

## **Konsekvensutredning av föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen ändrar styrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem genom upphävande av 10 §, införande av paragraf om undantag från föreskrifterna samt åtgärder av ett antal brister.

## **A. Allmänt**

### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem trädde i kraft 1 juni 2022. Föreskriften reglerar främst vilka handlingar som Transportstyrelsen behöver i ärenden om godkännanden av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Efter ikraftträdandet har det identifierats brister i föreskrifterna.

Det huvudsakliga problemet härrör från hur 10 § i föreskrifterna formulerats. Bestämmelsen anger att godkännande inte behövs för åtgärder som inte anses påverka driftskompatibiliteten och den övergripande säkerhetsnivån negativt. Transportstyrelsen ser det som bekymmersamt då det inte tydligt framgår vem som ska ”anse” detta, vilket kan leda till missförstånd.

Närmare är det problematiskt att sökande kan göra en egen bedömning av om godkännande krävs innan Transportstyrelsens prövning i kombination med otydliga ramar för denna bedömning. Den nuvarande formuleringen öppnar med andra ord för godtyckliga bedömningar från den sökandes sida. Det i sin tur kan leda att sökanden i vissa fall, felaktigt, kan undvika att inhämta godkännande från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har även identifierat behov av att i samband med ovan beskrivna ändring göra andra mindre ändringar för att dels rätta till fel och dels justera lydelsen av föreskriften.

## 2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen eftersträvar ett korrekt och tydligt system gällande godkännande av fasta installationer. Den som ska ansöka om godkännande kommer inte längre ha samma omfattande möjlighet att själv avgöra när möjlighet till undantag från godkännande föreligger.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om 10 § i föreskrifterna inte tas bort kan det innebära att sökanden till viss del kan göra egna godtyckliga prövningar om vad som ska godkännas vid ändringar i järnvägssystemet. Enligt 3 kap. 3 § andra stycket järnvägstekniklagen (2022:366) är det en uppgift som ska genomföras av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bedömer att detta i sin tur kan leda till att aktörer till viss del felaktigt kan välja att undvika godkännande vilket i längden kan leda till ett osäkrare järnvägssystem.

Dessutom finns det felaktigheter som kan rättas till och möjliga förbättringar som kan göras i föreskrifterna för att bidra till en mer korrekt och tydlig godkännandeprocess för fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Om inte dessa mindre justeringar görs kommer föreskrifterna innehålla brister och otydligheter vilket bidrar till ett otydligt och osammanhängande regelverk.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen anser att reglering är nödvändig då 10 § i föreskriften måste upphävas och regelverket i möjligaste mån i övrigt ska vara tydligt med korrekta hänvisningar. Det har övervägts om vissa av de förtydliganden som behöver ske skulle kunna göras genom utgivande av kompletterande upplysningar istället för reglering. Men eftersom ändring av regleringen ändå är nödvändig är bedömningen att även dessa förtydliganden bör ske i föreskriften samtidigt.

### 3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen föreslår enbart ett regleringsalternativ.

Transportstyrelsen kan komma att fortsatt undersöka möjligheten att minska antalet prövningar i framtiden, det vill säga i linje med intentionen av 10 §. Transportstyrelsen ser dock för närvarande inget lämpligt alternativ på kort sikt som innebär att 10 § fortsatt bör vara kvar.

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar:

### 2 §

Termerna och definitionerna ”riskanalys” och ”riskbedömning” tas bort då de inte används i föreskrifterna. Dessa termer förekom i 5 § i tidigare remissversioner av dessa föreskrifter men inte i den version som beslutades.

### 3 §

Hänvisningen i 3 § andra stycket 1 ändras från 2 kap. 2 § till 2 kap. 1 §, på grund av den är felaktig i nu gällande föreskrift.

Punkt 2 ändras från ”integreras i” till ”integreras med”. Denna ändring är i enlighet användningen av detta begrepp i 3 kap. 2 § 2 järnvägstekniklagen (2022:366), som använder ”integreras med”. Det kan anses missvisande att delsystemen för de fasta installationerna integreras i varandra istället för med varandra.

### 5 §

Eftersom 10 § upphävs så tas hänvisningen till samma paragraf bort. Även hänvisningen till 9 § tas bort då den inte bedöms nödvändig då 9 § är tillämplig även utan hänvisningen.

