

## **Konsekvensutredning av förslag om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:112) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen**

### **Transportstyrelsens förslag om två ändringsföreskrifter:**

Transportstyrelsen föreslår i ett första steg att 1, 2 och 8 §§ och de allmänna råden till 8 § ändras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2019:112 om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen.

Ändringen behöver göras för att i första hand undvika dubbelreglering i förhållande till TSD Drift som efter den 28 juni 2024 kommer att reglera medicinska krav och medicinska undersökningar för yrkesroller som idag regleras av TSFS 2019:112 (senast ändrad genom TSFS 2022:43).

Dessutom föreslås att hänvisning sker till järnvägssäkerhetslagen och järnvägssäkerhetsförordningen samt lagen och förordningen om nationella järnvägssystem när det gäller användandet av ord och uttryck i föreskrifterna. Vidare har vissa ord och uttryck i föreskrifterna bytts ut för att bättre överensstämma med begreppsanvändningen i dessa lagar och förordningar. Dessa ändringar föreslås träda i kraft den 28 juni 2024.

Transportstyrelsen föreslår i ett andra steg att 1 § och rubriken närmast före 1 § ändras, att 2 § upphävs och att de allmänna råden till 8 § föreskrifterna ändras så att föreskrifternas tillämpningsområde inte längre omfattar den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, utan enbart nationella järnvägssystem. Samtidigt ändras rubriken till föreskrifterna för att avspegla detta samt vissa begrepp i de allmänna råden till 8 §. Dessa ändringar föreslås träda i kraft den 28 oktober 2024.

## A. Allmänt

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

Den 28 september 2023 trädde genomförandeförordning (EU) 2023/1693<sup>1</sup> om ändring av förordning 2019/773<sup>2</sup> (hädanefter TSD Drift) ikraft. TSD Drifts geografiska tillämpningsområde<sup>3</sup> omfattar Europeiska unionens järnvägssystem och innehåller specifikationer som bland annat rör personal med säkerhetskritisk uppgift. TSD Drift riktar sig till järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg och infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd i enlighet med järnvägssäkerhetslagen (2022:367). Järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att alla krav i TSD Drift blir en relevant del av järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.<sup>4</sup>

I den nya lydelsen av TSD Drift har bilagans punkt 4.7.1 utökats med fler yrkesroller som ska omfattas av bestämmelserna i punkt 4.7.2, om medicinska undersökningar och psykologiska bedömningar, och punkt 4.7.3, om medicinska krav. Förutom den tidigare utpekade yrkesrollen *personal som medföljer tåg*, ska även

- personal som utför uppgiften att klargöra (iordningställa) tåg, samt
  - personal som utför uppgiften att ge avgångssignal och körtillstånd för tågrörelser,
- omfattas av de europeiska bestämmelserna.

Ovanstående innebär att myndighetens föreskrifter och allmänna råd, TSFS 2019:112, om hälsoundersökning och hälsotillstånd för att bedöma fysisk och psykisk lämplighet för personer som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen, påverkas. Författningen behöver därför ändras i förhållande till den nya lydelsen av TSD Drift.

Berörda järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska uppdatera sina säkerhetsstyrningssystem, i enlighet med nya lydelsen av TSD Drift, senast den 28 juni 2024<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693 av den 10 augusti 2023 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2019/773 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen.

<sup>2</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU.

<sup>3</sup> Avsnitt 1.2 i bilagan till TSD Drift.

<sup>4</sup> Punkt 2 i bilagan till förordning (EU) 2023/1693 som anger hur kapitel 2 (Beskrivning av tillämpningsområdet) i bilagan till TSD Drift ska ändras.

<sup>5</sup> Artikel 5b i förordning (EU) 2023/1693.

Det är dock inte tillräckligt att anpassa TSFS 2019:112 till tillämpningsområdet för TSD Drift enbart genom att ange att de yrkesroller som regleras i den nya lydelsen av TSD Drift inte längre omfattas av föreskrifterna. I den nya lydelsen av tillägg I till TSD Drift har den öppna punkten, som ger möjlighet att fortsatt föreskriva nationella regler om annan personal än förare som utför säkerhetskritiska uppgifter, tagits bort. Eftersom den nya lydelsen av TSD Drift innebär att sådana nationella regler numer inte får finnas, faller även möjligheten att uppdatera befintliga eller ta fram nya nationella regler i enlighet med 2 kap. 14 § 4 och 5 järnvägssäkerhetsförordningen (som grundar sig på artikel 8.3 d och e i järnvägssäkerhetsdirektivet). Vid kontakter med Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har vi informerats om att yrkesroller som utför säkerhetskritiska uppgifter, genom den nya lydelsen av TSD Drift, till fullo regleras av TSD Drift tillsammans med kraven på ett säkerhetsstyrningssystem i förordning (EU) 2018/762<sup>6</sup>. De svenska nationella reglerna inom området behöver därför upphävas.

I både järnvägssäkerhetsförordningen och förordningen om nationella järnvägssystem är Transportstyrelsen utpekad som tillsynsmyndighet inom området.

## **2. Vad ska uppnås?**

Det främsta syftet med föreskrifterna är att uppnå förenlighet med den nya lydelsen av TSD Drift, som är en direkt tillämplig EU-förordning.

