

Konsekvensutredningen är reviderad efter externremiss. Ändringarna är markerade med kantstreck.

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg

Transportstyrelsens förslag:

Att nya föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg ska beslutas och att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg ska upphävas.

De nya föreskrifterna tas fram för att uppnå överensstämmelse med gällande EU-bestämmelser och ny nationell lagstiftning, samt att dubbelreglering i förhållande till direkt gällande europeiska rättsakter ska tas bort.

Det finns idag även undantag för vissa nationella verksamhetsutövare att lämna årlig säkerhetsrapport. Vi föreslår att undantaget tas bort för att få möjligheter till bättre analyser av svensk järnvägssäkerhet genom att få in uppgifter från hela kollektivet.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Ny lagstiftning på järnvägsområdet

Nuvarande föreskrifter utgår från krav på årlig säkerhetsrapport och annan rapportering av olyckor och tillbud i den tidigare järnvägslagen (2004:519). Föreskrifterna är beslutade bland annat utifrån bemyndigande i då gällande järnvägsförordning (2004:526). I och med att det fjärde järnvägspaketet genomförts i svensk lagstiftning har tidigare järnvägslag och järnvägsförordning ersatts av fyra nya lagar och fyra nya förordningar. Transportstyrelsens föreskrifter behöver som en följd av detta anpassas till ny svensk lagstiftning och bemyndiganden.

1.2 Årlig säkerhetsrapport

Sedan TSFS 2011:86 trädde i kraft har ny EU-reglering tillkommit på området. I järnvägssäkerhetsdirektivet¹, som EU tagit fram som en del i det

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

fjärde järnvägspaketet, ställs krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Direktivet anger vidare vilka uppgifter den årliga säkerhetsrapporten ska innehålla och vilka gemensamma säkerhetsindikatorer som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare årligen ska rapportera till tillsynsmyndigheten. Nuvarande föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering på järnväg innehåller definitioner av gemensamma säkerhetsindikatorer som inte överensstämmer med järnvägssäkerhetsdirektivet. Detta leder till oklarheter för företagen om vad som ska rapporteras i den årliga säkerhetsrapporten och att rapporteringen inte sker fullt ut i enlighet med europeiska bestämmelser.

Från och med den 31 oktober 2020 gäller kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762² om krav på säkerhetsstyrningssystem för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Bilaga 1 (för järnvägsföretag) och bilaga 2 (för infrastrukturförvaltare) anger att organisationen ska säkerställa att en årlig säkerhetsrapport lämnas in till den berörda nationella säkerhetsmyndigheten. I förordningen regleras även övergripande vad den ska omfatta.

Nuvarande föreskrifter innehåller bestämmelser om både årlig säkerhetsrapportering samt omedelbar rapportering av olyckor, tillbud och säkerhetsrelaterade händelser. Detta innebär att det finns dubbelreglering om inlämnande av den årliga säkerhetsrapporteringen mot ovan nämnda EU-förordning.

1.3 Rapportering av olyckor, tillbud och andra säkerhetsrelaterade händelser

På samma sätt som beskrivits under 1.2 ovan har ny EU-reglering tillkommit sedan nuvarande föreskrifter beslutades, vilket påverkar bestämmelserna om rapportering av olyckor, tillbud och andra säkerhetsrelaterade händelser. Definitioner i nuvarande föreskrifter stämmer därmed inte helt överens med de definitioner som anges i järnvägssäkerhetsdirektivet. Detta försvarar för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är skyldiga att rapportera händelser till Transportstyrelsen, och medför att rapporteringen inte sker fullt ut i enlighet med europeiska bestämmelser.

² 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

I kommissionens genomförandebeslut från 7 januari 2019³ utfärdades ett mandat till Europeiska unionens järnvägsbyrå (fortsättningsvis benämnd ERA) att utarbeta ett förslag till gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av säkerhetsnivå och uppfyllandet av andra säkerhetskrav nationellt och i unionen. ERA har under 2020 och 2021 tillsammans med en arbetsgrupp bestående av säkerhetsmyndigheter och representanter från branschen i Europa arbetat fram ett förslag till förordning⁴ gällande detta, hädanefter kallad CSM ASLP.

CSM ASLP reglerar även till viss del rapportering av olyckor och andra säkerhetsrelaterade händelser samt rapportering av riskkontrollåtgärder. Transportstyrelsens föreskrifter behöver anpassas även till den förordningen för att harmonisera definitioner och begrepp.

