



Regelrådet	
Ank	2016 -02- 25
Dnr	RR 2016 -000073

Katarina 30/3

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss som rör Transportstyrelsens föreskrifter om industrispår

1 meddelande

FB-TS-RES-VJ-Administration <vjadministration@transportstyrelsen.se>

25 februari 2016

13:11

Till: "info@aak.com" <info@aak.com>, "tobias.brauer@electrolux.se" <tobias.brauer@electrolux.se>, "info@elektrokoppar.se" <info@elektrokoppar.se>, "info@impregna.se" <info@impregna.se>, "kenneth.karlsson@hedins.se" <kenneth.karlsson@hedins.se>, "hallquist.atervinning@telia.com" <hallquist.atervinning@telia.com>, "info@rundvirke.se" <info@rundvirke.se>, "info.group@sandvik.com" <info.group@sandvik.com>, "info@strangbetong.se" <info@strangbetong.se>, "info@abetong.se" <info@abetong.se>, "info@aditrologistics.com" <info@aditrologistics.com>, "info.ethy@akzonobel-chemicals.com" <info.ethy@akzonobel-chemicals.com>, "info@eka.com" <info@eka.com>, "Allbo lärcenter, komvux" <klk@alvesta.se>, "info@skoghall.com" <info@skoghall.com>, "info-munkedals@arcticpaper.com" <info-munkedals@arcticpaper.com>, "per.andersson@ardaghgroup.com" <per.andersson@ardaghgroup.com>, "info@arriva.se" <info@arriva.se>, "did-sweden@ashland.com" <did-sweden@ashland.com>, "info.hagglunds@baesystems.se" <info.hagglunds@baesystems.se>, "ulf.elmer@barilla-wasa.com" <ulf.elmer@barilla-wasa.com>, "malmo@begroup.se" <malmo@begroup.se>, "ulf.lofgren@befesa.abengoa.com" <ulf.lofgren@befesa.abengoa.com>, "info@benders.se" <info@benders.se>, "info@bergstimber.se" <info@bergstimber.se>, "trafik@bjs-club.se" <trafik@bjs-club.se>, "info@bharatforgekilsta.com" <info@bharatforgekilsta.com>, "bilfix@telia.com" <bilfix@telia.com>, "info@billerudkorsnas.com" <info@billerudkorsnas.com>, "blasterochlack@hotmail.com" <blasterochlack@hotmail.com>, "bodafors.tra@bodafors.se" <bodafors.tra@bodafors.se>, "info.bergsoe@boliden.com" <info.bergsoe@boliden.com>, "info.ronnskar@boliden.com" <info.ronnskar@boliden.com>, "service@computershare.com" <service@computershare.com>, "info@fortum.com" <info@fortum.com>, "info@bsmekaniska.se" <info@bsmekaniska.se>, "anders.karlsson@akzonobel.se" <anders.karlsson@akzonobel.se>, "info@catenafastigheter.se" <info@catenafastigheter.se>, "info@cementa.se" <info@cementa.se>, "tommy.holm@coop.se" <tommy.holm@coop.se>, "info@sapagroup.com" <info@sapagroup.com>, "info@dannemoramineral.se" <info@dannemoramineral.se>, "info@ljungberg.se" <info@ljungberg.se>, "info@domsjoe.com" <info@domsjoe.com>, "info@draka.se" <info@draka.se>, "gas.foretagskundservice@eon.se" <gas.foretagskundservice@eon.se>, "christopher.thelin@eon.se" <christopher.thelin@eon.se>, "Mats.andersson@giganten.se" <Mats.andersson@giganten.se>, "esab.sverige@esab.se" <esab.sverige@esab.se>, "adm@essingerail.se" <adm@essingerail.se>, "anders.thyman@eurenco.com" <anders.thyman@eurenco.com>, "info@euromaint.com" <info@euromaint.com>, "rolf.nilsson@expert.se" <rolf.nilsson@expert.se>, "info@fagersta-stainless.se" <info@fagersta-stainless.se>, "info.se@feralco.com" <info.se@feralco.com>, "info@flogas.se" <info@flogas.se>, "veteranjarnvagen@veteranjarnvagen.se" <veteranjarnvagen@veteranjarnvagen.se>, "info@greencargo.com" <info@greencargo.com>, "johan.olofsson@gallotimber.se" <johan.olofsson@gallotimber.se>, "info@gallo.nu" <info@gallo.nu>, "info@portgot.se" <info@portgot.se>, "joakim.fernblad@hansandersson.se" <joakim.fernblad@hansandersson.se>, "johan.k.andersson@hansandersson.se" <johan.k.andersson@hansandersson.se>, "info@holmenpaper.com" <info@holmenpaper.com>, "christer.olsson@hafpark.se" <christer.olsson@hafpark.se>, "jonathan.hasselquist@hotmail.com" <jonathan.hasselquist@hotmail.com>, "info@iggesund.com" <info@iggesund.com>, "info@swedspan.se" <info@swedspan.se>, "kundservice.mitt@ilrecycling.com" <kundservice.mitt@ilrecycling.com>, "libo@libo.se" <libo@libo.se>, "info.stenungsund@ineos.com" <info.stenungsund@ineos.com>, "info@inlandsbanan.se" <info@inlandsbanan.se>, "stefan.pettersson@railrex.com" <stefan.pettersson@railrex.com>, "info@jernhusen.se" <info@jernhusen.se>, "info@jastbolaget.se" <info@jastbolaget.se>, "mathias.johansson@jonkoping.se" <mathias.johansson@jonkoping.se>, "info@kalmarveterantag.se" <info@kalmarveterantag.se>, "karlshamnkraft@eon.se" <karlshamnkraft@eon.se>, "info@kemetyl.se" <info@kemetyl.se>, "info.kemirakemi@kemira.com" <info.kemirakemi@kemira.com>, "info@stenvalls.se" <info@stenvalls.se>, "hew@kubal.se" <hew@kubal.se>, "info@kuusakoski.com" <info@kuusakoski.com>, "magnus.oberg@lantmannen.com" <magnus.oberg@lantmannen.com>, "info.lantbruk@lantmannen.com" <info.lantbruk@lantmannen.com>, "petter.melin@lantmannen.com" <petter.melin@lantmannen.com>, "kommun@laxa.se" <kommun@laxa.se>, "info@lindbergs.se" <info@lindbergs.se>, "info@lkab.com" <info@lkab.com>, "info@logent.se" <info@logent.se>, "info@lucchini.se" <info@lucchini.se>, "karleinar.johansson@igs.nu"