Ett annat syfte med föreskrifterna är att anpassa användningen av olika begrepp till sådana begrepp som används i nu aktuella lagar och förordningar. Föreskriftsförslagen ska därför innehålla de ord och uttryck som används i järnvägssäkerhetslagen och järnvägssäkerhetsförordningen samt lagen och förordningen om nationella järnvägssystem. Hänvisningen till järnvägssäkerhetslagen och järnvägssäkerhetsförordningen behövs dock bara endast så länge föreskrifterna tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

#### **Oklart tillämpningsområde**

Om upplysningarna om tillämpningsområdet i 2 § TSFS 2019:112 kvarstår i oförändrad formulering, uppstår en nationell dubbelreglering i förhållande

---

<sup>6</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.

till den nya lydelsen av TSD Drift. I den nämnda paragrafen framgår föreskrifternas tillämpningsområde i förhållande till den ursprungliga lydelsen av TSD Drift. Upplysningarna i 2 § måste kunna läsas tillsammans med 8 § andra stycket 1–4 (funktioner som innebär säkerhetskritiska arbetsuppgifter) och de tillhörande allmänna råden. Om 2 § kvarstår oförändrad, blir gränssnittet otydligt och leder till dubbelreglering, med tvivel om vilka yrkesroller som ska tillämpa föreskrifterna.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter som idag omfattas av 8 § andra stycket 2 och 3 kan, om något förtydligande inte görs i 2 § bli dubbelreglerande och tolkas så att de omfattas av såväl föreskrifterna som av TSD Drift. Även om den nya lydelsen av TSD Drift har företräde framför de nationella bestämmelserna kan ett otydligt gränssnitt i föreskrifterna alltså innebära att TSFS 2019:112 fortsatt, då felaktigt, tillämpas av berörda järnvägsföretag med säkerhetsintyg och infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd.

I de allmänna råden till 8 § andra stycket 2 anges som exempel bland annat tågklarare hos infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd kommer att omfattas av kraven i den nya lydelsen av TSD Drift samtidigt som tågklarare hos infrastrukturförvaltare med nationellt infrastruktur-tillstånd omfattas av myndighetens föreskrifter. Detta förhållande behöver tydliggöras i de allmänna råden för att undvika missförstånd hos berörda infrastrukturförvaltare.

#### **Uppdatering av ord och uttryck**

Det förtydligande som föreslås i 1 § om att ord och uttryck används i enlighet med järnvägssäkerhetslagen och -förordningen och lagen och förordningen om nationella järnvägssystem samt de justeringar av ord och uttryck som föreslås i 8 §, bedöms vara lämpliga, men inte nödvändiga att utföra. Nuvarande formuleringar skulle kunna kvarstå oförändrade, men vi bedömer att det är lämpligt att se över ord och uttryck i samband med över synen av föreskrifterna.

#### **Otillåtna nationella regler**

Att avstå från att anpassa våra föreskrifter till EU-rätten innebär också att vi inte följer EU-regleringen om vilka nationella regler som är tillåtna. Vi måste följa regleringen i järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>7</sup> och ERA-förordningen<sup>8</sup> om vilka nationella regler som överhuvudtaget är tillåtna att ha. Om ERA anser att reglerna inte är tillåtna och en dialog med oss inte ger resultat, kan ERA avge ett yttrande till medlemsstaten Sverige där det framgår

---

<sup>7</sup> Artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet.

<sup>8</sup> Artikel 25–26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

varför reglerna bör ändras eller upphävas. Även kommissionen får en under rättelse om detta. I förlängningen kan kommissionen anta beslut genom genomförandeakter där medlemsstaten uppmanas att ändra eller upphäva en nationell regel. Dessa genomförandeakter antas genom omröstning i kommittén för järnvägens driftskompatibilitet och säkerhet (RISC)<sup>9</sup>. På så sätt kan vi komma att tvingas upphäva våra nationella bestämmelser. Det är naturligtvis inte önskvärt att ha otillåtna nationella regler. Det kan även tilläggas att nationella regler som inte har anmälts i enlighet med artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet (dvs. i IT-systemet Single Rule Database, SRD) inte ska gälla vid tillämpningen av detta direktiv.<sup>10</sup>

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inget alternativ som inte innebär en reglering. Föreskrifterna måste ändras, dvs. anpassas till TSD Drift, för att undvika dubbelreglering som annars uppstår den 28 juni 2024. Eftersom nationella regler om hälsokrav för personal med säkerhetskritiska uppgifter inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem överhuvudtaget inte är tillåtna kan föreskrifterna inte kvarstå i sin nuvarande form.

Alternativen är att antingen så fort som möjligt upphäva TSFS 2019:112 i de delar som reglerar den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem eller att endast ändra vissa bestämmelser i TSFS 2019:112 och först därefter upphäva övriga regler. Transportstyrelsen har valt att i ett första steg ta fram ett förslag till ändring av vissa paragrafer där dubbelreglering uppstår. I ett andra steg ska föreskrifterna upphävas vad avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Motiveringen till detta följer under avsnittet nedan.

#### **Den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem**

Bestämmelserna i 4–53 §§ är notifierade som nationella regler för den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, vilket innebär att de även gäller för järnvägsföretag med säte i andra medlemsstater eller EES-land som vill bedriva järnvägstrafik i Sverige. Att medlemsstaterna har nationella regler sätter trösklar för den gränsöverskridande järnvägstrafiken vilket försvårar den gemensamma europeiska marknaden för järnvägsföretag. Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har i minst 10 år verkat för ett harmoniserat regelverk där nationella regler ska minskas och tas bort. Att TSD Drift får ett utökat tillämpningsområde när det gäller medicinska krav och medicinska undersökningar är ett tydligt exempel på detta. Efter kontakter med ERA tolkar vi ”De yrkeskvalifikationer som kan krävas för

<sup>9</sup> Railway Interoperability and Safety Committee.

<sup>10</sup> Artikel 8.11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet.

alla typer av järnvägstjänster” i beskrivningen av delsystemet Drift och trafikledning,<sup>11</sup> som regleras av TSD Drift, att omfatta samtliga operativa yrkesroller, inte enbart yrkesroller kopplat till tåg eller tågdrift. Detta framgår även i TSD Drift genom att det beskrivs att förordningen innehåller specifikationer som rör personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, som pekas ut i en egen punktsats utan att det anges att dessa uppgifter måste vara förknippade med tåg eller tågdrift.<sup>12</sup> ERA har i samband med publiceringen av förordning (EU) 2023/1693, som ändrar TSD Drift, publicerat en ”Clarification note on competence and emergency management requirements introduced by the 2023 amendments to the TSI OPE”<sup>13</sup>. I dokumentet framgår att säkerhetskritiska uppgifter ska omhändertas i säkerhetsstyrningssystemet. Det ska inte finnas några nationella regler som identifierar säkerhetskritiska uppgifter eller fastställer urvalskriterier.

