilagan.
Bilaga 1.5, punkt 2, andra stycket	Villkoret fastställs inte.	Villkoret handlar om reglering av skada vid plankorsningsolycka. Villkoret reglerar inte förhållandet mellan parterna och behövs därför inte i avtal för att trafikera statens spåranläggningar.
Bilaga 1.5, punkt 4.1	Villkoret fastställs inte.	Villkoret reglerar rutiner vid Banverket i samband med olycka vilket regleras i bilaga 1.4. Detta medför att villkoret inte behöver regleras särskilt i samband med skadereglering och det behövs därför inte i avtal för att trafikera statens

Villkor	Fastställande	Skäl
		spåranläggningar.

Järnvägsstyrelsen fastställer följande villkor.

Villkor	Fastställande	Skäl
2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget, under förutsättning att uppdatering sker.	Villkor med definitioner behövs i avtal. Det krävs dock att parterna uppdaterar dessa till gällande förhållanden.
3.1	Villkoret stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Innehållet i villkoret avseende tecknande av K-TRAV framgår i punkt 2.10 TRAV. Anvisningar om att TRAV skall tecknas är onödiga i TRAV eftersom avtalet börjar gälla först när det är påtecknat av bägge parter. Villkoret om K-TRAV behövs men eftersom det är reglerat på annan plats behövs det inte här.
3.2, andra stycket	Villkoret fastställs enligt följande: ”Parterna skall ge varandra återkommande besked om Banstandard och Trafikupplägg. Även ...”	Järnvägsstyrelsen tolkar villkoret som så att parterna skall ge varandra återkommande besked i frågan, vilket är en del som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
3.3, första och andra styckena	Villkoren stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Då innehållet i villkoren redan framgår i punkt 2.10 TRAV och av definitionerna i punkt 2 Allmänna villkor är det Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoren inte behövs här.
4.1, första stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Järnvägsstyrelsen anser att Banstandard, såsom det är definierat i punkt 2 Allmänna villkor, skall framgå av Bandeklarationen. Styrelsen anser också att detta villkor skall vara lika för alla järnvägsföretag. Bandeklarationen innehåller viktig information om Banstandard, som järnvägsföretagen behöver. Detta medför att villkoret fastställs som sådant. Se även skäl till styrelsens fastställande av punkt 3.1 TRAV ovan.
4.1, andra stycket	Villkoret stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Spårmedgivande är en del av de tekniska villkor som behövs i avtal om trafikering av statens spåranläggningar. Det regleras dock i punkt 12 Allmänna villkor. Eftersom villkoret regleras på annan plats i avtalet behövs det inte här.
4.1, tredje stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Detta villkor, som bl. a. innehåller en definition, behövs i avtal för att trafikera statens

Villkor	Fastställande	Skäl
		spåranläggningar.
5.1, tredje meningen	Villkoret fastställs enligt följande: ”De föreskrifter eller beslut BV utfärdat eller meddelat i form av BVF, BVM eller i annan form, binder ...”	Järnvägsstyrelsen anser att när avtal träffas skall förutsättningarna för avtalet vara klara och gälla under avtalets giltighetstid. Så länge övergångsbestämmelserna i järnvägslagen och järnvägsförordningen gäller finns det svårigheter att ändra villkoret. Mot bakgrund av detta och att villkoret skall vara lika för alla järnvägsföretag, fastställer Järnvägsstyrelsen villkoret som sådant. Villkoret skall dock uppdateras till gällande förhållanden och fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
5.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Så länge övergångsbestämmelserna i järnvägslagen och järnvägsförordningen gäller och punkt 5.1 tredje stycket Allmänna villkor tillämpas, kan förutsättningarna i de dokument som redovisas i bilaga 1.1 ändras. För att järnvägsföretag skall få kännedom om ändrade förutsättningar krävs prenumeration på Banverkets olika dokument. Villkoret behövs för att säkerställa att järnvägsföretagen får del av ändringar. Villkoret bör vara lika för alla järnvägsföretag och fastställs därför som sådant.
6.1	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera avsteg från grundläggande krav fastställda av Banverket. Villkoret fastställs därför som sådant.
6.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera avsteg från grundläggande krav fastställda av Banverket. Villkoret fastställs därför som sådant.
6.3	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Järnvägsstyrelsen uppfattar verksamheten på så sätt att den ligger inom den del som Banverket kan ta ut ersättning för. Detta villkor skall vara lika för alla järnvägsföretag och skall därför fastställas som sådant.
7.1, första stycket	Första meningen i stycket fastställs som den är skriven i avtalsförslaget. Villkoret i andra meningen stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Villkoret i första meningen behövs för att reglera järnvägsföretagets möjlighet att anlita entreprenör för att utföra järnvägsstrafiken. Andra meningen stryks då innehållet är reglerat i punkt 7.2 Allmänna villkor. Järnvägsstyrelsens uppfattning är att entreprenörens verksamhet omfattas av tillståndshavarens ansvar. Detta gäller oavsett om entreprenören har tillstånd från styrelsen eller ej. Om entreprenören har tillstånd skall det i avtal mellan tillståndshavarna framgå