<karleinar.johansson@igs.nu>, "info@lundstams.se" <info@lundstams.se>, "info@lofbergslila.se" <info@lofbergslila.se>, "robert.wobom@sturestaden.se" <robert.wobom@sturestaden.se>, "info@borlind.nu" <info@borlind.nu>, "tomas.hugosson@metsatissue.com" <tomas.hugosson@metsatissue.com>, "info@midwaggon.se" <info@midwaggon.se>, "post.valasen@moelven.com" <post.valasen@moelven.com>, "reception.dynas@mondigroup.com" <reception.dynas@mondigroup.com>, "info.orebro@mondipackaging.com" <info.orebro@mondipackaging.com>, "info@motalatrain.se" <info@motalatrain.se>, "post@malarenergi.se" <post@malarenergi.se>, "george.afram@ncc.se" <george.afram@ncc.se>, "info@nilsongroup.com" <info@nilsongroup.com>, "nbvj@nbvj.se" <nbvj@nbvj.se>, "sugarinfo@nordicsugar.com" <sugarinfo@nordicsugar.com>, "info@octowood.se" <info@octowood.se>, "info.ch@omya.com" <info.ch@omya.com>, "christer.norefors@procordia.se" <christer.norefors@procordia.se>, "karlsson.gkb@telia.com" <karlsson.gkb@telia.com>, "info@osram.se" <info@osram.se>, "pressplate@outokumpu.com" <pressplate@outokumpu.com>, "ovako.webmaster@ovako.com" <ovako.webmaster@ovako.com>, "mans.ohlsson@ovako.com" <mans.ohlsson@ovako.com>, "info@ovako.com" <info@ovako.com>, "Sulev.pull@perstorp.com" <Sulev.pull@perstorp.com>, "kundtjanst.meddelande@posten.se" <kundtjanst.meddelande@posten.se>, "info.gor@preem.se" <info.gor@preem.se>, "info@qwickab.se" <info@qwickab.se>, "info@ragnsells.se" <info@ragnsells.se>, "info@railcare.se" <info@railcare.se>, "info@ramnas.com" <info@ramnas.com>, "info@tsab.com" <info@tsab.com>, "Fos.rec@rexam.com" <Fos.rec@rexam.com>, "info@rothneros.com" <info@rothneros.com>, "sverige@ruukki.com" <sverige@ruukki.com>, "information@rasjokross.se" <information@rasjokross.se>, "info@saab.se" <info@saab.se>, "isover@isover.se" <isover@isover.se>, "info@sakab.se" <info@sakab.se>, "info@sandvikenenergi.se" <info@sandvikenenergi.se>, "info.profiler.se@sapagroup.com" <info.profiler.se@sapagroup.com>, "info@sca.com" <info@sca.com>, "lorenz.holmgren@sca.com" <lorenz.holmgren@sca.com>, "kundservice@foretagsfakta.se" <kundservice@foretagsfakta.se>, "anders.nilsson@sca.com" <anders.nilsson@sca.com>, "info.forestproducts@sca.com" <info.forestproducts@sca.com>, "industrier@scana.no" <industrier@scana.no>, "info@setragroup.se" <info@setragroup.se>, "info@siljan.com" <info@siljan.com>, "pierre.ottinger-frick@skanlog.com" <pierre.ottinger-frick@skanlog.com>, "mikael.rolfson@skanska.se" <mikael.rolfson@skanska.se>, "kundservice.sverige@skf.com" <kundservice.sverige@skf.com>, "nwp@norrskog.se" <nwp@norrskog.se>, "info@skanskajarnvagar.se" <info@skanskajarnvagar.se>, "info.kraftliner@smurfitkappa.se" <info.kraftliner@smurfitkappa.se>, "contact@smurfitkappa.se" <contact@smurfitkappa.se>, "sbr@solorbioenergi.com" <sbr@solorbioenergi.com>, "info@ssabox.com" <info@ssabox.com>, "kundservice@st1.se" <kundservice@st1.se>, "jonas.sidena@st1.se" <jonas.sidena@st1.se>, "info@stenarecycling.se" <info@stenarecycling.se>, "info@skaj.se" <info@skaj.se>, "anna.eklof@storaenso.com" <anna.eklof@storaenso.com>, "hylte@storaenso.com" <hylte@storaenso.com>, "inger.falck@storaenso.com" <inger.falck@storaenso.com>, "kjell.kumlin@storaenso.com" <kjell.kumlin@storaenso.com>, "stefan.ronnkvist@storaenso.com" <stefan.ronnkvist@storaenso.com>, "benny.nilsson@miljobolaget.se" <benny.nilsson@miljobolaget.se>, "info@sura.se" <info@sura.se>, "info@sveaskog.se" <info@sveaskog.se>, "info@swedtrac.com" <info@swedtrac.com>, "info@swedwire.se" <info@swedwire.se>, "info@smok.nu" <info@smok.nu>, "info@mefos.se" <info@mefos.se>, "epost@sysav.se" <epost@sysav.se>, "okbv@okbv.se" <okbv@okbv.se>, "info@soderenergi.se" <info@soderenergi.se>, "ola.a.olsson@sodra.com" <ola.a.olsson@sodra.com>, "info@bastutraskterminalen.se" <info@bastutraskterminalen.se>, "info@tibnor.se" <info@tibnor.se>, "registrator@sl.se" <registrator@sl.se>, "olle.pettersson@tratag.se" <olle.pettersson@tratag.se>, "service@tschakt.se" <service@tschakt.se>, "info@tagakeriet.se" <info@tagakeriet.se>, "info@uddevalla-hamn.se" <info@uddevalla-hamn.se>, "patrik.olin@univareurope.com" <patrik.olin@univareurope.com>, "info@ursviken.com" <info@ursviken.com>, "foretagskundservice@vattenfall.com" <foretagskundservice@vattenfall.com>, "christian.drott@vida.se" <christian.drott@vida.se>, "magnus.peterson@vida.se" <magnus.peterson@vida.se>, "info@vida.se" <info@vida.se>, "jknutss3@volvocars.com" <jknutss3@volvocars.com>, "info@vn.vossloh.com" <info@vn.vossloh.com>, "yara.sverige@yara.com" <yara.sverige@yara.com>, "jorgen.eriksson@akersrolls.com" <jorgen.eriksson@akersrolls.com>, "ordforande@bodaskogsjarnvag.se" <ordforande@bodaskogsjarnvag.se>, "srjmf@srjmf.se" <srjmf@srjmf.se>, "agj@agj.net" <agj@agj.net>, "munkedalsjarnvag@spray.se" <munkedalsjarnvag@spray.se>, "info@wjf.se" <info@wjf.se>, "info@jtj.se" <info@jtj.se>, "oslj@telia.com" <oslj@telia.com>, "kontakt@sklj.se" <kontakt@sklj.se>, "sh@smalsparet.nu" <sh@smalsparet.nu>, "magnus.andersson@smalsparet.se" <magnus.andersson@smalsparet.se>, "info@tagoperatorerna.se" <info@tagoperatorerna.se>, "kontakt@jhrf.se" <kontakt@jhrf.se>, "info@museibanorna.se" <info@museibanorna.se>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, "info@gotlandstaget.se" <info@gotlandstaget.se>, "info@ohsaban.com" <info@ohsaban.com>

Hej!