Vår bedömning är att föreskrifternas 8 § och dess allmänna råd identifierar säkerhetskritiska arbetsuppgifter och att de medicinska kraven är urvalskriterier. Vi bedömer dock att vi inte kan upphäva föreskrifterna för de verksamheter som lyder under järnvägssäkerhetslagen redan den 28 juni 2024. Det skulle med stor sannolikhet innebära att verksamheterna inte hinner riskbedöma ändringarnas påverkan på sin verksamhet och sitt säkerhetsstyrningssystem och reglera området. Det kan inledningsvis eventuellt uppstå kvalitetsrisker där tåg påverkas för att växling inte kan utföras eller arbete i järnvägsinfrastruktur störs, för att säkerhetsstyrningssystemen inte hinner uppdateras med nya interna bestämmelser och rutiner. Det måste även beaktas att berörda järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare med stor sannolikhet saknar intern expertis inom det medicinska området och därav kan ha svårigheter att fastställa och förvalta medicinska krav på sin personal. Eftersom de operativa säkerhetskritiska uppgifterna främst regleras genom de branschgemensamma bestämmelserna TTJ, kan krav om hälsotillstånd och hälsoundersökningar möjligen behöva regleras med gemensamma branschbestämmelser. Enhetliga branschbestämmelser kan underlätta hälsoundersökningarna för anlitade läkare eller företagshälsovård samt när personal med säkerhetskritiska uppgifter flyttar mellan arbetsgivare. Vi behöver under ordnade former tillsammans med berörda järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare komma överens om en tidpunkt när branschen är redo. Transportstyrelsens förslag är att upphäva de delar av föreskriften som avser dessa verksamheter. Vi bedömer dock att

---

<sup>11</sup> Se punkt 2.5 i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

<sup>12</sup> Se punkt 4.2 i bilaga till förordning (EU) 2023/1693.

<sup>13</sup> Uppgift hämtad från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) den 8 februari 2024, länk [https://www.era.europa.eu/system/files/2023-10/Clarification%20note\\_v1.pdf?t=1707382078](https://www.era.europa.eu/system/files/2023-10/Clarification%20note_v1.pdf?t=1707382078)



föreskrifterna inte går att ersätta redan den 28 juni 2024 genom information, rådgivning eller frivilliga överenskommelser eller åtaganden.

### **Nationella järnvägssystem**

Verksamhetsutövarna i det nationella järnvägssystemet är inte en homogen grupp. Där finns allt från järnvägsföretag som har som huvudsakliga uppdrag att dagligen under tågdrift transportera resenärer i Stockholms förortstrafik till järnvägsföretag som är en mindre sidoverksamhet i en industri som under växling flyttar vagnar, i vissa fall för att industrin ska fungera, men främst för att kunna transportera sina varor på järnväg. Det är samma förhållanden för de infrastrukturförvaltare som lyder under lagen. Även om regler är betungande för företag bedömer vi att föreskrifterna i detta fall hjälper företagen att hålla vissa av trafiksäkerhetsriskerna med säkerhetskritiska arbetsuppgifter under kontroll. Vi bedömer att föreskrifterna inte går att ersätta genom information, rådgivning eller frivilliga överenskommelser eller åtaganden.

## **3.3 Regleringsalternativ**

### **Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)**

Regleringsalternativ 1 är det alternativ som Transportstyrelsen förordar. Regleringsalternativet innebär ändringsföreskrifter med ikraftträdande den 28 juni 2024 (Steg 1) samt ändringsföreskrifter med ikraftträdande den 28 oktober 2024 (Steg 2).

#### **Steg 1**

Ett föreskriftsförslag formuleras så att hänsyn tas till de yrkesroller som omfattas av de medicinska kraven och de medicinska undersökningarna i den nya lydelsen av TSD Drift. Vissa redaktionella ändringar i texten görs på så sätt att samma ord och uttryck som används i järnvägssäkerhetslagen, järnvägssäkerhetsförordningen samt lagen och förordningen om nationella järnvägssystem införs i föreskrifterna.

#### **Steg 2**

Ett föreskriftsförslag formuleras som innebär att TSFS 2019:112, så som föreskrifterna föreslås vara utformade efter den 28 juni 2024, upphävs för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som lyder under järnvägssäkerhetslagen efter den 28 oktober 2024.

I den följande texten beskrivs och motiveras de föreslagna ändringarna i regleringsalternativet.

Steg 1Tydliggöra gränssnitt mellan föreskrifterna och den nya lydelsen av TSD Drift

## 2 §

## Nuvarande lydelse

Dessa föreskrifter gäller inte för personal som utför de säkerhetskritiska arbetsuppgifter som är förknippade med att medfölja ett tåg och som omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystem Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU.

## Förslag till ny lydelse

Dessa föreskrifter gäller inte för personal som

1. *utför de säkerhetskritiska arbetsuppgifter som är förknippade med att*
  - a) *medfölja ett tåg,*
  - b) *klargöra ett tåg, eller*
  - c) *ge avgångssignal och körtilstånd för tågrörelser, och som*
2. *omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU, i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693.*

*Kommentar till förslaget*

Upplysningarna i 2 § har formulerats om och strukturerats om till en punktuppställning för att förtydliga föreskrifternas tillämpningsområde.

I föreskriftsförslaget 2 § första stycket 1 anges yrkesrollerna i enlighet med den nya lydelsen av TSD Drift.

I förslaget 2 § första stycket 2 anges att dessa yrkesroller omfattas av TSD Drift. I den sista bisatsen anges en statisk hänvisning till den lydelse av TSD Drift som föreskrifterna hänvisar till, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693.