Förslaget till förordning har varit ute på externremiss och överlämnades av ERA till kommissionen i maj 2021 för beslut. Kommissionen har inte beslutat förordningen ännu och vi har ingen tidplan för deras fortsatta arbete. Därmed vet vi inte heller när förordningen kan träda i kraft. Problemet med att kommande förordning innebär andra definitioner och begrepp än nuvarande föreskrifter framgår dock av befintligt utkast till förordning.

1.4 Undantag för nationella verksamhetsutövare

I den tidigare järnvägslagen⁵ fanns utrymme för att undanta vissa nationella verksamhetsutövare från kravet på att lämna in årlig säkerhetsrapport. Detta undantag utnyttjades då nuvarande föreskrifter TSFS 2011:86 togs fram. Motsvarande möjlighet till undantag infördes vid genomförandet av fjärde järnvägspaketet i lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Att undanta verksamhetsutövare från kravet på att lämna årlig säkerhetsrapport skulle dock, enligt vår bedömning, innebära att vi saknar fullständig och viktig data för att kunna bedöma utvecklingen av säkerhetsnivån i Sverige på ett rättvist sätt. Undantaget medför att Transportstyrelsen inte får in uppgifter om verksamhetsutövarnas säkerhetsmål och handlingsplaner för att kunna följa deras arbete med att förbättra säkerheten. De uppgifter som lämnas in av de verksamhetsutövare som är undantagna är idag reaktiva, det vill säga uppgifter om redan inträffade olyckor. Däremot framkommer inte

³ Commission Implementing Decision of 7 January 2019 on a mandate to the European Union Agency for Railways to draft common safety methods for assessing the Safety level and the Safety Performance of railway operators at national and Union level

⁴ Commission delegated regulation (EU) No .../... of ...-... establishing common safety methods for assessing the Safety level and the Safety Performance of railway operators at national and Union level

⁵ Järnvägslag (2004/519)

det proaktiva arbetet, det vill säga hur man arbetar för att olyckor inte ska inträffa.

Utifrån lagen om nationella järnvägssystem kan fler verksamhetsutövare ansöka om nationellt tillstånd än vad som tidigare varit fallet. Detta beror på att man ändrat formuleringen angående vilka som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen. I tidigare lag angavs ”järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods”. I nya lagen anges istället ”privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller ickekommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät”. Detta innebär att vi skulle kunna få in ännu färre uppgifter att göra en bedömning av utvecklingen av säkerhetsnivån i Sverige på, om verksamhetsutövare med nationella tillstånd även fortsättningsvis skulle undantas. Tilläggas ska att de som utifrån den gamla lagen hade ett säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare på industrispår skulle förnya dessa vart femte år. De tillstånd som ges till infrastrukturförvaltare utifrån nya lagen (nationellt infrastrukturstillstånd), och nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag⁶ är istället giltiga fram till dess att det sker en väsentlig förändring, och om förändringen är väsentlig eller inte ska avgöras av tillståndshavaren själv. Detta innebär att Transportstyrelsen inte får in uppgifter om säkerhetsstyrningssystemet i samband med tillståndsprövning som tidigare. De museiföreningar som har ett nationellt tillstånd är idag undantagna från kravet att lämna årlig säkerhetsrapport. Det finns även museiföreningar som har tillstånd utifrån järnvägssäkerhetslagen och trafikerar det statliga anslutande nätet. Dessa kan inte undantas från kravet på årlig säkerhetsrapport eftersom de omfattas av det europeiska regelverket. Det är därför inte möjligt att undanta alla museiföreningar från kravet på att lämna in årlig säkerhetsrapport.

För att kunna bedöma utvecklingen av säkerhetsnivån är säkerhetstillsyner en viktig del, och i planeringen av tillsyner är uppgifterna i säkerhetsrapporterna en av de delar som används. Med nuvarande undantag får Transportstyrelsen inte in ett komplett underlag för att avgöra var riskerna är som störst och vart tillsyner därmed ska riktas.