Välkommen att ta del av **remiss av** Transportstyrelsens föreskrifter om industrispår som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna ska tillämpas av infrastrukturförvaltare med industrispår.

Ni hittar föreskriftsförslagen och tillhörande dokument på:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast fredagen den 8 april 2016**.

Vänligen ange diariernr TSF 2015-121.

Svara per e-post till: jarnvag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta:

Lotta Annerberg
Utredare sektion infrastruktur
ann-charlotte.annerberg@transportstyrelsen.se
Direkt: 010-495 55 26



[Regler](#) [Remisser](#) [Remiss so...](#)

Remiss som rör föreskrifter om järnvägsverksamhet

Remissvar lämnas senast fredag den 8 april 2016. Ange diarienummer TSF 2015-121 när du lämnar dina synpunkter.

Välkommen att lämna synpunkter på förslag på föreskrifter om

- säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår
- ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:34) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg
- ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:35) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet
- spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur.

Föreskriftsförslagen

Transportstyrelsen har tagit fram förslag till nya föreskrifter som omfattar privatägd järnvägsinfrastruktur som enbart används för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik, s.k. industrispår. Föreskrifterna innebär att aktuella infrastrukturförvaltare inte kommer att omfattas av nuvarande föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg (TSFS 2015:34).

Synpunkter lämnas skriftligen till jarnvag@transportstyrelsen.se eller till följande adress:

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Kontakt

Om ni har frågor med anledning av föreskriftsförslagen eller konsekvensutredningen är ni välkomna att kontakta mig:

Lotta Annerberg, Telefon 010-495 55 26,
e-post: ann-charlotte.annerberg@transportstyrelsen.se

För att läsa missiv, remissförslag och konsekvensutredning se under relaterad information.

Relaterad information

[Föreskrifter om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur \(2\).pdf](#)

PDF 18 kB

[Föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för industrispår 22 januari.pdf](#)

PDF 29 kB

[Föreskrifter om ändring i TSFS 2015-34. 20160122.pdf](#)

PDF 19 kB

[Föreskrifter om ändring i TSFS 2015-35. 20160122.pdf](#)

PDF 21 kB

[Konsekvensutredning 20160224.pdf](#)

PDF 221 kB

[Remissmissiv 20160225.pdf](#)

PDF 35 kB

Transportstyrelsens föreskrifter om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

JÄRNVÄG

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 4 § järnvägsförordningen (2004:526) att spåranläggningar som inte ska anses som järnvägsinfrastruktur, och därmed falla utanför järnvägslagens (2004:519) tillämpningsområde, är

1. tivolianordningar enligt 2 kap. 13 § ordningslagen (1993:1617),
2. bergbanor,
3. gruvbanor avsedda för malmbrytning och som saknar förbindelse med järnvägsinfrastruktur,
4. spåranläggningar som är upplåtna endast för trampdressiner,
5. spåranläggningar som är avsedda endast för förflyttningar av kranar, traverser och liknande, samt
6. andra korta spåranläggningar som är upplåtna endast för godstrafik och som saknar förbindelse med järnvägsinfrastruktur.

Denna författning träder i kraft den 1 augusti 2016 då Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:2) om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur-ska upphöra att gälla.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Lotta Annerberg
(Väg- och järnvägsavdelningen)

Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår;

TSFS 2016:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

JÄRNVÄG

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526).

Tillämpningsområde och definitioner

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) för infrastrukturförvaltare av sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 2 den lagen. Dessa infrastrukturförvaltare omfattas således inte av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:34) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg.

2 § De beteckningar som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i järnvägslagen (2004:519) och i järnvägsförordningen (2004:526). Därutöver används följande definitioner.

<i>ibruktagandebesiktning</i>	en teknisk kontroll som utförs före driftsättning av en spåranläggning och som säkerställer att dess utförande överensstämmer med aktuella normer och bygghandlingar
<i>industrispår</i>	sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 2 järnvägslagen
<i>internrevision</i>	en systematisk undersökning för att avgöra om säkerhetspåverkande aktiviteter och tillhörande resultat överensstämmer med vad som planerats och om aktiviteterna genomförts på ett effektivt sätt och är lämpliga för att nå målen
<i>riskhantering</i>	systematisk användning av strategier, förfaranden och metoder för att analysera, utvärdera och kontrollera risker

TSFS 2016:

<i>säkerhetsbesiktning</i>	de kontroller som syftar till att fastställa de åtgärder som krävs för att upprätthålla de funktioner som har betydelse för trafiksäkerheten
<i>underhåll</i>	samtliga åtgärder under ett järnvägsfordons, ett säkerhetstillbehörs eller en järnvägsinfrastrukturs livstid avsedda att bibehålla dem i, eller återställa dem till, ett sådant tillstånd att de kan utföra nödvändiga funktioner som har betydelse för trafiksäkerheten

Säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltare av industrispår

Grundläggande krav på säkerhetsstyrningssystemet

3 § Genom säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som verksamheten ger upphov till kunna hanteras på ett betryggande sätt. Detta inkluderar risker hos anlitade entreprenörer.

Säkerhetsstyrningssystemet ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs.

Säkerhetsstyrningssystemets omfattning

4 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska bestå minst av följande delar:

1. En beskrivning av hur ansvar, arbetsuppgifter och befogenheter är fördelade för dem som leder, utför eller kontrollerar arbete som påverkar trafiksäkerheten.

2. Förfaranden som säkerställer att de som utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten är lämpliga med hänsyn till hälsotillstånd och personliga förhållanden samt har rätt kompetens för sina uppgifter.

3. Förfaranden för riskhantering vid ändringar i verksamheten som påverkar trafiksäkerheten.

4. Förfaranden som säkerställer att nationella bestämmelser och myndighetsbeslut som gäller för organisationen identifieras och följs.