Statisk eller dynamisk hänvisning till TSD Drift

Vi uppdaterar hänvisningen till TSD Drift i dagens 2 §. Idag hänvisas till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773. Vi anger i vårt förslag att föreskrifterna inte gäller för personal som utför vissa säkerhetskritiska arbetsuppgifter som omfattas av kommissionens genomförandeför-



ordning (EU) 2019/773 i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693. Hänvisningen till TSD Drift är därmed statisk (i motsats till dynamisk), dvs. avser TSD Drift i en viss angiven lydelse. En statisk hänvisning innebär att om EU-rättsakten ändras måste även hänvisningen i våra föreskrifter ändras för att ändringen ska få genomslag i våra föreskrifter. Utgångspunkten är att man använder en sådan statisk hänvisning om reglerna medför straffsanktioner. Då är det viktigt att hänvisa till den exakta lydelsen av rättsakten.

I vårt fall handlar det dock inte om straffsanktion utan om en sanktionsavgift. Transportstyrelsen får, enligt 6 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen, besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning. Det handlar alltså inte om en straffsanktion. Föreskrifterna tillförs inte heller materiellt innehåll genom hänvisningen eftersom TSD Drift är en EU-förordning och gäller oavsett om den införs i svensk rätt eller inte. Trots detta har vi landat i att tillämpningsområdet för föreskrifterna måste göras så tydligt som möjligt med en statisk hänvisning. Det är tillämpningsområdet för TSD Drift, dvs. vilka yrkesroller som omfattas, som avgör vad som fortsättningsvis är möjligt att reglera i Transportstyrelsens föreskrifter. Vi bedömer därför att det är viktigt att hänvisningen i 2 § uppdateras om TSD Drift ändras eller ersätts av andra EU-regler; detta trots att EU-förordningen är direkt tillämplig.

Det finns även en hänvisning till TSD Drift i det allmänna rådet till 8 § andra stycket 2. Vi bedömer att även den hänvisningen bör vara statisk så att hänvisningen är utformad på samma sätt som i 2 §.

### Ord och uttryck i enlighet med lag och förordning

#### 1 § andra stycket

##### Nuvarande lydelse

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter är de arbetsuppgifter som är av betydelse för säkerheten enligt 2 kap. 8 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och 2 kap. 7 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem.

##### Förslag till ny lydelse

*De ord och uttryck som används i föreskrifterna har samma betydelse som i järnvägssäkerhetslagen (2022:367), lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem, järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418), och förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem.*

### *Kommentar till förslaget*

I föreskriftsförslagets 1 § andra stycket har redaktionella ändringar genomförts.

Vi anser att förslaget till ny lydelse indirekt omfattar den nuvarande lydelsen. Eftersom vi meddelar att ord och uttryck som används har samma betydelse som i berörda lagar och förordningar ser vi inget behov av att peka ut just säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Följande definitioner i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem har relevans för de redaktionella ändringar som genomförts i hela föreskriftsförslaget.

fordon	ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät
infrastrukturförvaltare	den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen
järnvägsföretag	den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik
järnvägsinfrastruktur	spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande

### 8 § andra stycket 1

Nuvarande lydelse	Förslag till ny lydelse
De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att	De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att
1. framföra fordon	1. framföra fordon <i>på järnvägsnät</i>

### *Kommentar till förslaget*

8 § andra stycket 1 har ändrats genom att ”på järnvägsnät” lagts till. Tillägget görs med referens till definitionen av fordon i de båda lagarna.

## 8 § andra stycket 2

Nuvarande lydelse	Förslag till ny lydelse
De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att	De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att
2. leda eller övervaka spårtrafik	2. leda eller övervaka <i>järnvägstrafik</i>

*Kommentar till förslaget*

8 § andra stycket 2 har ändrats genom att ”spårtrafik” har ersatts med ”järnvägstrafik”. Spårtrafik är ett uttryck från dåvarande järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) som låg till grund för de föreskrifter som fanns innan TSFS 2019:112, de upphävda BV-FS 2000:4. BV-FS 2000:4 reglerade såväl järnväg som tunnelbana och spårväg. Någon språklig justering av ord och uttryck gjordes inte när TSFS 2019:112, som enbart gäller järnväg, ersatte dessa föreskrifter.

Justeringen till järnvägstrafik görs med referens till definitionen av järnvägsföretag i lagarna. Det kan tyckas att detta innebär en alltför snäv referens eftersom leda eller övervaka även omfattar ett eller flera samtida arbeten i järnvägsinfrastruktur. Vi menar att det tidigare uttrycket spårtrafik även kan ses som lika avgränsande. Justeringen av uttrycket i bestämmelsen innebär inte att vår intention om vad arbetsuppgiften innehåller skulle förändras. Vi föreslår inte heller någon ändring av de allmänna råden för denna punkt, ändringen av uttryck innebär alltså ingen förändring i sak. Arbetsuppgiften innebär både att leda eller övervaka järnvägstrafik och/eller arbete i järnvägsinfrastrukturen.

## 8 § andra stycket 3

Nuvarande lydelse	Förslag till ny lydelse
De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att	De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att
3. bedöma trafiksäkerheten hos fordon eller spåranläggningar	3. bedöma trafiksäkerheten hos fordon eller <i>järnvägsinfrastruktur</i>

*Kommentar till förslaget*

8 § andra stycket 3 har ändrats genom att ”spåranläggningar” har ersatts av ”järnvägsinfrastruktur”. Spåranläggningar är ett uttryck från dåvarande järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) som låg till grund för de upphävda BV-FS 2000:4, som dessutom reglerade såväl järnväg som tunnelbana och

spårväg. Någon språklig justering av ord och uttryck gjordes inte när TSFS 2019:112 ersatte dessa föreskrifter inom järnväg.