Museiföreningar drivs ideellt, huvudsakligen för historiska ändamål eller turiständamål. Detta innebär dock inte att den här formen av verksamhet är utan risker. Det har inträffat allvarliga olyckor inom museitrafiken, där föreningsmedlemmar har skadats allvarligt och till och med omkommit. Undantaget medför att Transportstyrelsen inte får in uppgifter om deras

⁶ Ny tillståndsform som infördes i järnvägslagen (SFS 2004:519) 1 juni 2015

säkerhetsmål och handlingsplaner för att kunna följa deras arbete att förbättra säkerheten.

1.5 Precisering av europeiska bestämmelser

De europeiska rättsakterna beskriver endast på ett övergripande sätt vad som ska rapporteras till Transportstyrelsen. Det ger inte en klar bild av vilka uppgifter det är som verksamhetsutövarna faktiskt behöver lämna till myndigheten. Detta medför en administrativ börda för verksamhetsutövarna som själva behöver tolka de europeiska bestämmelserna. Det riskerar även medföra att rapporteringen skiljer sig åt mellan verksamhetsutövarna, beroende på vilken tolkning de gör av de europeiska rättsakterna. Det finns därmed en risk att Transportstyrelsen inte får in de uppgifter som behövs för att kunna uppfylla sin skyldighet att rapportera vidare till ERA, Statens haverikommission (fortsättningsvis benämnd SHK), Trafikanalys och Sveriges regering (se vidare bilaga 1).

2. Vad ska uppnås?

De grundläggande kraven i EU-rättsakterna syftar till att skapa ett gemensamt informations- och rapporteringssystem inom unionen. Genom att samla nödvändig information ges såväl verksamhetsutövare som Transportstyrelsen, ERA och regeringen en överskådlig bild av utvecklingen av säkerhetsnivån i det svenska järnvägssystemet. På så sätt möjliggörs en effektiv och kontinuerlig förbättring av säkerheten i järnvägssystemet och olyckor och tillbud ska kunna förebyggas.

Syftet med den nu föreslagna ändringen är att föreskriften ska stämma överens med såväl nuvarande som kommande europeisk och nu gällande nationell lagstiftning, samt underlätta för branschen genom att tydliggöra vilka som de olika reglerna gäller för och vad som ska anmälas. För att Transportstyrelsen ska kunna rapportera till ERA om utvecklingen av det nationella säkerhetsläget måste vi få in uppgifter som krävs enligt säkerhetsdirektivet⁷ men som inte finns med i annan befintlig lagstiftning.

2.1 Bedömning

Genom korrekta, tydliga och ändamålsenliga regler minskar risken att företagen belastas med onödig administration. Transportstyrelsen ska få tillräcklig och rätt information som gör att vi kan fullgöra vårt uppdrag att bedöma utvecklingen av säkerhetsnivån i det nationella järnvägssystemet och leverera resultatet till ERA och regeringen. Ändringarna förväntas även stärka möjligheten till proaktivt säkerhetsarbete och riskbaserat arbete. Vi har även som nationell säkerhetsmyndighet ett uppdrag att rapportera

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

olyckor och tillbud till SHK och underlag för svensk officiell statistik till Trafikanalys.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Att inte göra någonting skulle innebära att föreskriften hänvisar till felaktigt lagstöd och bemyndiganden, vi skulle ha kvar dubbelreglering mot europeiska bestämmelser och definitioner som anges i järnvägssäkerhetsdirektivet skulle inte bli genomförda i svenska regler. Det skulle bli ottydligt för branschen vilka händelser som ska anmälas och vart de ska anmäla dem. Vi skulle även ha ett undantag som pekar på fel lagstöd, samt att undantaget gör att Transportstyrelsen inte kan fullgöra sitt uppdrag att leverera relevanta uppgifter till berörda (se vidare bilaga 1).

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Kraven på olycksrapportering och årlig säkerhetsrapportering finns delvis i det europeiska regelverk som gäller för de verksamhetsutövare som innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som järnvägsföretag eller ett säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. För de verksamhetsutövare som har nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd fanns det beskrivet i tidigare järnvägslag, och även i den nya lagen, att de ska anmäla olyckor och tillbud till tillsynsmyndigheten. Det framgår dock inte när, hur det ska gå till och inte heller vilken typ av olyckor och tillbud som ska anmälas. Det nämns också att verksamhetsutövarna ska lämna en årlig säkerhetsrapport men inte vad den ska omfatta. Kraven på olycksrapportering finns också i nationella regelverk, där det anges att rapportering ska ske till SHK via Transportstyrelsen.