5. Förfaranden som säkerställer att olyckor, tillbud och andra avvikelser utreds samt att förebyggande åtgärder vidtas.

6. Förfaranden för hur nödsituationer hanteras.

7. Förfaranden som säkerställer att information som rör trafiksäkerheten dokumenteras och behandlas inom organisationen, samt förmedlas till andra aktörer som är verksamma på järnvägsinfrastrukturen.

8. Förfaranden för hantering och styrning av dokument som är viktiga för trafiksäkerheten.

9. Bestämmelser om återkommande internrevision av säkerhetsstyrningssystemet.

Enligt sändlista

Remiss som rör föreskrifter om järnvägsverksamhet

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag på nya föreskrifter om

- säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår
- ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:34) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg
- ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:35) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet
- spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur.

Om föreskriftsförslagen

Transportstyrelsen har tagit fram förslag till nya föreskrifter som omfattar privatägd järnvägsinfrastruktur som enbart används för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik, s.k. industrispår. Föreskrifterna innebär att aktuella infrastrukturförvaltare inte kommer att omfattas av nuvarande föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg (TSFS 2015:34).

Den största skillnaden mellan kraven i föreskrifterna är att de infrastrukturförvaltare som omfattas av de nya kraven inte kommer att omfattas av kommissionens förordningar som TSFS 2015:34 hänvisar till eller de förordningar som reglerar gemensamma säkerhetsmetoder inom järnvägsområdet.

Förslaget till nya föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår medför ett

behov av mindre justeringar i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2015:34 och TSFS 2015:35.

I samband med framtagande av föreskriftsförslaget har en översyn av Järnvägsstyrelsens föreskrifter om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:2) genomförts.

Remissvar

Ni ges härmed tillfälle att komma in med synpunkter på föreskriftsförslagen och på konsekvensutredningen. Synpunkterna lämnas skriftligen **senast den 8 april 2016** per e-post till jarnvag@transportstyrelsen.se med angivande av vår beteckning **TSF 2015-121**.

Med vänlig hälsning

Lena Ersson
Chef enheten för juridik, Väg- och järnvägsavdelningen

Bilagor

Föreskriftsförslag
Konsekvensutredning
Sändlista externremiss

Intern remiss

Enhet
Enheten för trafikföretag
Enheten för teknik och trafik
Enheten för juridik
Enheten för behörigheter
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:35) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

JÄRNVÄG

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 2 § och 3 kap. 12 § järnvägsförordningen (2004:526) att 8 § styrelsens föreskrifter (TSFS 2015:35) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet ska ha följande lydelse.

Säkerhetstillstånd

8 § Ansökan om säkerhetstillstånd ska lämnas i det formulär som Transportstyrelsen har anvisat och ska innehålla

1. uppgifter om sökandens namn, postadress, telefonnummer, organisationsnummer eller motsvarande,
2. uppgifter om organisationsform och ägarstruktur samt organisation och befogenhetsfördelning,
3. kontakt- och personuppgifter för personer med ansvar för järnvägsverksamheten,
4. handlingar som visar yrkeskunnande för de personer som ansvarar för järnvägsverksamheten,
5. uppgift om tillståndet ska begränsas till endast trafikledning,
6. resurser i form av antal personal (inklusive inhyrd) för drift av järnvägsverksamheten,
7. en förteckning över vilken typ av egna järnvägsfordon (inklusive inhyrda) som ska användas för underhåll av järnvägsinfrastrukturen,
8. uppgifter om inköpta tjänster för underhåll av järnvägsinfrastrukturen,
9. uppgifter om ekonomisk förmåga,
10. verksamhetens säkerhetsstyrningssystem, och
11. verksamhetens övriga säkerhetsbestämmelser.

Ansökan om säkerhetstillstånd avseende infrastrukturförvaltare av industrispår, enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS xxxx:xxxx) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår behöver inte innehålla det som anges i första stycket 5.

Denna författning träder i kraft den 1 augusti 2016.

TSFS 20:

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Lotta Annerberg
(Väg- och järnvägsavdelningen)

Konsekvensutredning - Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till nya föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem¹ och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår².

Syftet med föreskrifterna är att anpassa kraven efter den verksamhet som bedrivs på industrispår.

Föreskriftsförslaget medför ett behov av mindre justeringar i Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg (TSFS 2015:34) och i Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet (TSFS 2015:35).

I samband med framtagande av föreskriftsförslaget har en översyn av Järnvägstyrelsens föreskrifter om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:2) genomförts.

Bakgrund

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen. En förutsättning för att beviljas säkerhetstillstånd är bland annat att den sökande uppfyller kraven i järnvägslagen om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 25 § 1 samma lag. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning.

Idag gäller att samtliga infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd ska följa Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:34) om

¹ Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

² Med industrispår avses järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods, 1 kap. 1a § 2 järnvägslagen.

säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg. Dessa föreskrifter trädde i kraft den 1 juli 2015 och innehåller, när det gäller krav på säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser, hänvisningar till kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd.

Med utgångspunkt i järnvägssäkerhetsdirektivet³ har allt fler EU-gemensamma krav kommit att tillämpas för EU:s järnvägssystem. Förutom ovan nämnda förordningar kan även nämnas kommissionens förordningar som reglerar vilka gemensamma säkerhetsmetoder som ska användas. Exempel på sådan EU-reglering är ”CSM RA”⁴ som reglerar riskhantering och ”CSM Monitoring”⁵ som handlar om att verksamhetsutövare ska övervaka sina egna processer.

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Förslag till nya föreskrifter för infrastrukturförvaltare av industrispår

Kraven i tidigare nämnda EU-förordningar är detaljerade och medför att kraven på vissa mindre infrastrukturförvaltare blir onödigt höga. En infrastrukturförvaltares verksamhet kan se väldigt olika ut från fall till fall. Som den ena ytterligheten kan anges Trafikverket som förvaltar statens järnvägsnät vilket utgör ungefär 14 500 kilometer. Som den andra ytterligheten kan anges ett industrispår om 35 meter där rörelser förekommer någon enstaka gång per månad. Det framstår inte som motiverat att ställa lika höga krav på de två nämnda verksamheterna.

Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet finns möjlighet att undanta vissa anläggningar från direktivets tillämpningsområde och de krav som anges i direktivet är därför inte anpassade till dessa anläggningar.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009

⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam metod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll

De anläggningar som får undantas från direktivets tillämpningsområde är:

- a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.
- b) Nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik.