Järnvägsinfrastruktur definieras i båda lagarna. Vår intention är att bestämmelsen inte får ett bredare tillämpningsområde än tidigare, vilket även framgår av att yrkesrollerna i de allmänna råden till punkten är oförändrade. Vår uppfattning är att branschen hittills tillämpat bestämmelsen som om den handlade om att bedöma trafiksäkerheten hos järnvägsinfrastruktur.

#### 8 § andra stycket 4

##### Nuvarande lydelse

De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att 4. i övrigt bedriva trafik och arbete på spår enligt verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem

##### Förslag till ny lydelse

De säkerhetskritiska arbetsuppgifterna innehåller funktioner som innebär att 4. i övrigt bedriva *järnvägstrafik eller* arbete *i järnvägsinfrastruktur* enligt verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem

#### *Kommentar till förslaget*

8 § andra stycket 4 har ändrats dels genom att ”trafik” har ersatts av ”järnvägstrafik”, med referens till definitionen av järnvägsföretag i lagarna, dels genom att ”på spår” har ersatts av ”i järnvägsinfrastruktur” med referens till definitionen av järnvägsinfrastruktur i lagarna.

Vi har även tydliggjort bestämmelsen genom att byta ut ”och” till ”eller”. Det har tidigare kunnat läsas som att trafik och arbete i spår hör ihop, det vill säga att bedriva trafik inför att arbete ska utföras på spåranläggningen. Där har det sedan av det allmänna rådet till 8 § 4 framgått att det handlar om antingen trafik *eller* arbete på spår (vårt förslag: i järnvägsinfrastruktur).

Vår bedömning är att bestämmelsen inte får ett bredare tillämpningsområde än tidigare, vilket även framgår av att yrkesrollerna i de allmänna råden till punkten är oförändrade till omfattning. Se även kommentar till förslaget om ändringar av allmänna råd till 8 § andra stycket 4.

## Allmänna råd till 8 §

### Allmänna råd till 8 § andra stycket 2

#### Nuvarande lydelse

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 2 är tågklarerare, tågledare och huvudtillsyningsman.

#### Förslag till ny lydelse

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 2 är *en sådan tågklarerare, som inte omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773, i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693*, tågledare och huvudtillsyningsman.

#### *Kommentar till förslaget*

I de allmänna råden har vi bland annat behövt tydliggöra gränssnittet för de yrkesroller som från och med den 28 juni 2024 antingen omfattas av TSD Drift eller av de nationella föreskrifterna.

Yrkesrollen tågklarerare finns hos både infrastrukturförvaltare som lyder under järnvägssäkerhetslagen samt hos infrastrukturförvaltare som lyder under lagen om nationella järnvägssystem. För att tydliggöra exemplet ”tågklarerare” i det allmänna rådet och att det finns både tågklarerare som omfattas av TSD Drift och tågklarerare som inte omfattas av TSD Drift utan istället fortsättningsvis har sådana säkerhetskritiska arbetsuppgifter som omfattas av de nationella föreskrifterna, har en bisats lagts till i det allmänna rådet.

Grunden till ändringen är att vi bedömer att nedanstående definition från TSD Drift omfattar arbetsuppgifter som *tågklarerare* i enlighet med branschbestämmelserna TTJ<sup>14</sup> utför hos infrastrukturförvaltare.

- ”Ge körtillstånd för tågrörelser:  
Att manövrera utrustning i signalställverk och driftledningscentraler så att tågrörelse medges. Detta inbegriper inte den personal som är anställd av ett järnvägsföretag och som ansvarar för hanteringen av resurser som tågpersonal eller rullande materiel.”

---

<sup>14</sup> Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg (TDOK 2015:0309).

**Allmänna råd till 8 § andra stycket 4****Nuvarande lydelse**

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 4 är tågchefhavare, trafikbiträde, tillsyningsman vid spärrfärd, växling eller arbete på spår samt tillsyningsman med A-, E-, L- eller S-skydd.

**Förslag till ny lydelse**

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 4 är tågchefhavare, trafikbiträde, tillsyningsman vid spärrfärd, växling eller arbete *i järnvägsinfrastruktur*.

***Kommentar till förslaget***

De exempel på yrkesroller som i nuvarande lydelse anges är ”tillsyningsman vid arbete på spår” samt ”tillsyningsman med A-, E-, L- eller S-skydd”. Vi menar att dessa exempel avser samma yrkesroller, om än uttryckt på olika sätt. Vi ändrar uttrycket ”på spår” till ”i järnvägsinfrastruktur”. Vi stryker lydelsen ”samt tillsyningsman med A-, E-, L- eller S-skydd”. Genom att hänvisa till definitionen av järnvägsinfrastruktur i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem får vi samma omfattning av tillsyningsmän som i den tidigare lydelsen.

**Steg 2****Författningens rubrik****Nuvarande lydelse**

Föreskrifter och allmänna råd om hälsotillstånd och hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen

**Förslag till ny lydelse  
fr.o.m. 28 oktober**

Föreskrifter och allmänna råd om hälsotillstånd och hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom *nationella järnvägssystem*

***Kommentar till förslaget***

Eftersom författningen upphävs för verksamheter som lyder under järnvägssäkerhetslagen och endast omfattar verksamheter som lyder under lagen om nationella järnvägssystem ändras lydelsen av rubriken. Rubrikändringen innebär att det av rubriken tydligt kommer framgå för vilka verksamheter som föreskrifterna i författningen gäller.



## 1 §

**Planerad lydelse  
fr.o.m. 28 juni**

Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om hälsoundersökning och hälsotillstånd för att bedöma fysisk och psykisk lämplighet för personer som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen.

De ord och uttryck som används i föreskrifterna har samma betydelse som i *järnvägssäkerhetslagen (2022:367)*, *lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem*, *järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418)*, och *förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem*.

**Förslag till ny lydelse  
fr.o.m. 28 oktober**

Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om hälsoundersökning och hälsotillstånd för att bedöma fysisk och psykisk lämplighet för personer som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom *nationella järnvägssystem*.