Villkor	Fastställande	Skäl
		vem som har det yttersta ansvaret.
7.1 andra stycket, första meningen	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Det kan finnas situationer där det är av vikt att Banverket träffar särskilt avtal med en entreprenör. Detta och att villkoret bör vara samma för alla järnvägsföretag gör att villkoret fastställs som sådant.
7.1 andra stycket, andra meningen	Villkoret stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret redan regleras i punkt 7.2 Allmänna villkor. Eftersom villkoret regleras på annan plats i avtalet behövs det inte här.
7.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att klargöra relationen mellan Banverket, järnvägsföretag och entreprenören, speciellt om sistnämnda också är ett järnvägsföretag. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
7.3	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att klargöra relationen mellan Banverket, järnvägsföretag och entreprenören. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
7.4	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att klargöra relationen mellan Banverket, järnvägsföretag och entreprenören. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
8.1-8.3	Villkoren fastställs så som de är skrivna i avtalsförslaget med följande ändring: I punkt 8.2 stryks ordet "TRAV".	Mot bakgrund av att parterna är överens om att det enligt punkt 12.1 TRAV skall finnas ett samrådsorgan, fastställs dessa villkor som sådana med undantag för punkt 8.2. Eftersom Allmänna villkor är en bilaga till TRAV och endast gäller när TRAV ingåtts av båda parter är det orimligt att i Allmänna villkor ha en anvisning om vem som har rätt att för respektive parts räkning ingå TRAV Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
10.4	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Även om järnvägsföretag får reda på förändringar av banstandarden via prenumerationen av linjeboken, enligt punkt 5.2 Allmänna villkor, behövs tidig information om förändringarna. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
11.1	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Detta villkor är nödvändigt eftersom man kan förutse att trafikala förhållanden kan ändras mellan parterna. Sista stycket i punkten är inte

Villkor	Fastställande	Skäl
		lämpligt då det inte framgår vilka regler som åsyftas. Villkoret är dock av sådan karaktär att det skall vara lika för alla järnvägsföretag. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
11.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att punkten behövs såsom den är skriven under den tid övergångsbestämmelserna i järnvägslagen och järnvägsförordningen skall gälla. Villkoret är dessutom av sådan karaktär att det skall vara lika för alla järnvägsföretag. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
12.1, första stycket	Villkoret fastställs enligt följande: ”De fordon som TU använder skall samverka med statens spår- anläggningar och vara utformade och underhållna på ett sådant sätt att de inte skadar spår- anläggningarna.”	Att järnvägsfordon skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs framgår av järnvägslagen. Detta ger stöd för att förhållandet mellan Banverket och järnvägsföretaget i detta avseende är ett villkor som behövs i avtal för trafikering av statens spår- anläggningar. Järnvägsstyrelsens uppfattning är också att Banverket inte kan vägra att upplåta statens spår- anläggningar p.g.a. att ett fordon kan ge större slitage än normalt och därmed fördyra underhållet. Ett sådant förfarande kan innebära diskriminering av järnvägsföretag som använder sådana fordon. Detta gäller om fordonet i övrigt uppfyller Järnvägsstyrelsens krav för godkännande. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
12.2, första stycket, andra meningen	Villkoret fastställs enligt följande: ”Fordon som skall nyttjas på statens spår- anläggningar skall ha Spårmedgivande.”	Ändringen, som endast innebär en omformulering, föranleds av att första meningen i stycket ej behövs i avtal för trafikering av statens spår- anläggningar. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
12.2, andra och tredje styckena	Villkoren fastställs så som de är skrivna i avtalsförslaget.	Detta är tekniska villkor som behövs i avtal för trafikering av statens spår- anläggningar. Banverket bör genom avtalet försäkra sig om att fordonet på ett godtagbart sätt kan samverka med statens spår- anläggningar. Mot bakgrund av detta skall villkoren gälla och fastställs därför som sådana.
12.3	Villkoret fastställs så som det är	Detta är ett tekniskt villkor som behövs i avtal