Även om industrispår idag omfattas av den omfattande EU-regleringen så har Transportstyrelsen genom att sedan flera år tillbaka använda särskilda blanketter för ansökan om nytt eller omprövat säkerhetstillstånd för sidospår till viss del anpassat kravnivån till den berörda verksamheten. Införandet av TSFS 2015:34, som innehåller hänvisningar till förordning (EU) nr 1169/2010, har medfört att befintliga ansökningsblanketter behöver justeras. En sådan justering möjliggör inte längre samma anpassning av kravnivån eftersom frågorna i ansökningsblanketten direkt ska spegla de frågeställningar som framgår av förordningen. När det gäller undantagsmöjligheterna handlar det i samtliga fall om järnvägsnät som inte förvaltas av staten, d.v.s. Trafikverket. Eftersom det krävs tillstånd att bedriva järnvägstrafik för att transportera gods så är det järnvägsföretag med tillstånd som utför transporter av infrastrukturförvaltarens gods. Det finns även järnvägsnät där andras gods transporteras, d.v.s. gods som inte är infrastrukturförvaltarens gods. I sådana fall kan inte undantaget utnyttjas då järnvägssäkerhetsdirektivet inte ger möjlighet att meddela undantag för järnvägsnät där andras gods transporteras. Det innebär att t.ex. kommunala spår inte kan komma i fråga när det gäller undantag.

Eftersom det finns möjlighet att undanta vissa spåranläggningar från järnvägssäkerhetsdirektivets tillämpningsområde och från viss reglering som hänger samman med direktivet, finns en välgrundad anledning att se över regleringen. Det handlar inte om att ta fram något nytt tillstånd när det gäller infrastrukturförvaltare utan om att se över möjligheterna att tillämpa en lägre kravnivå när det gäller infrastrukturförvaltare av viss infrastruktur.

1.2 Justeringar i övriga föreskrifter

Förslaget till nya föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår medför ett behov av mindre justeringar i Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg (TSFS 2015:34) och i Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet (TSFS 2015:35).

1.3 Översyn av Järnvägsstyrelsens föreskrifter om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur

Någon översyn av dessa föreskrifter har inte genomförts sedan de trädde i kraft för tio år sedan och föreskrifterna behöver föras in i Transportstyrelsens författningssamling.

Översynen har inte visat på något behov av att justera sakinnehållet i föreskrifterna. Under de tio år som föreskrifterna funnits har det inte framkommit något som tyder på att fler eller färre järnvägsinfrastruktur-anläggningar bör anses vara spåranläggningar och därmed omfattas av föreskrifterna. Föreskriftsförslaget innehåller därför endast en mindre språklig justering och kommer inte att konsekvensutredas ytterligare.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

Om föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för industrispår inte tas fram kommer Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:34) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg fortsätta att gälla även för industrispår. Följden blir att de verksamheter som skulle kunna undantas enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, får högre krav ställda på sig än nödvändigt och alltför stora krav ställs på ett flertal mindre infrastrukturförvaltare. Krav som de har svårt att följa och som dessutom inte är rimliga utifrån den låga säkerhetsrisk som finns vid dessa infrastruktur-anläggningar. Det är viktigt att förbättra förutsättningarna för järnvägstransporter och därför bör de möjligheter lagstiftningen ger för att förenkla för aktörerna utnyttjas så långt det är möjligt.

3 Vad ska uppnås?

Transportstyrelsens mål med de nya föreskrifterna är att ställa krav på infrastrukturförvaltare av industrispår som står i proportion till den aktuella verksamheten. Det finns inte någon anledning att belasta dessa infrastrukturförvaltare med de detaljerade krav som följer av EU-regleringen.

4 Vilka möjliga lösningar finns?

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen kan inte se att det finns några alternativ till reglering då reglering krävs för att berörda anläggningar ska kunna undantas från gällande EU-reglering.

4.2 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har granskat två olika alternativ. Det första är att Transportstyrelsen föreskriver så att reglerna anpassas till infrastrukturförvaltare av industrispår.

Det andra alternativet är att föreskrifterna förutom industrispår även omfattar lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

4.2.1 Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att Transportstyrelsen ger ut föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser som anpassas utifrån att verksamheterna kan undantas från kraven i den harmoniserade EU-regleringen för infrastrukturförvaltare av industrispår.

Detta alternativ innebär att möjligheterna till undantag utnyttjats för industrispår d.v.s. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Föreskrifterna kan då anpassas till den typ av verksamhet som bedrivs på dessa industrispår.

När det gäller dessa infrastrukturförvaltare har Transportstyrelsen bedömt att de säkerhetsmässiga konsekvenserna av en olycka kan anses som minimala. Verksamheterna enligt ovan bedrivs vanligtvis på okomplicerade anläggningar och med låga hastigheter.

Detta alternativ medför behov av justeringar i TSFS 2015:34 i form av ett förtydligande om att industrispår inte omfattas av föreskrifterna samt information om i vilken föreskrift bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår återfinns. När det gäller TSFS 2015:35 har kravet på uppgift om att tillståndet ska begränsas till endast trafikledning tagits bort för industrispår. Detta då sådan verksamhet inte förekommer vid industrispår. I konsekvensutredningen ses justeringarna som en del av föreskriftsförslagen.

Alternativet kan innebära svårigheter för ett företag om det finns skillnader i kraven på säkerhetsstyrningssystemet för bedrivande av trafik (nationellt trafiksäkerhetstillstånd) och för infrastrukturförvaltning av den järnvägsinfrastruktur där trafiken bedrivs. Det kommer att finnas företag som omfattas av de föreslagna föreskrifterna men inte har möjlighet att omfattas av nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det kommer även att finnas företag som omfattas av nationellt trafiksäkerhetstillstånd men inte kommer att omfattas av de föreslagna föreskrifterna. Då det trots allt är större likheter mellan olika infrastrukturförvaltare än mellan

infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag så är detta alternativ det som har minst påverkan på konkurrensförhållandena mellan olika infrastrukturförvaltare.

4.2.2 Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att Transportstyrelsen ger ut föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser som anpassas utifrån att verksamheterna kan undantas från kraven i den harmoniserade EU-regleringen för infrastrukturförvaltare av industrispår samt för lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

Detta alternativ innebär att möjligheterna till undantag utnyttjats fullt ut då såväl industrispår som lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik omfattas. Föreskrifterna kan då anpassas till den typ av verksamhet som bedrivs på dessa infrastrukturanläggningar.

När det gäller lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik är riskerna för och konsekvenserna av olyckor betydligt större än när det gäller industrispår. I stort sett samtliga företag och organisationer som berörs har dessutom järnvägsverksamhet som huvudnäring, vilket medför att verksamheten blir betydligt mer omfattande än järnvägsverksamheten vid industrispår. Här bedrivs dessutom persontrafik.

