

## Promemoriorna Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken och En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak lagstiftningsförslagen om enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken (Promemoria Enhetligare ordningsregler för kollektivtrafiken LI2025/00197) men har nedanstående synpunkter.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslagen om en nationell rapporteringsväg (Promemoria En nationell rapporteringsväg för kollektivtrafiken LI2025/00197).

### Transportstyrelsens synpunkter om enhetligare ordningsregler

#### Förbud mot att beträda utsidan av ett järnvägsfordon (5.4)

Transportstyrelsen anser att det bör tydliggöras i skälen att även stillastående fordon omfattas av förbudet om att beträda utsidan av ett järnvägsfordon. Ett exempel på en sådan situation är när järnvägsfordon tillfälligt står över en plankorsning eller en plattformsovergång i avvaktan på tågmöte eller annan trafikreglering. Det bör i sådana fall tydligt framgå av bestämmelsen att det är förbjudet att klättra över eller krypa under järnvägsfordonen. Detta är nämligen förenat med betydande säkerhetsrisker om dessa fordon till exempel ingår i ett tåg som startar efter att ha stått still. Föraren kan i en sådan situation ha mycket begränsade möjligheter att överblicka ett långt tåg i samband med att rörelsen startas. De exempel som anges i skälen till förslaget, samt i prop. 2003/04:174, avser i huvudsak järnvägsfordon i rörelse. Ett förtydligande i skälen skulle enligt myndighetens bedömning bidra till en mer enhetlig tillämpning och ökad förståelse för bestämmelsens räckvidd.

### Definitionen av järnvägstjänsteman (6.3.1)

Transportstyrelsen noterar att definitionen av järnvägstjänsteman är formulerad så att personen måste ha uppdrag som avser både ordning och säkerhet för att falla in under definitionen. Frågan som Transportstyrelsen vill lyfta är huruvida definitionen träffar rätt eller blir för avgränsande. Transportstyrelsen uppfattar den föreslagna definitionen på så sätt att endast personer som arbetar både med ordning och med säkerhet ska kunna agera enligt de föreslagna bestämmelserna i ordningslagen. Om avsikten är att termen ”järnvägstjänsteman” även ska omfatta personer som arbetar med antingen ordning eller säkerhet bör det förtydligas.

### Järnvägstjänstemän med särskilda befogenheter (6.3.2) och förhållandet till unionsrätten (12.6)

Transportstyrelsen ställer sig tveksam till förslaget att det ska framgå av infrastrukturens och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem vilka järnvägstjänstemän som har särskilda befogenheter. Transportstyrelsen förstår tanken med att verksamhetsutövarna behöver identifiera och tala om vilka medarbetare som får dessa särskilda befogenheter. Men det är enligt vår mening inte klarlagt att det finns utrymme att nationellt reglera vad som ska ingå i säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen. Detta beror på att kraven på säkerhetsstyrningssystem och deras innehåll är reglerade i EU-rätten, dels i järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>1</sup> och dels preciserat i den direkt gällande EU-förordningen (EU) 2018/762 om säkerhetsstyrningssystem<sup>2</sup> som meddelats med stöd av direktivet.

Transportstyrelsen anser därför att frågan bör belysas ytterligare och övervägas närmare i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström och utredare Anna Ferner Skymning, den senare föredragande.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

<sup>2</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010