Punkt 8 omformuleras till att underlag ska visa hur en TSD kommer att tillämpas istället för enbart vilka krav som ska tillämpas. Kravet syftar främst till det underlag som är nödvändigt enligt 3 kap. 3 § första stycket 2 järnvägstekniklagen för att Transportstyrelsen ska kunna genomföra en prövning om godkännande krävs. Den nuvarande skrivningen kan förstås på ett sådant sätt att det är begränsat enbart till vilka krav enligt kapitel 4 i TSD:n som ska tillämpas. Dock innehåller TSD:erna mer information, bland annat om dess tillämpning enligt kapitel 7, som är nödvändig vid en prövning. Genom föreslagen omformulering så uttrycks inte kravet på ett lika begränsat sätt. Närmare detaljer kan redogöras för i kompletterande upplysningar.

### 6 §

Punkt 4 c ändras från ”implementerats och validerats” till ”implementerats och validerats så långt som nödvändigt för att säkerställa att den fasta installationen är säker att ta i bruk”. 6 § första stycket 4 c) innebär att sökande ska lämna in handlingar som styrker att alla säkerhetskrav i kravspecificeringen har implementerats och validerats. 6 § avser tillfälligt godkännande, vilket är ett godkännande som normalt sett utfärdas innan ändringen är genomförd. Det i sin tur innebär att vid det skede då det tillfälliga godkännandet utfärdas så kommer den fasta installationen inte ha genomgått alla kontroller som behövs för att styrka att alla säkerhetskrav har

implementerats och validerats, såsom exempelvis besiktningar. Transportstyrelsen anser därför att det är rimligt att kräva att sökande enbart styrker att säkerhetskraven implementerats och validerats så långt som nödvändigt. Detta är redan i enlighet med konsekvensutredningen för TSFS 2022:47.

Punkt 9 föreslås ändras så att orden ”vilket” respektive ”vilka” i ursprungliga texten ”information om vilket bedömningsorgan eller vilka granskare som anlitas enligt kravspecificeringsprocessen” ändras till ”de”. Anledningen till detta är att Transportstyrelsen behöver ha mer information om bedömningsorganen (såvida det inte handlar om ett ackrediterat bedömningsorgan enligt CSM-RA) och granskare, än vilka de är. För att Transportstyrelsen ska kunna lita på det underlag som kommer ut från dessa bedömningsorgan och granskare behöver styrelsens handläggare i godkännandeprocessen kunna bilda sig en uppfattning om bland annat kompetens och oberoende. Genom föreslagen omformulering så blir det tydligare att det förväntas mer information än vilket bedömningsorgan som använts.

Punkt 12 avses att ersättas med ”*förslagsställarens bemötande av eventuella anmärkningar från bedömningsrapporten enligt punkt 6*”. Förslagsställarens försäkran är ett specifikt dokument i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 (”CSM-RA”). Det specifika dokumentet ”Förslagsställarens försäkran” ska istället skickas in till Transportstyrelsen enligt 7 §. Det är inte lämpligt att det krävs in inför ett tillfälligt godkännande då bedömningen inte är avslutad. Transportstyrelsen ser det dock nödvändigt att eventuella anmärkningar fortsatt ska bemötas av förslagsställaren, även om det inte görs i förslagsställarens försäkran. Därför föreslår Transportstyrelsen omformulering i syfte att uppnå en likvärdig effekt.

#### 7 §

Punkt 5 föreslås ändras till att enbart gälla säkerhetskrav istället för tidigare samtliga krav från sökandes kravspecificeringsprocess. Transportstyrelsen ser det inte nödvändigt att de övriga väsentliga kraven ska bedömas av en oberoende granskare. Denna ändring blir också mer konsekvent mot 7 § första stycket 4 som enbart behandlar säkerhetskrav (riskhanteringen) i de fall då kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om gemensamma säkerhetsmetoder för riskhantering ”CSM-RA” tillämpas.

Punkt 7 föreslås ändras på samma sätt som ändringen föreslagen för 6 § första stycket 9.

Punkt 10 om ”förslagsställarens försäkran” föreslås begränsas till att gälla i de fall det är fråga om en väsentlig ändring. Förslagsställarens försäkran är en del av riskhanteringsprocessen i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 (”CSM-RA”) och det är rimligt att om en ändring

inte bedömts väsentlig enligt denna riskhanteringsprocess så ska man heller inte behöva följa den i den delen som handlar om förslagsställarens försäkran.