De ord och uttryck som används i föreskrifterna har samma betydelse som i *lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem* och *förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem*.

*Kommentar till förslaget*

Författningen upphör att gälla för verksamheter som lyder under järnvägssäkerhetslagen. Därför görs ett förtydligande i 1 § första stycket att föreskrifterna innehåller bestämmelser som är tillämpliga på personer som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom nationella järnvägssystem. Referenserna till järnvägssäkerhetslagen och järnvägssäkerhetsförordningen tas därmed bort.

## 2 §

**Planerad lydelse  
fr.o.m. 28 juni**

Dessa föreskrifter gäller inte för personal som

- utför de säkerhetskritiska arbetsuppgifter som är förknippade med att
  - medfölja ett tåg,
  - klargöra ett tåg, eller
  - ge avgångssignal och körtillstånd för tågrörelser, och som
- omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU, i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693.

**Förslag till ny lydelse  
fr.o.m. 28 oktober**

Paragrafen upphävs.

*Kommentar till förslaget*

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som lyder under lagen om nationella järnvägssystem har inget behov att upplysas om TSD Drifts tillämpningsområde, eftersom TSD:n inte gäller för deras verksamhet. Paragrafen kan därför upphävas.

**Allmänna råd till 8 § andra stycket 2****Planerad lydelse  
fr.o.m. 28 juni**

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 2 är *en sådan tågklarerare, som inte omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773, i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693, tågledare och huvudtillsyningsman.*

**Förslag till ny lydelse  
fr.o.m. 28 oktober**

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 2 är tågklarerare, tågledare och huvudtillsyningsman.

*Kommentar till förslaget*

Bisatsen med hänvisning till TSD Drift tas bort. Infrastrukturförvaltare som lyder under lagen om nationella järnvägssystem berörs inte av TSD Drifts tillämpningsområde.

**Allmänna råd till 8 § andra stycket 4****Planerad lydelse**

fr.o.m. 28 juni

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 4 är tågchefhavare, trafikbiträde, tillsyningsman vid spärrfärd, växling eller arbete i järnvägsinfrastruktur.

**Förslag till ny lydelse**

fr.o.m. 28 oktober

Exempel på yrkesroller som innehåller funktioner enligt 8 § andra stycket 4 är tågchefhavare, trafikbiträde, tillsyningsman vid *vagnuttagning*, växling eller arbete i järnvägsinfrastruktur.

*Kommentar till förslaget*

Vi ändrar ”spärrfärd” till ”vagnuttagning”, vilket är det historiska begreppet för trafikverksamheten spärrfärd. Trafikverksamheten vagnuttagning används fortfarande i många verksamheter som lyder under lagen om nationella järnvägssystem. Trafikverksamheten spärrfärd används i de operativa bestämmelserna TTJ. Vår bedömning är att de verksamheter som använder TTJ inom lagen om nationella järnvägssystem främst använder sig av trafikverksamheten växling. Vi låter därför ”tillsyningsman vid växling” vara orörd, som likväl motsvarar det historiska ”växlingsledare” som fortfarande används inom många andra verksamheter som lyder under lagen om nationella järnvägssystem.

**Regleringsalternativ 2**

Regleringsalternativ 2 innebär att ändringar sker i 1, 2 och 8 §§ enligt regleringsalternativ 1, dvs. i steg 1 och steg 2, men att det allmänna rådet till 8 § som ger exempel på yrkesroller som innehåller säkerhetskritiska arbetsuppgifter enligt 8 § tas bort.

Föreskrifter i Transportstyrelsens författningssamling inom järnvägsområdet utgörs till största delen av funktionsbaserade krav som specificerar vad som ska uppnås, men inte hur. Detta innebär bland annat att namn på olika yrkesroller, till exempel på personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter, är upp till varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att definiera i sitt eget säkerhetsstyrningssystem. Det är verksamhetsutövarna som har den bästa kunskapen om vilka yrkesroller som är nödvändiga inom ramen för det egna säkerhetsstyrningssystemet. Det innebär också att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, vid hantering av gemensamma risker, gemensamt definierar sådana yrkesroller där otydlighet kring vad en yrkesroll innebär skulle kunna innebära säkerhetsrisker.

**4. Vilka är berörda?**

Alla järnvägsföretag och alla infrastrukturförvaltare berörs av föreskriftsförslagen.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

Ändringarna i föreskrifterna görs till följd av ändringar i det EU-rättsliga regelverket, dvs. ändringarna i TSD Drift. Vi gör därför ingen analys eller beräkning av konsekvenserna av det utökade tillämpningsområdet för TSD Drift, till exempel att Transportstyrelsens blanketter; *Hälsodeklaration – stöd för läkaren vid bedömning* (TSJ7015) och *Läkarutlåtande* (TSJ7020), inte kan användas vid tillämpning av TSD:n. Vi gör därför inte heller någon beräkning av konsekvenserna av att nationella regler om medicinska krav och säkerhetskritiska arbetsuppgifter inte får finnas inom Europeiska unionens järnvägssystem och att föreskrifterna därmed upphävs för vissa verksamheter. Konsekvensanalysen innehåller endast beräkningar utifrån förslaget att ändra föreskrifter i författningen TSFS 2019:112.

### 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.

De som främst berörs av upplysningarna i 2 § föreskriftsförslaget är järnvägsföretag med säkerhetsintyg och infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd. Dessa företag ska följa bestämmelserna om medicinska krav, medicinska undersökningar och psykologiska bedömningar för de yrkesroller som TSD Drift utökats med. De ska även följa kraven på ett säkerhetsstyrningssystem i förordning (EU) 2018/762 och själva identifiera och fastställa vilka arbetsuppgifter som påverkar trafiksäkerheten (där säkerhetskritiska uppgifter ingår) i den egna verksamheten samt själva fastställa urvalskrav (medicinska krav) för dessa arbetsuppgifter som påverkar trafiksäkerheten, med beaktande av sådana regler fastställda i TSD Drift och lokförardirektivet 2007/59/EG<sup>15</sup>.