Utan föreskrifter som preciserar de mer övergripande kraven i europeiska rättsakter finns risken att olika verksamhetsutövare anmäler olika uppgifter, beroende på hur de tolkar reglerna. Detta riskerar i sin tur att medföra en felaktig eller bristfällig bild av utvecklingen av säkerhetsnivån i Sverige, som Transportstyrelsen ansvarar för att rapportera vidare till ERA och regeringen. För att inte lägga ytterligare börda på verksamhetsutövarna genom att tvinga dem att söka i olika regelverk efter vad som gäller så ser vi inget alternativ som inte innebär reglering. I de fall ändringarna görs för att undvika dubbelreglering finns heller inga alternativ, eftersom regler i nuvarande föreskrifter måste tas bort just med reglering.

Transportstyrelsens har övervägt om behovet av att regelbundet få uppgifter om säkerhetsmål och handlingsplaner för de verksamhetsutövare som för närvarande är undantagna från kravet på årlig säkerhetsrapport kan tillgodoses på annat sätt än genom reglering i föreskriften om olycks- och

säkerhetsrapportering. Ett alternativ skulle vara att begära in dessa uppgifter som en del i tillsynsverksamheten, med stöd av de allmänna bestämmelserna om tillsyn i 5 kap. lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Detta har dock inte bedömts vara ett effektivt alternativ. Det ger heller inte verksamhetsutövarna någon möjlighet till framförhållning och skulle dessutom innebära att de måste skicka in uppgifter till myndigheten vid två tillfällen eftersom de ändå måste skicka in uppgifter om de eventuella olyckor och tillbud de haft under föregående år.

3.3 Regleringsalternativ

Vi föreslår att nya grundföreskrifter ska tas fram istället för ändringsföreskrifter. De nya föreskrifterna kommer att bygga på den nya lagstiftningen (järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem), och befintlig lagstiftning om undersökning av olycka. Vi behöver även anpassa föreskrifterna efter den kommande CSM ASLP och ta bort bestämmelser som innebär dubbelreglering gentemot denna. Vidare är det många paragrafer i nuvarande TSFS 2011:86 som berörs, samt att strukturen föreslås ändras för att uppnå en ökad läsbarhet. Därför bedömer vi att nya grundföreskrifter innebär tydligare och mer användarvänliga föreskrifter än ändringsföreskrifter.

När det gäller de anpassningar som gjorts för att undvika dubbelreglering och för att harmonisera definitioner och begrepp i förhållande till europeiska regelverk bedömer vi att det inte finns några regleringsalternativ.

I förslaget till tidigare nämnd EU-förordning (CSM ASLP) finns kriterier för händelser som är obligatoriska att rapportera, men det finns även en del som handlar om frivillig rapportering. I arbetet med att ta fram den nya förordningen har man ansett det viktigt att ange att även andra händelser än de som är obligatoriska att rapportera kan vara av intresse för att utläsa trender och analysera om det finns möjlighet att förebygga allvarliga olyckor och tillbud innan de sker. Därför har vi i förslaget till nya föreskrifter lagt in en paragraf (6 §) som anger att det är möjligt att rapportera in andra händelser än de som är obligatoriska. Detta görs alltså med syftet att förklara att vi gärna tar emot information även om andra händelser som kan ha påverkan på säkerheten än de allvarliga olyckorna och tillbudena som det är krav på att aktörerna rapporterar omedelbart till Transportstyrelsen.

Genom att lägga en sådan paragraf i förslaget till föreskrift så når vi även de som har ett nationellt tillstånd och inte berörs av nämnda EU-förordning. Frivillig rapportering till Transportstyrelsen tillåter att alla händelser som rapporteras inom CSM ASLP kan rapporteras till Transportstyrelsen så att information inte skiljer sig mellan nationellt och europeiskt register.

4. Vilka är berörda?

Idag finns det 365 företag som har tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet⁸. Alla dessa är berörda av föreskriftsförslaget. De verksamhetsutövare som hittills har varit undantagna från kravet att lämna årlig säkerhetsrapport kommer naturligtvis att beröras i högre grad. Dessa är företag som idag har ett tillstånd för att bedriva godstrafik för transport av eget gods på egen infrastruktur enligt tidigare lagstiftning, och de som bedriver persontrafik och museitrafik på fristående järnvägsnät. Antalet sådana företag är idag sammanlagt 175 stycken varav 10 stycken är museiföreningar. Utöver dessa 10 föreningar finns även 9 museiföreningar som inte kan undantas från kravet eftersom de omfattas av det europeiska regelverket.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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.