Punkt 12 föreslås förtydligas att enbart gälla de fall EG-kontroll har genomförts i projektet. Transportstyrelsen anser att det annars kan leda till missförstånd när en EG-kontrollförklaring ska inkomma till Transportstyrelsen.

#### *10 §*

Föreskriften 10 § föreslås att upphävas. Enligt den nuvarande lydelsen kan den sökande göra en egen prövning ifall godkännande krävs innan Transportstyrelsens prövning vid en ändring i järnvägssystemet. Ifall sökande kommer fram till att de anser att godkännande inte behövs, till exempel om denna anser att driftskompatibiliteten eller att den övergripande säkerhetsnivån på infrastrukturen inte påverkas negativt, behöver de inte skicka in ansökan till Transportstyrelsen. Problemet är att det kan förekomma godtyckliga bedömningar av den sökande vilket Transportstyrelsen inte har en möjlighet att tycka till om då det finns en risk av vi inte kommer få in dessa för prövning. Det initiala syftet med 10 § var att ha ett slags ”filter” för att Transportstyrelsen inte ska behöva genomföra prövningar i onödan, i de fall då det är uppenbart att godkännande inte behövs. Vid godkännandet under den tidigare järnvägslagen hade Transportstyrelsen en överenskommelse med en av de sökande och det var också meddelat genom kompletterande upplysningar vilka fall som kräver godkännande. Motsvarande förfarande under den nya järnvägstekniklagen har inte bedömts vara möjlig. I konsekvensutredningen för TSFS 2022:47 framgår att tanken var att genom allmänna råd så ska Transportstyrelsen specificera vilket åtgärder som kräver godkännande. Visserligen är det möjligt att meddela allmänna råd, men den sökande behöver ändå inte följa dessa då det är rekommendationer.

#### *11 §*

Paragrafen innebär införandet av möjligheten för Transportstyrelsen att besluta om undantag från föreskrifterna. Samma typ av undantagsbestämmelse är vanligt förekommande bland Transportstyrelsens föreskrifter och lämplig att ha vid ansökningsföreskrifter. Bland annat har de nu upphävda Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg sådana bestämmelser. Transportstyrelsen anser att undantagsbestämmelsen medför en större flexibilitet i godkännandeprocessen för både Transportstyrelsen och den sökande.

#### 4. Vilka är berörda?

Förändringen påverkar de aktörer som är berörda av eller tillämpar Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, dvs. främst infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltare kan vara statliga aktörer såsom Trafikverket, men även regioner, kommuner och företag. Många av de mindre aktörerna följer lagen om nationella järnvägssystem, dvs. är undantagna från att tillämpa järnvägstekniklagen (2022:366) och berörs därmed inte av denna ändring.

#### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

##### 5.1 Företag

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. **Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.**

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. **Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.**

Förslagen till föreskriftsändringar är av mindre omfattning. Ett korrekt och tydligt regelverk bidrar till en marginell förenkling för företagen som är verksamma som infrastrukturförvaltare eller upphandlade av infrastrukturförvaltare att genomföra godkännandeprocessen, såsom konsultbolag.

##### 5.2 Medborgare

Den föreslagna regleringen bedöms inte påverka medborgare.

##### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Statliga aktörer, exempelvis Trafikverket, landsting och kommuner som äger eller förvaltar fasta installationer berörs av den föreslagna regleringen (se konsekvenser för företag).

##### 5.4 Miljö

Den föreslagna regleringen bedöms inte påverka miljön.

##### 5.5 Externa effekter

Den föreslagna regleringen bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Sammanvägt bidrar de föreslagna ändringarna till ett tydligare och mer korrekt regelverk. Det i sin tur förenklar för de som söker om godkännande av järnvägsinfrastruktur. Vissa av de ändringarna som föreslås skulle kunna ersättas med förklaringar i kompletterande upplysningar. Men eftersom ett upphävande av 10 § ändå bedöms nödvändigt är det bättre att i möjligaste mån göra ändringar direkt i föreskrifterna för att förenkla för de som söker om godkännande.