Även om det finns en teoretisk möjlighet att undanta lokala och regionala järnvägsnät som är fristående från EU-regleringen så är de krav som återfinns i EU-regleringen nödvändiga för att inte sänka säkerhetsnivån på dessa infrastrukturanläggningar.

Även detta alternativ innebär justeringar i övriga föreskrifter motsvarande det som anges under alternativ 1.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Alternativ 1

Det finns i dag 185⁶ st företag med säkerhetstillstånd som omfattar industrispår. Dessa varierar i storlek från ca 22 900 meter infrastruktur med

⁶ Uppgifter hämtade från Transportstyrelsens register 20151218.

7 000 rörelser per månad till ca 35 meter infrastruktur med 2 rörelser per månad. Gemensamt för dessa företag är att infrastrukturförvaltardelen utgör en liten del av företagets totala verksamhet.

Det finns idag ca 30 st infrastrukturförvaltare som förutom att använda sin järnvägsinfrastruktur för transport av eget gods även upplåter den för transport av andras gods. Transportstyrelsen har via brev undersökt hur många av dessa infrastrukturförvaltare som avser att fortsätta upplåta sin järnvägsinfrastruktur trots att de då inte kommer att omfattas av föreskriftsförslaget. Endast ca hälften av de tillfrågade infrastrukturförvaltarna har återkommit med sina synpunkter och av dessa har 4 st meddelat att de skulle upphöra med transport av andras gods om det innebär att de skulle omfattas av föreskriftsförslaget. Det finns därmed ett fåtal företag som i och med att enstaka infrastrukturförvaltare inte längre upplåter sin järnvägsinfrastruktur till andras gods förlorar möjligheten att transportera sitt gods. Dessa företag kommer att, om det är möjligt, ansöka om ett eget säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare alternativt gå över till att transportera sitt gods med andra transportslag. På grund av den låga svarsfrekvensen på det brev som skickats ut är det svårt att avgöra exakt hur många företag som berörs eller vilka mängder gods de idag transporterar men troligtvis rör det sig om ett fåtal företag med en begränsad godsmängd.

En fråga som uppkommit är också om antalet infrastrukturförvaltare kan komma att öka i och med anpassade krav. Antalet infrastrukturförvaltare har under de senaste åren varit relativt konstant då det varje år tillkommer ca 15 st infrastrukturförvaltare som ansöker om säkerhetstillstånd samtidigt som lika många säkerhetstillstånd återkallas och då oftast på företagets egen begäran. Transportstyrelsen har även ställt frågan till två konsulter inom järnvägsbranschen och deras entydiga svar är att anpassade krav som är tydligare och enklare inte kommer att ha någon påverkan på antalet infrastrukturförvaltare. Mot denna bakgrund är Transportstyrelsens bedömning att antalet infrastrukturförvaltare inte kommer att öka i och med anpassade krav.

Alternativ 2

Förutom de företag som berörs i enlighet med alternativ 1 så påverkas även 14 st museiföreningar samt Trafiknämndens förvaltning i Stockholms läns landsting (TF) och Arriva Sverige AB som är infrastrukturförvaltare respektive ansvarar för trafikledning på Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

Det är alltså endast 14 st av Sveriges idag totalt 40⁷ museiföreningar som har en infrastruktur som är fristående. Detta innebär att mindre än hälften av

⁷ Uppgifter från Transportstyrelsens register 20160104

Sveriges museiföreningar kan komma ifråga när det gäller undantag från EU-regleringen.

När det gäller Roslagsbanan och Saltsjöbanan så omfattar de 65 respektive 18,6 km infrastruktur och har en största tillåten hastighet på 70-80 km/tim. Enligt de uppgifter som Transportstyrelsen har fått från Trafiknämndens förvaltning i Stockholms läns landsting är trafiken på dessa banor omfattande med en turtäthet på mellan 15 och 30 minuter. På Saltsjöbanan var antalet resenärer per dygn 20 000 under år 2014 och på Roslagsbanan 39 000 st. Dock har man under åren 2014 och 2015 haft stora avstängningar på Roslagsbanan varför den siffran inte kan anses fullt relevant. Under år 2013 var antalet resenärer per dygn 45 000 och man räknar med att denna siffra skulle överstigit för 2014 om man inte haft några avstängningar.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Med anledning av att det är stora variationer i storlek mellan de olika infrastrukturförvaltarna är det svårt att ange exakta administrativa kostnader så de uppgifter som anges här är att anse som ungefärliga värden.

Alternativ 1

Kraven i de föreslagna föreskrifterna är mer lättillgängliga och tydligare än i nu gällande EU-reglering vilket medför att företagen på ett enklare sätt kan ta del av vilka krav som ställs på den järnvägsinfrastruktur de ansvarar för.

Transportstyrelsen bedömer dock att tidsåtgången för företagen när det gäller såväl den omprövning av säkerhetstillstånd som ska genomföras vart 5:e år som upprätthållandet av ett säkerhetsstyrningssystem inte påverkas nämnvärt av de föreslagna föreskrifterna. Tidsåtgången som företagen behöver för att sätta sig in i de föreslagna föreskrifterna och eventuellt genomföra mindre uppdateringar av sina styrande dokument beräknas som mest uppgå till en arbetsdag (8 timmar) för respektive företag. Detta medför att den totala tidsåtgången för 185 företag blir 1 480 timmar. Med en timkostnad på ca 350⁸ SEK per timme blir den totala kostnaden 518 000 SEK.

Den tillsyn Transportstyrelsen utövar är riskbaserad vilket innebär att den tillsyn som utövas mot infrastrukturförvaltare med industrispår utgör en mindre del av Transportstyrelsens totala tillsyn riktad mot samtliga infrastrukturförvaltare. Tillsynen mot industrispår genomförs till största delen via brev och tydligare krav kan minska antalet brev med begäran om kompletteringar samt den tid aktuell infrastrukturförvaltare behöver för att

⁸ Timkostnaden inkluderar lönekostnader och arbetsgivaravgifter och uppgifterna har hämtats från SCB:s lönedatabas samt från Skatteverket (20160109).

besvara de frågor som ställs. Den totala tidsbesparingen för de 185 berörda företagen är svår att ange men uppskattas till ca 240 timmar vilket medför en kostnadsbesparing på 84 000 SEK.