Konsekvenserna för företagen bedöms bli förhållandevis små eftersom det stora flertalet redan idag har skyldighet att rapportera dessa uppgifter till myndigheten och de nya föreskrifterna inte innebär någon förändring i sak. De som idag är undantagna från kravet att lämna en årlig säkerhetsrapport ska ändå ha dessa uppgifter i sitt säkerhetsstyrningssystem enligt krav i tidigare järnvägslag (SFS 2004:519). Kraven på säkerhetsstyrningssystem är desamma i den nya lagstiftningen.

Det ska nämnas att alla tillståndshavare redan idag årligen ska rapportera de olyckor och tillbud som inträffat under föregående år. Det som tillkommer för verksamhetsutövare som idag är undantagna är alltså rapportering av uppgifter kopplade till säkerhetsstyrningssystemet.

De nya föreskrifterna kommer att innebära uppdatering av alla företagens säkerhetsstyrningssystem i de delar som berör rapportering av olyckor och tillbud. Hänvisningar till gällande lagar och föreskrifter behöver ändras och vissa begrepp och definitioner behöver uppdateras. Beroende på företagets verksamhet och storlek är det svårt att ge ett entydigt svar på vad den administrativa kostnaden för detta skulle bli. Många små företag anlitar konsulter för framtagande av dokument i sitt säkerhetsstyrningssystem,

⁸ Transportstyrelsens administrativa processtöd, TRAP. Uppgifter hämtade 20220209.

medan större företag har resurser inom organisationen. Tidsåtgången för att uppdatera dokumentationen beror även på omfattningen av säkerhetsstyrningssystemet. För större verksamhetsutövare krävs det mer tid då de ofta har många anställda och dessa kan även vara utspridda på olika platser i landet. Insatser behövs då även för att göra ändringarna kända i hela organisationen.

Det ingår en del arbete i att upprätthålla ett säkerhetsstyrningssystem som är svårt att skilja från arbetet som uppkommer till följd av vår nya reglering.

Den tillkommande administrativa bördan för de som idag är undantagna från kravet att lämna en årlig säkerhetsrapport består av sammanställning av uppgifterna och inlämning till Transportstyrelsen. Detta sker idag i ett färdigt formulär på Transportstyrelsens websida som lämpligast fylls i och sänds in digitalt. Tidsåtgången för detta har vi beräknat till i genomsnitt 10 timmar. Detta baseras på de uppgifter som företagen själva angett i de inskickade säkerhetsrapporterna på frågan om hur mycket tid de lagt ner på iordningställandet av rapporten⁹. Detta gäller de som fyllt i den ordinarie blanketten, och i sammanhanget ska nämnas att där ingår väldigt stora verksamhetsutövare med ett omfattande säkerhetsstyrningssystem.

Den administrativa bördan för verksamhetsutövare som tidigare varit undantagna från kravet att skicka in en årlig säkerhetsrapport ökar i och med att de istället för den förenklade blanketten ska fylla i den ordinarie blanketten. Hur lång tid det tar i anspråk beror främst på antal allvarliga händelser då en blankett per olycka måste fyllas i. Redovisningen av säkerhetsmål och handlingsplaner är på en gemensam blankett.

Föreskrifternas påverkan på den administrativa kostnaden beräknas utifrån formeln $tidsåtgång \times (lönekostnad \times 1,84) \times frekvens \times population$. Faktorn 1,84 används i Tillväxtverkets modell för beräkning av administrativa kostnader¹⁰, och avser täcka exempelvis arbetsgivaravgifter, semesterersättning samt overheadkostnader.

Lönekostnad beräknas utifrån anställd i företaget i rollen som säkerhetschef eller verksamhetsnära chef i privat sektor. Genomsnittliga lönenivåer baseras på Statistiska centralbyråns statistikdatabas (SSYK 1292). De nyckeltal som använts är genomsnittlig månadslön oberoende av kön, vilket uppgår till 53800 kronor per månad i 2020 års lönenivå. Månadslönen räknas om till timkostnad utifrån uppskattningen att en månad har 160 arbetstimmar (förutsatt att arbetsveckan är 40 timmar). Detta ger en timkostnad på cirka 336 kronor. Om uppgiften att sammanställa och skicka in

⁹ Uppgifter hämtade från företagens ifyllda säkerhetsrapporter i W3D3.