Med nuvarande lydelse av 10 § finns en risk att bestämmelsen kan tillämpas felaktigt. Genom upphävandet får Transportstyrelsen ett korrekt och tydligare regelverk. Det är möjligt att Transportstyrelsen, till viss del, hade kunnat förklara tillämpningen genom kompletterande upplysningar till den sökande. Långsiktigt är det dock bättre att Transportstyrelsen istället har ett tydligt och korrekt regelverk för att undvika missförstånd och därför bedöms reglering vara det bästa alternativet.

11 § medför ytterligare flexibilitet i godkännandeprocessen för den sökande och Transportstyrelsen.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsen grundar sin rätt att besluta om ändringar i föreskriften på 1 kap. 4 §, 2 kap. 27 § och 3 kap. 8 § järnvägsteknikförordningen (2022:417).

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

Föreskriftsändringarna är av mindre omfattning och avviker relativt lite i förhållande till grundformen av föreskrifterna TSFS 2022:47.

Transportstyrelsen bedömer att föreskrifterna överensstämmer med skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler. Samma bedömning gjordes för grundformen av föreskrifterna TSFS 2022:47.

Grundföreskriften har inte notifierats eller anmälts enligt något förfarande då den inte bedömdes innehålla tekniska regler enligt direktiv (EU) 2015/1535 eller vara sådana nationella regler som avses i art 7 i direktiv (EU) 2016/797. De bedömdes vidare falla under transportundantaget enligt direktiv 2006/123/EG (tjänstedirektivet).

Nu aktuell ändring består av mindre justeringar av grundföreskriften. Mot den bakgrunden anser Transportstyrelsen att föreskrifterna inte behöver notifieras eller anmälas enligt något förfarande.

### **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns någon särskild tidpunkt när ikraftträdandet behöver ske.

Upphävandet av 10 § medför en övergångsbestämmelse som innebär att 10 § fortsatt får tillämpas för fasta installationer som var tagna i bruk vid ikraftträdandet. Övergångsbestämmelsen föreslås för att eventuella fasta installationer som undantagits enligt 10 § inte ska behöva söka godkännande i efterhand.

Vidare ser Transportstyrelsen inte att det finns ett behov av speciella informationsinsatser då det är en ändring av mindre omfattning.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

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.

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.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Föreslagen ändring är av rättnings- och justeringskaraktär och bedöms självt inte ha någon påverkan av funktionsmålet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Föreslagen ändring är av rättnings- och justeringskaraktär och bedöms självt inte ha någon påverkan av hänsynsmålet.



## **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkten 5.1.

Remiss

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	-
<b>Företag</b>	Mindre förtydliganden, justeringar och rättningar bidrar till tydlighet och enhetligt regelverk, vilket överlag förenklar för den sökande som genomgår godkännandeprocessen.	Förslaget bedöms inte medföra nackdelar för företag.	-	-
<b>Medborgare</b>	-	-	-	Förslaget bedöms inte medföra effekter för medborgare av betydelse.
<b>Staten m.fl.</b>	Mindre förtydliganden, justeringar och rättningar bidrar till tydlighet och enhetligt regelverk, vilket överlag förenklar för den sökande som genomgår godkännandeprocessen.	Förslaget bedöms inte medföra nackdelar för staten m.fl.	-	-
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Förslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.
<b>Totalt</b>	Mindre förtydliganden, justeringar och rättningar bidrar till tydlighet och enhetligt regelverk, vilket överlag förenklar för den sökande som genomgår godkännandeprocessen.	Förslaget bedöms inte medföra nackdelar i sin helhet.	-	-

## **E. Samråd**

Transportstyrelsen har bedömt att samråd inte har varit nödvändigt.

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

Khairi Arafah, gruppleddare, telefon: 010-495 50 46,  
E-post: [khairi.arafah@transportstyrelsen.se](mailto:khairi.arafah@transportstyrelsen.se)

Alexander Östman, sakhandläggare, telefon: 010-495 68 40,  
E-post: [alexander.ostman@transportstyrelsen.se](mailto:alexander.ostman@transportstyrelsen.se)

Allan Lunnerdal, jurist, telefon 010-495 50 98,  
E-post: [allan.lunnerdal@transportstyrelsen.se](mailto:allan.lunnerdal@transportstyrelsen.se)

Müzeyyen Özdoğan, jurist, telefon: 010-495 74 31,  
E-post: [muzeyyen.ozdogan@transportstyrelsen.se](mailto:muzeyyen.ozdogan@transportstyrelsen.se)

Remiss