Eftersom kraven i de föreslagna föreskrifterna både är tydligare och enklare att sätta sig in i än de krav som återfinns i gällande EU-reglering bör företagens behov av att anlita konsulter minimeras. För att ta reda på vilka kostnader företagen har idag när det gäller anlitan av konsulter har Transportstyrelsen varit i kontakt med två konsulter inom järnvägsbranschen. Enligt dessa konsulter får företagen betala ca 35 000 – 40 000 SEK för ett helt nytt säkerhetstillstånd och den sammanslagna tidsåtgången är ca 1 vecka beroende på hur många kompletteringar som behövs. När det gäller omprövning av befintligt säkerhetstillstånd är kostnaden ca 6 000 SEK, och tidsåtgången ca 1-2 dagar. Företagen gör redan idag det mesta själva, som att t.ex. ta fram dokument från tidigare ansökan, och konsulten kontrollerar sedan att dokumenten är aktuella och korrekta.

Om företagen själva genomför en ansökan om nytt säkerhetstillstånd eller en omprövning beräknas tidsåtgången vara den samma som för en konsult. Med en timkostnad på 350 SEK blir kostnaderna 14 000 SEK (40 timmar x 350 SEK) för ett helt nytt säkerhetstillstånd respektive 2 800 – 5 600 SEK för en omprövning (8 timmar x 350 SEK – 16 timmar x 350 SEK).

Det är svårt att exakt ange hur många företag som idag anlitar konsult och därmed ta fram exakta beräkningar men företagens kostnader bör totalt sett kunna minska. Detta tack vare tydligare krav och minskat behov av att anlita konsult.

Alternativ 2

Förutom de företag som påverkas i enlighet med alternativ 1 så kommer ytterligare 16 st att påverkas. Som nämnts tidigare så behöver de krav som ställs på dessa 16 företag vara identiska med de krav som idag ställs i gällande EU-reglering. Detta medför att såväl tidsåtgången som kostnaderna för dessa företag blir i stort oförändrade när det gäller omprövning av säkerhetstillstånd eller ansökan om nytt säkerhetstillstånd. Det samma gäller tidsåtgång och kostnader för upprätthållande av företagets säkerhetsstyrningssystem.

Dock tillkommer initialt den tidsåtgång som företagen behöver för att sätta sig in i de föreslagna föreskrifterna och eventuellt genomföra uppdateringar av sina styrande dokument. Tidsåtgången för detta beror på det aktuella företagets storlek och är svår att ange exakt men beräknas till ca 1 vecka. Detta medför att den totala tidsåtgången för dessa 16 företag blir 640 (16 x 40) timmar. Med en timkostnad på 350 SEK per timme blir den totala

kostnaden 224 000 SEK. Denna kostnad är dock osäker då flera museiföreningar bygger sin verksamhet på ideellt arbete.

- 5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Alternativ 1

Förslaget innebär inte några extra kostnader förutom den tid företagen behöver lägga på att sätta sig in i föreskrifterna. Denna tid är avsevärt mindre än den tid som krävs för att sätta sig in i och tillämpa den EU-reglering som företagen idag omfattas av.

Alternativ 2

Förutom vad som anges under alternativ 1 så skulle även lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik omfattas av föreskriftsförslaget. Alternativet medför inte några förändrade kostnader för dessa företag jämfört med vad som gäller idag.

- 5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Alternativ 1

I och med att de höga kraven i befintlig EU-reglering ersätts med krav som är anpassade till den verksamhet som bedrivs vid industrispår minskar eventuella etableringströsklar. Detta då orimligt höga krav blir svåra för mindre infrastrukturförvaltare att uppnå och det i sig kan utgöra ett hinder för etablering på marknaden.

I övrigt kan Transportstyrelsen inte se att förslaget har någon påverkan på konkurrensförhållandena.

Som beskrivits under 5.1.1 så har de flesta infrastrukturförvaltare som via brev tillfrågats gällande fortsatt transport av andras gods svarat att de kommer att fortsätta tillåta andras gods, trots att de då inte omfattas av föreskriftsförslaget. En av dessa infrastrukturförvaltare har i sitt svar kommenterat att de lättnader som föreskriftsförslaget medför påverkar konkurrensen mellan infrastrukturförvaltare som tillåter respektive inte tillåter transport av andras gods. Då det i dagsläget inte går att undanta samtliga mindre infrastrukturförvaltare från gällande EU-reglering är detta en fråga som inte kan hanteras inom detta föreskriftsarbete.

Alternativ 2

Alternativet har ingen påverkan på konkurrensförhållanden utöver vad som anges under alternativ 1.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Alternativ 1

Förslaget om att ta fram föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser som är anpassade till industrispår innebär i sig att hänsyn tas till små företag som, på den egna infrastrukturen, endast har transport av sitt eget gods.

Alternativ 2

Förslaget om att ta fram föreskrifter som omfattar såväl industrispår som fristående järnvägsnät avsedda för person eller museitrafik innebär förutom att hänsyn tas till små företag även att större företag som t.ex. Arriva Sverige AB och Trafiknämndens förvaltning i Stockholms läns landsting (TF) omfattas.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Transportstyrelsen bedömer att varken alternativ 1 eller 2 påverkar de berörda företagen på annat sätt än vad som beskrivits i övriga punkter.

5.2 Konsumenter

Alternativ 1

Transportstyrelsen bedömer att alternativ 1 inte har någon påverkan på konsumenter.

Alternativ 2

Den trafik som bedrivs på såväl Roslagsbanan som Saltsjöbanan är omfattande med tusentals resenärer per dygn. Det finns en risk att säkerheten för dessa resenärer påverkas negativt om inte dagens reglering behålls i sin nuvarande form.

5.3 Statens finanser

De handläggningsavgifter och tillsynsavgifter som idag tas ut av Transportstyrelsen påverkas inte av föreskriftsförslaget. Detta då avgifterna redan är anpassade till olika infrastrukturförvaltares verksamheter.

5.4 Samhället i övrigt

Transportstyrelsen bedömer att varken alternativ 1 eller 2 har någon påverkan på samhället i övrigt.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

5.5.1 Alternativ 1

En tydligare kravställning och mer lättillgängliga regler medför att även Transportstyrelsens handläggning av såväl nya tillståndsansökningar som

omprövning av befintliga säkerhetstillstånd för industrispår underlättas. Detta medför att mindre tid och resurser krävs för handläggning av dessa ärenden. Eftersom handläggningen av industrispår redan idag är enklare än handläggningen gällande större infrastrukturförvaltare så är påverkan dock marginell.

När det gäller den tillsyn Transportstyrelsen utövar så är den riskbaserad, vilket innebär att den tillsyn som utövas mot infrastrukturförvaltare med industrispår utgör en mindre del av Transportstyrelsens totala tillsyn riktad mot samtliga infrastrukturförvaltare. Tillsynen mot industrispår genomförs till största delen via brev och tydligare krav kan minska antalet brev med begäran om kompletteringar.