¹⁰ [Berakningsguide_ek_effekter_nya_regler_210317.pdf\(tillvaxtverket.se\)](#)

en årlig säkerhetsrapport tar 10 timmar ger detta en kostnad om 6182 kronor för ett företag vid ett tillfälle.

För hela populationen blir kostnaden per år $10 \times (336 \times 1,84) \times 1 \times 175 = 1\,081\,920$ kronor.

I praktiken blir dock effekten av de föreslagna föreskrifterna inte lika stora som vad som framgår av ovanstående beräkning, då många företag som idag inte omfattas av krav på årlig säkerhetsrapport ändå skickar in en sådan på frivillig basis. Transportstyrelsen har också enligt nuvarande föreskrift (2 §) rätt att begära in uppgifterna även från de järnvägsföretag som är undantagna.

Beräkningen av administrativ börda ovan kan dock inte appliceras på museiföreningar, då allt arbete där sker ideellt av föreningens medlemmar och där det därför inte är relevant att beräkna utifrån en formel där lönekostnad ingår. Detta gäller både de som idag omfattas av kravet att lämna årlig säkerhetsrapport och de som är undantagna. Tidsåtgång för att fylla i underlaget som museiföreningarna har angett för verksamhetsåret 2022 ger en bild av vilken ökad administration förslaget kan innebära. Att fylla i den förenklade blanketten uppges ta i genomsnitt cirka 21 minuter.

Verksamhetsutövarna har angett en tidsåtgång mellan 3 till 60 minuter. Att fylla i den ordinarie blanketten uppges ta i genomsnitt 140 minuter.

Verksamhetsutövarna har angett en tidsåtgång mellan 60 till 300 minuter.

Utifrån detta skulle det medföra en ökad administration om i genomsnitt cirka 2 timmar per år för en verksamhetsutövare att fylla i den mer omfattande blanketten jämfört med den förenklade. Tidsåtgången påverkas dock, som tidigare har sagts, av om man haft några allvarliga händelser i sin verksamhet eller inte.

En positiv effekt av de föreslagna föreskrifterna förväntas vara en bättre och mer tillförlitlig bild över utvecklingen av säkerhetsnivån i det svenska järnvägssystemet. Detta bör ge företagen bättre förutsättningar för en effektiv och kontinuerlig förbättring av säkerheten i deras respektive verksamheter där olyckor och tillbud lättare kan förebyggas. Information om verksamhetsutövarnas säkerhetsmål och handlingsplaner blir ett underlag till Transportstyrelsens tillsyn som därmed bidrar till förbättrad säkerhet hos verksamhetsutövarna.

Enligt förslaget till tidigare nämnd förordning (CSM ASLP) ska viss data rapporteras till ERA som Transportstyrelsen tidigare inte samlat in. Detta gäller information om riskkontrollåtgärder och dess funktion i samband med en rapporterad händelse. Vi ser dock inte att det skulle få några större konsekvenser då företagen redan ska ha dessa uppgifter utifrån de krav som ställs på säkerhetsstyrningssystemet. Som förslaget till förordning ser ut

idag så kan företagen välja att rapportera sina olyckor och tillbud direkt till ERA, eller till Transportstyrelsen, likadant som de gör idag.

Transportstyrelsen kan sedan enligt förordningen som indirekt rapporteringskanal vidarebefordra uppgifterna till ERA:s system. Företagen kommer då inte att behöva utveckla egna IT-system för rapportering.

I de fall företagen väljer att rapportera direkt till ERA:s system kommer de ändå att behöva rapportera även till Transportstyrelsen¹¹, vilket skulle innebära att de behöver rapportera samma händelse två gånger. Vi ser i dagsläget inte att det finns företag som skulle välja det alternativet då det skulle innebära merarbete och kostnader för dem. De skulle behöva lägga tid och resurser på att lära sig ett nytt system och ändra sina rutiner för rapportering. De skulle också behöva lägga kostnader på att anpassa sina befintliga system till ERA:s IT-system.