Villkor	Fastställande	Skäl
	skrivet i avtalsförslaget.	för trafikering av statens spåranläggningar. Banverket bör genom avtalet försäkra sig om att fordonet på ett godtagbart sätt kan samverka med statens spåranläggningar. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
13.1	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att klargöra relationen mellan Banverket och järnvägsföretag vad gäller röjning och bärgning. Järnvägsföretagets förmåga att utföra bärgning påverkar Banverkets möjligheter att effektivt åtgärda störningar. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
13.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	I punkten hänvisas till en bilaga som Järnvägsstyrelsen anser vara en del av det som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
13.3, första stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande tillägg: "Om BVs begäran sker muntligen, skall den skriftligen bekräftas senast inom ett dygn från den muntliga begäran."	Villkoret behövs för att reglera förhållandena mellan Banverket och järnvägsföretag i samband med röjning. Behov av röjning innebär en extraordinär situation med särskilda risker. Det är därför rimligt med kompletterande skriftlig dokumentation, för att underlätta eventuella framtida ansvarsregleringar. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
13.3, andra stycket	Villkoret fastställs enligt följande: "Färd med röjningsfordon och bogsering av havererat Fordon inom samt till och från olycksplatsen får endast utföras av BV eller den BV anger. Med olycksplatsen menas området som begränsas av de närmaste ej berörda stationerna på ömse sidor av olyckan."	Järnvägsstyrelsen anser att villkoret behövs för hantering av extraordinära situationer. I dessa fall är vikten av tydlig ansvarsfördelning extra stor. Järnvägsstyrelsen anser att villkoret behöver förtydligas på så sätt som framgår bredvid.
13.3, tredje stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: "T" byts ut till "Banverket".	Villkoret behövs för att reglera förhållandena mellan Banverket och järnvägsföretag i samband med röjning. Järnvägsstyrelsen gör den tolkningen att med "T" menas Banverket. Villkoret fastställs därför på så sätt som framgår bredvid.
13.4	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera förhållandena mellan Banverket och järnvägsföretag i samband med bärgning. Mot bakgrund av detta skall

Villkor	Fastställande	Skäl
		villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
13.5	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera förhållandena mellan Banverket och järnvägsföretag i samband med bärgning. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
13.6	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera förhållandena mellan Banverket och järnvägsföretag i samband med bärgning och röjning. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
14	Villkoret stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret redan regleras i punkt 4.1 TRAV. Villkoret behövs därför inte här.
15.1	Villkoret stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret redan regleras i punkt 4.2 och bilaga 3 TRAV samt hanteras i samband med att fordon får Spårmedgivande av Banverket. Villkoret behövs därför inte här.
16.1	<p>Villkoret fastställs enligt följande: ”Part är gentemot den andra parten, såvida inte annat följer av bestämmelserna i dessa Allmänna villkor, i TRAV eller av särskild överenskommelse mellan parterna, ej ersättnings- eller skadeståndsskyldig för: ...”</p> <p>I punkterna (1) och (4) stryks orden ”försening eller”.</p>	<p>Villkoret är ett finansiellt villkor som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Frågor om ansvar, ersättning och regress bör regleras mellan parterna för att undvika att störningar i trafiken som orsakas av en part leder till långvariga processer. Tydliga villkor i detta avseende torde vara viktiga för både infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen. Villkoret är dessutom av sådan karaktär att det skall vara lika för alla parter som sluter avtal med Banverket för trafikering av statens spåranläggningar, varför det bör ingå i detta avtal.</p> <p>Villkoret har förtydligats genom tillägget ”mellan parterna”.</p> <p>Orden ”eller skall utgå till tredje man” stryks då part inte kan vara bunden av vad den andra parten avtalar med tredje man. Ansvaret gentemot tredje man regleras i övrigt i järnvägstrafiklagen (1985:192).</p> <p>Orden ”försening eller” i punkt (1) och (4) stryks eftersom villkoren i avsnitt 17 stryks.</p> <p>Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför så som framgår bredvid.</p>