Järnvägsföretag med nationellt trafiksäkerhetstillstånd (NTT) och infrastrukturförvaltare med nationellt infrastrukturstillstånd (NIT), i enlighet med lagen om nationella järnvägssystem, berörs inte av några ändringar i sak i föreskrifterna.

---

<sup>15</sup> Direktiv 2007/59/EG har införlivats i den svenska lagstiftningen genom lagen (2011:725) och förordningen (2011:728) om behörighet för lokförare samt genom föreskrifter i Transportstyrelsens författningssamling.

Det finns totalt 83 järnvägsföretag<sup>16</sup> och 284 infrastrukturförvaltare<sup>17</sup>. Samtliga får administrativa bördor av föreskriftsförslaget.

För den övervägande majoriteten av företagen innebär föreskriftsförslagen ingen ändring av sakförhållandena i lagstiftningen. För denna majoritet är den främsta administrativa bördan att identifiera och notera ändringsföreskrifterna till grundförfattningen TSFS 2019:112 i sina säkerhetsstyrningssystem samt kontakta sin anlitade läkare<sup>18</sup> eller företagshälsovård om föreskriftsändringarna och meddela att sakförhållandena är oförändrade. Detta är en åtgärd som vi beräknar ta ungefär 8 timmar per ändringsföreskrift, per berörd organisation. En minoritet av företagen får administrativa bördor av att omhänderta ändringarna i TSD Drift, dessa konsekvenser beräknas inte specifikt på grund av det är konsekvenser av den europeiska lagstiftningen. Dessa företag berörs också av ändringsföreskrifterna och ingår därav i beräkningarna nedan.

Föreskrifternas påverkan på den administrativa kostnaden beräknas utifrån formeln tidsåtgång x (lönekostnad x 1,84) x frekvens x population. Faktorn 1,84 används i Tillväxtverkets modell för beräkning av administrativa kostnader<sup>19</sup>, och avser täcka exempelvis arbetsgivaravgifter, semesterersättning samt overheadkostnader.

Lönekostnad beräknas utifrån anställd i företaget i rollen som säkerhetschef eller verksamhetsnära chef i privat sektor.<sup>20</sup> Genomsnittliga lönenivåer baseras på Statistiska centralbyråns statistikdatabas (SSYK 1292). De nyckeltal som använts är genomsnittlig månadslön oberoende av kön, ålder, erfarenhet eller ansvar vilket uppgår till 52 400 kronor per månad i 2022 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 328 kronor.

Uppgiften att identifiera föreskriftsändringen, uppdatera sitt säkerhetsstyrningssystem och meddela läkare/företagshälsovård beräknas ta 8 timmar att genomföra. Lönekostnaden per timme är 328 x 1,84. Frekvensen är två

---

<sup>16</sup> Uppgift hämtad från Transportstyrelsen den 30 januari 2024, länk <https://jvportalen.transportstyrelsen.se/ExternaTjanster/wp/Tillstand/CurrentRailway>

<sup>17</sup> Uppgift hämtad från Transportstyrelsen den 30 januari 2024, länk <https://jvportalen.transportstyrelsen.se/ExternaTjanster/wp/Tillstand/Infrastructure>

<sup>18</sup> Läkaren behöver inget särskilt tillstånd från Transportstyrelsen för att genomföra hälsoundersökningar i enlighet med TSFS 2019:112.

<sup>19</sup> Hämtad från Tillväxtverket den 30 januari 2024, länk [Beräkningsguide - Ekonomiska effekter av nya regler 2024.pdf \(tillvaxtverket.se\)](#)

<sup>20</sup> Uppgift hämtad från Statistiska centralbyrån den 30 januari 2024, länk <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/lonesor/Search?lon=verksamhetsn%C3%A4ra+chef>

tillfällen. Detta ger en kostnad om 4828 kronor per gång och totalt 9656 kronor för ett företag. För hela populationen, 315, blir kostnaden cirka 1 500 000 kronor per gång och den totala kostnaden 3 000 000 kronor. Vi har då inte räknat med museiföreningarna där arbetet utförs på ideell basis (367-52=315).

Beräkningen av administrativ börda utifrån en formel där lönekostnad ingår kan dock inte appliceras på museiföreningar, eftersom allt arbete där sker ideellt av föreningens medlemmar. Den administrativa bördan för en museiförening beräknas till en 8 timmar lång administrativ ideell åtgärd per gång, totalt 16 timmar. För hela populationen, 52, bedöms 416 timmar behöva avsättas per gång, vilket innebär 832 timmar totalt.

## 5.2 Medborgare

Den föreslagna regleringen är av författningsteknisk art och bedöms inte medföra några ökade kostnader för medborgaren såsom till exempel högre priser, skatter eller avgifter.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Den föreslagna regleringen är av författningsteknisk art och bedöms inte medföra några konsekvenser för staten, regioner eller kommuner.

## 5.4 Miljö

Den föreslagna regleringen är av författningsteknisk art och bedöms inte medföra några konsekvenser för miljön.

## 5.5 Externa effekter

Den föreslagna regleringen är av författningsteknisk art och bedöms inte medföra några externa effekter.

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

I regleringsalternativ 2 övervägdes alternativet att ta bort de allmänna råden till 8 § andra stycket 2–4 och istället ha motsvarande information på Transportstyrelsens externa webbplats.

Vi ser att det på sikt kan vara en bra idé att ha exempel på yrkesroller på den externa webbplatsen istället för i föreskrifterna. De allmänna råden infördes i dåvarande BV-FS 2000:4 genom ändringsföreskrifterna TSFS 2013:50. Av konsekvensutredningar i tidigare föreskriftsärenden framgår inte tydligt varför de allmänna råden infördes eller varför de överfördes till nuvarande TSFS 2019:112. Transportstyrelsen bedömer att de allmänna råden fyller sin funktion just nu. Om de allmänna råden ska ersättas av text på webben bör



det meddelas tydligt till användarna för att minska otydligheter kring var de kan finna informationen.