En total årlig tidsbesparing på 120 timmar kan anses rimlig. Denna tid kan ägnas åt tillsyn inom områden med större risker och tillsynen kan därmed få en ytterligare riskbaserad inriktning.

5.5.2 Alternativ 2

Kraven i de föreslagna föreskrifterna behöver vara identiska med de som återfinns i gällande EU-reglering. Detta medför att samma krav kommer att återfinnas i olika regelverk, vilket kan innebära en otydlighet för såväl infrastrukturförvaltare som Transportstyrelsens handläggare. Framst gäller det när de olika infrastrukturförvaltarna ska reda ut vilken reglering som gäller just dem samt bakgrunden till de olika kraven. Bakgrunden är viktig för att förstå ett visst krav och används av Transportstyrelsen för att förklara en kravställning eller frågeställning.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

5.6.1 Alternativ 1

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	Tillkommande initiala kostnader på ca 518 tkr. Besparingar på ca 84 tkr samt uteblivna kostnader för konsulter som är svåra att ange då det är svårt att få fram uppgifter om hur många företag som idag anlitar konsult. Dock bör företagens kostnader totalt sett kunna minska. Detta tack vare tydligare krav och minskat behov av att anlita konsult.	Företagen kan på ett tydligare sätt ta del av vilka krav som ställs på den järnvägsinfrastruktur de ansvarar för.		Positiva effekter på både lång och kort sikt då kraven anpassas utifrån de olika infrastrukturförvaltarnas verksamhet. Transportstyrelsen har även vägt in de säkerhetsmässiga konsekvenserna och bedömt att de nya föreskrifterna på ett tillfredsställande sätt säkerställer att trafiksäkerheten även fortsättningsvis kommer att upprätthållas.
Konsumenter	-	-	-	Ingen påverkan
Statens finanser	-	-	-	Ingen påverkan
Samhället i övrigt	-	-	-	Ingen påverkan
Myndigheter och andra offentliga organ				Föreskrifterna är ett steg i rätt riktning för att underlätta för de företag som kommer att beröras och samtidigt underlätta för myndigheten när det gäller tillståndshandläggning och tillsyn.
Totalt	434 tkr			

5.6.2 Alternativ 2

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	Tillkommande initiala kostnader på ca 742 tkr. Inga ytterligare besparingar än vad som gäller för alternativ 1.	Möjligheterna till undantag från gällande EU-reglering utnyttjas fullt ut.		Kraven i de föreslagna föreskrifterna behöver vara identiska med de som återfinns i gällande EU-reglering. Detta medför att samma krav kommer att återfinnas i olika regelverk, vilket kan innebära en otydlighet för såväl infrastrukturförvaltare som Transportstyrelsens handläggare.
Konsumenter	-	-	-	Ingen påverkan
Statens finanser	-	-	-	Ingen påverkan
Samhället i övrigt	-	-	-	Ingen påverkan
Myndigheter och andra offentliga organ				Se under rubriken företag.
Totalt	742 tkr			

6 Fördelningsanalys

Transportstyrelsen kan inte se att regelförändringen skulle påverka enskilda individer eller grupper på annat sätt än idag oavsett vilket alternativ som väljs.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1 Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Transportstyrelsen bedömer att varken alternativ 1 eller 2 har någon inverkan på funktionsmålet.

7.2 Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

7.2.1 Alternativ 1

Transportstyrelsens bedömning av de säkerhetsmässiga konsekvenserna är att de föreslagna föreskrifterna på ett tillfredsställande sätt säkerställer att trafiksäkerheten även fortsättningsvis kommer att upprätthållas. Alternativet bedöms inte ha någon påverkan på miljö och hälsa.

7.2.2 Alternativ 2

Även om kraven i de nya föreskrifterna blir identiska med de krav som återfinns i gällande EU-reglering finns en risk att tillämpningen av kraven inte blir lika säker som idag.

Som beskrivits tidigare så är den trafik som bedrivs på såväl Roslagsbanan som Saltsjöbanan omfattande med tusentals resenärer per dygn. Detta medför att såväl riskerna för en olycka som konsekvenserna av en olycka är betydligt större än vid industrispår.

Även om den trafik som bedrivs på museijärnvägar genomförs i låga hastigheter så är de järnvägsvagnar som används av äldre modell och de olyckor som inträffar på dessa anläggningar kan få allvarliga konsekvenser. Som exempel kan nämnas olyckan i Vadstena 1998 där en vagn spårade ur och välte varvid 17 personer skadades och 5 av dessa allvarligt. De skadade personerna hade såväl frakturer som skärskador. Trots att det är nästan 20 år sedan som olyckan inträffade så visar den att olyckor vid låga hastigheter (10-15 km/tim) kan få allvarliga konsekvenser.

Inte heller detta alternativ bedöms ha någon påverkan på miljö och hälsa.

8 Vad är förslaget

Transportstyrelsen föreslår alternativ 1. Anledningen till detta är att de föreslagna föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem för industrispår har anpassats när det gäller de krav Transportstyrelsen anser nödvändiga för en säker verksamhet. Därmed kan den höga säkerhetsnivån behållas samtidigt som kraven blir både tydligare och mer lättillgängliga. Berörda företag kan på ett tydligare sätt ta del av vilka krav som ställs på den järnvägsinfrastruktur de ansvarar för.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen är förenlig med EU-rätten. Sverige utnyttjar de möjligheter till undantag som följer av 1 kap. 1 a § järnvägslagen (och därmed även järnvägssäkerhetsdirektivet).

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Någon särskild hänsyn behöver inte tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdandet. Transportstyrelsen kan inte heller se att det finns något behov av speciella informationsinsatser.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen har ett bemyndigande att meddela föreskrifter i 2 kap. 1 § andra stycket järnvägsförordningen (2004:526). I bestämmelsen anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om säkerhet i 2 kap. 1–5 a § järnvägslagen för verksamhet vid järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § samma lag. 1 kap. 1 a § järnvägslagen omfattar såväl järnvägsföretag som infrastrukturförvaltare. Möjligheterna till undantag är en följd av undantagsmöjligheterna enligt järnvägssäkerhetsdirektivet.

De järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § järnvägslagen är:

- 1) lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik eller
- 2) järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

I 1 kap. 2 § järnvägsförordningen anges att Transportstyrelsen får meddela de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen av järnvägslagen.

Enligt 3 kap. 12 § järnvägsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om säkerhetstillstånd.

Enligt 1 kap. 4 § järnvägsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Lotta Annerberg
ann-charlotte.annerberg@transportstyrelsen.se