5.2 Medborgare

Medborgare berörs inte direkt av förslaget. Regler som möjliggör ett kontinuerligt arbete för en ökad säkerhet i järnvägssystemet gagnar dock resenärerna och en hög säkerhet ökar troligtvis attraktiviteten att resa med tåg.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

För Sverige som medlemsland i det gemensamma europeiska järnvägssystemet och Transportstyrelsen som nationell säkerhetsmyndighet kommer konsekvensen bli att vi får bättre underlag för att bedöma utvecklingen av säkerhetsnivån i järnvägssystemet, göra bättre analyser, se trender och med det kunna inrikta tillsynen där riskerna är som störst samt utvärdera effekten av våra regler.

Transportstyrelsens rapporteringssystem behöver anpassas för att ta emot och skicka vidare data som krävs enligt CSM ASLP. I nu gällande föreskrifter anges att rapportering av signifikant olycka och tillbud som kunde ha lett till en signifikant olycka ska ske per telefon omedelbart och efterföljas av en skriftlig rapport. För att möjliggöra rapportering av sådana händelser som är av den typen att de inte går under kriteriet för signifikant olycka på annat sätt, såsom via e-post eller direktrapportering till Transportstyrelsens framtida system, har vi dock valt att inte ange telefon i föreskriften. Signifikanta olyckor ska fortsättningsvis omedelbart muntligen rapporteras för att vidare komma SHK till kännedom (enligt lag (1990:712) om undersökning av olyckor).

ERA tittar just nu på möjligheten att kunna använda sig av systemet ECCAIRS 2 för lagring av data. Detta är ett system som idag används inom

¹¹ I enlighet med lag (1990:712) om undersökning av olyckor.

flyget, och Transportstyrelsens avdelning för sjö och luft rapporterar redan in i det systemet när det gäller incidenter inom flyget. Därav borde inte de ekonomiska konsekvenserna i den delen bli så stora för Transportstyrelsen. Anpassningen av systemet till att även gälla järnväg pågår redan och sker i samarbete mellan ERA och EASA¹².

I övrigt blir konsekvenserna för de regioner och kommuner som har tillstånd för att bedriva järnvägsverksamhet de samma som ovan beskrivet för företag.

Förslag till nya föreskrifter innebär också att Trafikanalys fortsättningsvis kommer att få underlag till svensk officiell statistik utifrån de uppgifter som vi begär in.

5.4 Miljö

Bestämmelserna i sig får ingen påverkan på miljön. De kan dock få en marginell effekt i förlängningen, då en bibehållen eller ökad säkerhet ökar attraktiviteten att välja tåg som transportmedel. En ökad andel som väljer tåg istället för andra transportslag med större miljöpåverkan bidrar till positiva effekter för miljön.

5.5 Externa effekter

Syftet med regleringen är att få in uppgifter om olyckor och tillbud på det svenska järnvägsnätet. Med hjälp av uppgifter om händelserna finns bättre möjligheter att analysera orsaker och att hjälpa branschen att vidta förebyggande åtgärder för att minimera risken för olyckor.

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

Endast ett regleringsalternativ har bedömts finnas. Konsekvenserna av detta alternativ redovisas under punkten 5.

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

Transportstyrelsens bemyndigande grundar sig på 20 § förordning (1990:717) om undersökning av olyckor, 1 kap. 7 § och 2 kap. 20 § 3 järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418) samt 1 kap. 8 § och 2 kap. 5 § 3 förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem.

¹² European Union Aviation Safety Agency

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

För verksamhetsutövare som har gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd utgår bestämmelserna från EU-rättsakter (vad gäller årlig säkerhetsrapportering i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 och vad gäller rapportering av olyckor, tillbud och andra säkerhetsrelaterade händelser samt rapportering av riskkontrollåtgärder i den kommande europeiska förordningen CSM ASLP). Ett syfte med föreskriftsförslaget är att ta bort dubbelreglering i förhållande till dessa rättsakter. I föreskrifterna föreslås dock en precisering av de mer övergripande kraven i EU-rättsakterna på vad som ska rapporteras. Vår bedömning är dock att denna precisering inte innebär att förslaget går utöver vad som anges i övergripande författningar, utan ger en tydligare förklaring till vad som avses i de europeiska bestämmelserna. Föreskriftsförslaget bör därmed inte innebära ökade krav på verksamhetsutövarna, utan snarare underlätta genom att kraven förtydligas.