Villkor	Fastställande	Skäl
16.2 – 16.7	Villkoren fastställs så som de är skrivna i avtalsförslaget.	Se första stycket i skälen till punkt 16.1.
17.1 – 3	Villkoren stryks.	<p>Ansvar vid försening hör till de villkor som bör finnas i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. De delar av dessa villkor som behöver regleras i avtal för trafikering av statens spåranläggningar är de som reglerar förhållandena mellan Banverket och det järnvägsföretag som Banverket sluter avtalet med.</p> <p>Regleringen av ansvar vid försening är direkt beroende av de principer som enligt punkt 17.1 skall finnas i bilaga 1.2 Allmänna villkor. Denna bilaga finns inte och är enligt uppgift inte utarbetad. Därmed saknas de nödvändiga förutsättningarna för att Järnvägsstyrelsen skall kunna fastställa villkoren i punkt 17.1 – 3. Järnvägsstyrelsen kan därmed inte heller fastställa vilka delar av villkoren som skall ingå i avtal för att trafikera statens spåranläggningar och vilka som endast rör relationen till annat järnvägsföretag än det som Banverket sluter avtalet med.</p> <p>Mot bakgrund av det ovan nämnda stryks villkoren.</p>
18.1, andra meningen	Villkoret fastställs enligt följande: ”Vad BV enligt lag eller annan författning utgivit till tredje man i ersättning för skada får BV återkräva av TU endast om BV visar att TU vållat skadan.”	<p>Se första stycket i skälen till punkt 16.1.</p> <p>Villkoret har anpassats i förhållande till Järnvägsstyrelsens ställningstagande till den första meningen i punkt 18.1 (se ovan).</p> <p>Texten ”(se kapitel 19)” har strukits då Järnvägsstyrelsen anser att detta inte är en skälig hänvisning. Anledningen till detta är att det med denna hänvisning blir omöjligt för part att motbevisa att denne själv har vållat skadan. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.</p>
18.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: Texten ”(se kapitel 19)” stryks.	<p>Se första stycket i skälen till punkt 16.1.</p> <p>Texten ”(se kapitel 19)” har strukits då Järnvägsstyrelsen anser att detta inte är en skälig hänvisning. Anledningen till detta är att det med denna hänvisning blir omöjligt för part att motbevisa att denne själv har vållat skadan. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.</p>

Villkor	Fastställande	Skäl
18.3	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Se första stycket i skälen till punkt 16.1.
19.1 – 19.4	Villkoren fastställs såsom de är skrivna i avtalsförslaget.	Se första stycket i skälen till punkt 16.1.
19.5, första meningen	Villkoret stryks.	Villkoret hänvisar till punkt 17.1 Allmänna villkor. Eftersom 17.1 Allmänna villkor stryks, stryks även detta villkor. Se skälen till Järnvägsstyrelsens fastställande av punkterna 17.1 – 3 Allmänna villkor.
19.6	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: Orden ”försening eller” stryks.	Järnvägsstyrelsen har, av skäl som anges vid fastställandet av punkterna 17.1 – 3 Allmänna villkor, inte kunnat fastställa villkor om ansvar vid försening. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
20	Villkoret fastställs enligt följande: ”Vid olycka, tillbud till olycka och avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik skall anvisningar angivna i bilaga 1.4 följas. Bestämmelser ...”	Järnvägsstyrelsen anser att tillägget behövs eftersom olycka, tillbud och avvikelser skall hanteras på samma sätt. Bilaga 1.4 Allmänna villkor handlar dessutom om det nämnda. Villkoret fastställs därför som framgår bredvid.
22.1	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: Texten ”(varvid även avses T eller J)” stryks.	Villkoret behövs för ”force majeure – situationer” och skall vara lika för alla järnvägsföretag. Då Tågtrafikledningen och Järnvägsinspektionen inte längre finns skall denna del av villkoret strykas. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
22.2, första meningen	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret är ett administrativt villkor som behövs för att reglera förhållandet mellan Banverket och järnvägsföretaget i de fall staten behöver nyttja spåranläggningen. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
22.3	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs mot bakgrund av punkt 22.1 Allmänna villkor.
22.4	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs mot bakgrund av punkt 22.1 Allmänna villkor.

Villkor	Fastställande	Skäl
Bilaga 1.1	Villkoret fastställs med följande BVF:ar: BVF 051 BVF 051 bil. 9 BVF 053 BVF 504 BVF 521.10 BVF 586.20 BVF 586.60 BVF 592.11 med tilläggen BVK 503.006 och BVK 503.025 BVF 641.0 BVF 646.1 – 8 efter behov BVF 813 BVF 900.3 BVF 901 BVF 902 BVF 904 BVF 904.1 BVF 917 BVF 918 BVF 918 bilaga 1 BVF 999.10 BVF 999.11 BVF 999.17 BVF 999.18 BVF 999.19 BVF 999.2 BVF 999.22 BVF 999.6	Det är Järnvägsstyrelsen uppfattning att endast de uppräknade föreskrifterna behövs för att trafikera statens spåranläggningar. Vad gäller BVF 646.1 – 8 behövs endast de linjeböcker inom de trafikledningsområden där kapacitet har tilldelats samt angränsande trafikledningsområden (omledningssträckor). Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
Bilaga 1.4, punkt 1.1, första stycket, första meningen	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: ”(T)” skall strykas.	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras i händelse av olycka, tillbud eller avvikelser. ”T” betyder enligt punkt 2 Allmänna villkor ”Tågtrafikledningen” vilket inte längre är aktuellt. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
Bilaga 1.4, punkt 1.1, andra stycket, första meningen	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras i händelse av elolycka eller tillbud till elolycka. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Bilaga 1.4, punkt 1.2	Villkoret fastställs enligt följande: ”Även djurpåkörningar anmäls som	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras i händelse av djurpåkörning. Järnvägsstyrelsen anser att det fastställda

Villkor	Fastställande	Skäl
	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 TU dessutom skriftligen anmäla detta till BV.”	villkorets betydelse framgår tydligare med styrelsens ändringar. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
Bilaga 1.4, punkt 1.3	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: ”T” byts ut till ”trafikledning” och sista stycket stryks.	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras i händelse av olycka, tillbud eller avvikelser. ”T” betyder enligt punkt 2 Allmänna villkor ”Tågtrafikledningen” vilket inte längre är aktuellt, varför ”T” skall bytas ut till ”trafikledning”. Sista stycket är enligt Järnvägsstyrelsens uppfattning ett oacceptabelt villkor och skall därför strykas. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
Bilaga 1.4, punkt 1.4, första stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande tillägg: ”BV skall utan dröjsmål låta TU utredare få tillgång till uppgifter som behövs för utredningens genomförande, exempelvis ställverksregistreringar och registrerade säkerhetssamtal.”	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras vid utredning av olycka, tillbud eller avvikelser. För att en undersökning skall kunna genomföras med god kvalitet krävs att båda parter delger varandra sådan information som är väsentlig för undersökningen. Då båda parter utreder en händelse är det Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret skall vara ömsesidigt. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
Bilaga 1.4, punkt 1.4, andra stycket	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras vid utredning av olycka, tillbud eller avvikelser och fastställs därför som sådant.
Bilaga 1.4, punkt 1.4, nytt stycke	Villkoret fastställs enligt följande: ”Part skall, på begäran, delge den andra parten den skriftliga utredningsrapporten.”	Järnvägsstyrelsen anser att aktuell punkt skall innehålla information om skriftlig rapport. Kravet är hämtat från bilaga 1.4, punkt 2 E Allmänna villkor. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
Bilaga 1.4,	Villkoren fastställs enligt följande:	Järnvägsstyrelsen uppfattar att