Verksamhetsutövare som har ett tillstånd beviljat utifrån lagen om nationella järnvägssystem istället för järnvägssäkerhetslagen omfattas inte av något övergripande europeiskt regelverk. Transportstyrelsens förslag innebär dock att även dessa verksamhetsutövare i tillämpliga fall ska rapportera samma uppgifter som de som beskrivs ovan. Kraven riktas i detta fall endast mot svenska verksamhetsutövare, och det finns därför ingen risk för diskriminering av företag från andra medlemsstater. Dessa tillstånd kan enligt lagen om nationella järnvägssystem endast innehas av verksamhetsutövare i Sverige, och det innebär därmed inte någon begränsning av den fria rörligheten inom EU. Vår bedömning är att de bestämmelser som föreslås kan motiveras utifrån behovet av tillräckliga förutsättningar för analyser som bidrar till kontinuerlig förbättring av säkerheten och förebyggande av olyckor och tillbud. Sett till de effekter förslaget får på berörda verksamhetsutövare bedöms kraven vara proportionerliga.

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

De nya lagarna som genomför det fjärde järnvägspaketet trädde i kraft 1 juni 2022, och det är därför angeläget att de nu föreslagna föreskrifterna följaktligen träder i kraft så snart som möjligt. Under arbetet med att ta fram förslag till nya föreskrifter har tidplanen anpassats till den då aviserade tidsplanen för CSM ASLP. Eftersom arbetet med denna europeiska förordning nu blivit försenat ser vi det dock inte som lämpligt att vidare invänta beslutet om ikraftträdande av förordningen.

Information till branschen har lämnats i den externa referensgrupp som är kopplad till föreskriftsarbetet och till det internationella arbetet med framtagandet av förordningen. Information har även lämnats på de branschmöten som Transportstyrelsen regelbundet anordnar för aktörer inom spårtrafikområdet.

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?

Den föreslagna regleringen syftar till att bibehålla eller öka nuvarande säkerhetsnivå i järnvägssystemet. Med en bättre säkerhetsnivå och kvalitet ökar attraktiviteten och resandet på järnväg. På så sätt bidrar föreskrifterna till funktionsmålen.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

För att kunna nå och följa utvecklingen av bland annat hänsynsmålet om att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande så behövs en rapportering av allvarliga händelser och uppgifter kopplat till dessa. Vår verksamhet ska även bidra till att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Ett kontinuerligt arbete med att analysera säkerhetsnivåer i järnvägssystemet är en väsentlig del i att bibehålla och öka säkerheten för transportslaget. Reglerna syftar till att rätt uppgifter ska rapporteras, så att dessa analyser är möjliga. På så sätt bidrar föreskrifterna till hänsynsmålet.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

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.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Bättre förutsättningar för kontinuerlig förbättring av säkerheten där olyckor och tillbud lättare kan förebyggas.		- 6182 kr Effekterna gäller inte för ideella föreningar.	Engångskostnad/år
Medborgare			0	
Staten m.fl.	Förbättrad helhetssyn över nationella säkerhetsnivån	IT system behöver uppdateras		Kostnad för uppdatering av systemen kan inte beräknas då det ingår i ett större IT projekt
Externa effekter			0	
Totalt				Sammanlagt bedöms de positiva effekterna överväga de negativa.

E. Samråd

I enlighet med 20 § förordning (1990:717) om undersökning av olyckor ska Transportstyrelsen inhämta yttrande från Statens Haverikommission (SHK) innan myndigheten meddelar närmare föreskrifter om rapportering av olyckor och tillbud. Transportstyrelsen har med anledning av detta haft kontakt med SHK under framtagandet av föreskriftsförslaget.

Föreskriftsgruppen har även haft en extern referensgrupp kopplat till arbetet, bestående av representanter från branschen.

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

Lena Ecström-Ärlik, gruppleddare, telefon 010-495 55 40
E-post: lena.ecstrom-arlig@transportstyrelsen.se

Gisela Liss, utredare, telefon 010-495 68 59
E-post: gisela.liss@transportstyrelsen.se

| Magnus Jonsson, inspektör, telefon 010-495 59 91
E-post: magnus.jonsson@transportstyrelsen.se

Sten-Olov Södergård, jurist, telefon 010-495 57 33
E-post: sten-olov.sodergard@transportstyrelsen.se