Villkor	Fastställande	Skäl
punkt 2, B, C och E	B och C ersätts med följande: ”OLYCKSPLOTSANSVARIG BV 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.” E – villkoret i första meningen stryks, villkoren i andra och tredje meningarna stryks från denna plats i avtalsförslaget.	<p>samordningsansvarig och olycksplatsansvarig är en och samma person varför punkterna B och C ändras på så sätt som framgår bredvid.</p> <p>Skälen till ändringarna i punkt E är följande. Att utredning skall ske enligt gällande författningar behöver inte anges, varför den delen av villkoret stryks. Villkoret om skriftlig rapport har flyttats till bilaga 1.4, punkt 1.4 Allmänna villkor då det inte rör en funktion utan delgivning av utredning.. Villkoret att anmälan skall ske till olycksplatsansvarig när röjning får påbörjas, regleras i bilaga 1.4, punkt 3 Allmänna villkor. Även denna del kan därför strykas.</p> <p>Mot bakgrund av ovan fastställs villkoren så som framgår bredvid.</p>
Bilaga 1.4, punkt 3	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: ”...röjningstillståndet lämnas och fordonsröjningschefen meddelas detta” byts ut till ”...röjningstillstånd lämnas till de som skall leda röjningsarbetet”.	Villkoret behövs för att reglera vad som skall göras i samband med inträffad olycka eller tillbud till olycka. Då fordonsröjningschef inte är definierad i avtalet anser Järnvägsstyrelsen att röjningstillstånd skall lämnas till de som skall leda röjningen. Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
Bilaga 1.4, punkt 4, andra stycket	Villkoret fastställs enligt följande: ”TU skall för varje fordonstyp som används och som har utrymme för resande eller personal, lämna underlag för insatskort i enlighet med bilaga 1.4.2.”	Mot bakgrund av Statens haverikommissionens utredning (Påkörning, Kisa – Rimforsa 1996-10-09) bör insatskort finnas utifall en räddningsinsats behövs, till exempel om räddningstjänsten måste bryta sig in i ett fordon. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att insatskorten är ett tekniskt villkor som behövs för de fordon där det är nödvändigt att komma in till dem som färdas i fordonet. En snabb räddningsinsats kan försvåras utan dessa insatskort varför villkoret behövs som förutsättning i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
Bilaga 1.4.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Bilagan förtydligar vilka uppgifter som skall lämnas enligt bilaga 1.4, punkt 4, andra stycket Allmänna villkor. Eftersom nämnda villkor behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar fastställs bilaga 1.4.2 som den är.
Bilaga 1.5,	Villkoret fastställs så som det är	Villkoret behövs eftersom det är knutet till punkt

Villkor	Fastställande	Skäl
punkt 1, andra stycket	skrivet i avtalsförslaget.	19.4 Allmänna villkor. Eftersom skadehantering kan göras av båda parter behövs villkoret och fastställs därför så som det är föreslaget. För att uppmärksamma part om att anvisningarna i denna bilaga inte gäller för parts regresskrav för skada på tredje man är det Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret behövs. Mot bakgrund av ovan skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Bilaga 1.5, punkt 2, första stycket med strecksatserna	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs eftersom det är knutet till punkt 19.4 Allmänna villkor. För att en enhetlig skadehantering skall kunna genomföras behövs gemensamma kategorier av olyckor, varför villkoret fastställs som sådant.
Bilaga 1.5, punkt 3.1	Villkoret fastställs enligt följande: ”Olycka i tågrörelse, vagnuttagning eller växling utreds med avseende på skadereglering av BV och TU.”	Villkoret behövs eftersom det är knutet till punkt 19.4 Allmänna villkor. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret endast rör utredning för att reglera skada, vilket har förtydligats. Mot bakgrund av detta har anmärkningen strukits från villkoret och villkoret fastställs så som det är skrivet bredvid.
Bilaga 1.5, punkt 3.2	Villkoret fastställs enligt följande: ”Plankorsningsolycka utreds med avseende på skadereglering av BV.”	Villkoret behövs eftersom det är knutet till punkt 19.4 Allmänna villkor. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret endast rör utredning för att reglera skada, vilket har förtydligats. Polisens utredning har inte som syfte att reglera skada varför uppgiften om polisutredning stryks. ”T” stryks eftersom ”T” enligt punkt 2 Allmänna villkor står för Tågtrafikledningen. Mot bakgrund av detta fastställs villkoret så som det är skrivet bredvid.
Bilaga 1.5, punkt 4.2	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget med följande ändring: I anmärkningen byts ordet ”vem” till ”vad”.	Villkoret behövs eftersom det är knutet till punkt 19.4 Allmänna villkor. Ändringen i anmärkningen motiveras av att det i punkt 19.3 Allmänna villkor talas om <i>vad</i> som har orsakat skadan, inte <i>vem</i> . Villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
Bilaga 1.5,	Villkoren fastställs så som de är	Villkoren behövs eftersom de är knutna till punkt

Villkor	Fastställande	Skäl
punkt 5.1 – 5.5	skrivna i avtalsförslaget med följande ändring: I punkt 5.5 stryks ”(= indirekt skada)”.	19.4 Allmänna villkor. ”Indirekt skada” stryks för att villkoret i denna punkt skall överensstämma med punkt 19.4 Allmänna villkor. Villkoren fastställs därför så som framgår bredvid.
Bilaga 1.5, punkt 6.1 – 6.5	Villkoren fastställs såsom de är skrivna i avtalsförslaget.	Villkoren behövs eftersom de är knutna till punkt 19.4 Allmänna villkor. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Bilaga 1.5, punkt 7	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret behövs eftersom det är knutet till punkt 19.4 Allmänna villkor. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Bilaga 1.5, punkt 8.1 – 8.4	Villkoren fastställs såsom de är skrivna i avtalsförslaget.	Villkoren behövs eftersom de är knutna till punkt 19.4 Allmänna villkor. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Bilaga 1.5, punkt 9	Villkoret stryks från denna plats i avtalsförslaget.	Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att villkoret redan regleras i punkt 16.3 Allmänna villkor. Villkoret behövs därför inte här.
Bilaga 1.5, underbilagorna A och B	Villkoren fastställs såsom de är skrivna i avtalsförslaget.	Villkoren behövs eftersom de är knutna till punkt 19.4 Allmänna villkor. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.

Järnvägsstyrelsen vidtar ingen åtgärd med anledning av bilagorna 1.2, 1.6 och 1.7 Allmänna villkor eftersom dessa inte är utarbetade alternativt utgår.

Bilaga 2

TKAB har inte framfört några synpunkter på denna bilaga varför den heller inte har prövats av Järnvägsstyrelsen.

Bilaga 3

TKAB har yrkat att de sista fyra styckena på sista sidan i bilagan skall strykas. Järnvägsstyrelsen har gått igenom hela bilagan för att kunna bedöma huruvida dessa stycken kan strykas.

Järnvägsstyrelsen fastställer följande villkor.

Villkor	Fastställande	Skäl
Bilaga 3, de sista fyra styckena i bilagan	Villkoren fastställs såsom de är skrivna i avtalsförslaget.	Bilagan reglerar eldebitering vilket är ett finansiellt villkor som behövs för att trafikera statens spåranläggningar. Mot bakgrund av detta skall villkoren gälla och fastställs därför som sådana.

Bilaga 4

TKAB har endast framfört synpunkter på punkt 1.5 i bilagan varför Järnvägsstyrelsen endast prövar nämnda punkt.

Järnvägsstyrelsen fastställer följande villkor.

Villkor	Fastställande	Skäl
Bilaga 4, punkt 1.5	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Detta är ett finansiellt villkor som behövs i avtal för trafikering av statens spåranläggningar. Villkoret bör vara lika för alla järnvägsföretag. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.

Bilaga 5

Bilagan finns inte och några synpunkter på detta förhållande har inte framförts av TKAB. Av dessa anledningar har Järnvägsstyrelsen inte prövat bilagan.

K-TRAV

TKAB har inte lämnat några synpunkter på K-TRAV men då delar av K-TRAV är en utveckling av och komplement till TRAV och Allmänna villkor har Järnvägsstyrelsen gått igenom även detta avtal. Endast de punkter i K-TRAV vilka kan knytas till sådana villkor i andra avtal som TKAB har haft synpunkter på, har prövats av Järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen fastställer följande villkor.

Villkor	Fastställande	Skäl
Punkt 2, första stycket	Villkoret fastställs enligt följande: ”Banstandard för de av TKAB trafikerade sträckorna som detta avtal omfattar redovisas i Bandeklarationen	Villkoret är en utveckling av och komplement till TRAV och Allmänna villkor vad gäller Banstandard. Mot bakgrund av regleringen av Banstandard i TRAV och Allmänna villkor har

Villkor	Fastställande	Skäl
	och i de av BV redovisade Banstandardförutsättningarna, enligt bilaga 1.2.”	aktuellt villkor anpassats till den där förekommande terminologin. Villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.
Punkt 2, andra stycket	Villkoret fastställs såsom det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret är en utveckling av och komplement till TRAV och Allmänna villkor vad gäller Banstandard. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Punkt 5, första stycket	Villkoret fastställs enligt följande: ”Större förändringar av detta avtal skall föregås av ny förhandling.”	Järnvägsstyrelsen tolkar villkoret på sådant sätt att det är en utveckling av och komplement till punkt 11.1 Allmänna villkor. Mot bakgrund av regleringen i punkt 11.1 behövs endast det som fastställts och villkoret fastställs därför så som framgår bredvid.
Punkt 5, andra stycket	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret är en utveckling av och komplement till de finansiella villkoren i TRAV och Allmänna villkor. Villkoret reglerar ytterligare möjligheter att få ersättning vid ändrade förutsättningar. Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Punkt 6	Villkoret fastställs så som det är skrivet i avtalsförslaget.	Villkoret är en utveckling av och komplement till punkt 12 TRAV och punkt 8 Allmänna villkor. Järnvägsstyrelsen har fastställt punkt 8 Allmänna villkor som sådant (se ovan). Mot bakgrund av detta skall villkoret gälla och fastställs därför som sådant.
Punkt 7	Villkoret fastställs enligt följande: ”Detta avtal gäller under tidsperioden 2004-06-13 – 2004-12-11.”	Enligt punkt 11.4 TRAV upphör K-TRAV att gälla utan särskild uppsägning när TRAV upphör att gälla. Dessutom gäller K-TRAV enligt avtalets försättsblad under perioden T04.1, vilken enligt ”Supplement till Järnvägsnätbeskrivning 2004” gäller till 2004-12-11. Mot bakgrund av detta kan K-TRAV endast gälla till den 11 december 2004 och villkoret fastställs därför så som det är skrivet bredvid.

Bilaga 1 med underbilagorna 1.1 och 1.2 samt bilagorna 2 och 3 till K-TRAV

TKAB har inte framfört några synpunkter som kan knytas till bilagorna varför de inte har prövats av Järnvägsstyrelsen.

I ärendets slutgiltiga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, chefen för tekniska

enheten Ove Andersson, chefen för juridiska enheten, chefsjuristen Patrik Havermann och handläggarna Stig Brahn, Caroline Ellström och Anders Lidell, samtliga föredragande.

Ulf Lundin
Generaldirektör

Detta beslut kan överklagas enligt 11 kap. 1 § järnvägslagen hos allmän förvaltningsdomstol, se bilaga.

Likalydande till:

Banverket

Kopia till:

Näringsdepartementet
Tågoperatörerna

Bilaga:

Hur man överklagar