Fördelar med att ha informationen på webben istället för i föreskrifterna är:

- Av järnvägslagstiftningen följer att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i sina säkerhetsstyrningssystem ska definiera de yrkesroller med säkerhetskritiska arbetsuppgifter som verksamheten omfattar. Om föreskrifterna ger exempel på sådana yrkesroller finns det en risk för att det blir oklart för branschen vad som förväntas av dem. Allmänna råd är visserligen inte bindande, men är ändå något som är tänkt att vara ett stöd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare när interna företagsbestämmelser tas fram. På webben kan vi använda ett mer vardagligt språk, och på ett mer utförligt sätt förklara vad exemplen på yrkesroller innebär.
- Information på webben är mer dynamisk och kan på ett enklare sätt uppdateras om ändringar skulle ske i regelverk som benämner roller med säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Detta minskar risken för osäkerhet i det fall det sker förändringar.

Nackdelarna med att ha informationen på webben istället för i föreskrifterna är:

- Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som läser föreskrifterna och vill informera sig om vilka yrkesroller som kan omfattas av föreskrifterna behöver hämta informationen på fler platser. Det är oklart hur mycket extra arbetstid som detta skulle generera. Även den som ansöker om tillstånd som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare behöver hämta information från flera platser. Om informationen på webbplatsen inte hittas av den tillståndssökande kan det generera kompletterande insatser under tillståndprocessen.
- Transportstyrelsen behöver initialt avsätta resurser för att komplettera myndighetens webbplats med information om yrkesroller kopplade till de säkerhetskritiska arbetsuppgifter som anges i föreskrifterna i 8 § och avsätta resurser för att löpande hålla informationen uppdaterad på webbplatsen. Om informationen inte hittas på webbplatsen kan det innebära att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kontaktar myndigheten genom telefonsamtal eller e-post med frågor. Transportstyrelsen kan då behöva avsätta resurser för att besvara dessa frågor.

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

### **Nationella järnvägssystem**

Enligt 2 kap. 5 § 2 förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Enligt 1 kap. 8 § förordningen om nationella järnvägssystem får Transportstyrelsen även meddela föreskrifter om verkställigheten av lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem och den nämnda förordningen.

### **Den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem**

Enligt 2 kap. 20 § 1 järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Enligt 1 kap. 7 § järnvägssäkerhetsförordningen får Transportstyrelsen även meddela föreskrifter om verkställigheten av järnvägssäkerhetslagen (2022:367) och den nämnda förordningen.

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

De befintliga föreskrifterna TSFS 2019:112 anpassas genom nu aktuella föreskriftsförslag, steg 1 och steg 2, till den EU-rättsliga regleringen om medicinska krav och undersökningar i TSD Drift. Eftersom TSD Drift genom den senaste ändringsförordningen (EU) 2023/1693 kommit att omfatta yrkesroller som idag regleras av TSFS 2019:112, ska föreskrifterna justeras i enlighet med det i ett första steg. I ett andra steg fullföljs intentionerna i förordning (EU) 2023/1693 genom att föreskrifterna inte längre kommer att omfatta den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Den nationella regleringen blir på detta sätt förenlig med EU-rätten och bedöms inte heller strida mot andra internationella regler.

Föreskriftsförslaget ska, vad avser regler som berör den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, anmälas i enlighet med artikel 8.7 direktiv (EU) 2016/798<sup>21</sup> i IT-systemet Single Rule Database, SRD. De

---

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning).

befintliga föreskrifterna i TSFS 2019:112 är anmälda (SE-SA-177-1-A, 4-53 §§ TSFS 2019:112) och antagna som nationella regler.

Vi har inlett en dialog med ERA där vi diskuterar utkastet till våra ändringsföreskrifter och i vilken omfattning de senare ska anmälas i SRD.

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

Av artikel 5b i den nya lydelsen av TSD Drift framgår att senast den 28 juni 2024 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ändra sina säkerhetsstyrningssystem i enlighet med de krav som fastställs i bilagan till TSD Drift. Detta innebär att ändringsföreskrifterna behöver träda ikraft den 28 juni 2024. De bör inte träda ikraft före utsatt datum, eftersom de järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte har uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem då tillämpar en författning med berörda yrkesroller oreglerade. Om ikraftträdandet skulle ske efter utsatt datum uppstår dubbelreglering.

Förslaget om att föreskrifterna i ett andra steg ska upphävas gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Upphävandet bör ske snarast. Vårt förslag på datum för upphävande är den 28 oktober 2024. Det är en förlängning med fyra månader som vi anser vara en rimlig tidsperiod för att ge branschen en möjlighet att anpassa sina säkerhetsstyrningssystem, och samtidigt tillmötesgå ERA.

Vi anser att det inte finns några behov av speciella informationsinsatser gällande föreskriftsförslagen. Transportstyrelsen har återkommande informationsmöten med branschen där föreskriftsförslagen kort kommer gås igenom, och deltagarna har möjlighet att ställa frågor.

## **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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen påverkar inte funktionsmålet.

#### 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Den föreslagna regleringen påverkar inte hänsynsmålet.

### C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	
<b>Företag</b>	-	-	3 000	Beräknade effekter avser lönekostnad för företag. Den ideella museiverksamheten får effekter i tid, 832 timmar
<b>Medborgare</b>	-	-	-	
<b>Staten m.fl.</b>	-	-	-	
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	
<b>Totalt</b>	-	-	3 000	832 timmar

### D. Samråd

I 2 § lagen (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket<sup>22</sup> finns en skyldighet för regeringen, statliga förvaltningsmyndigheter, regioner och kommuner att konsultera samiska företrädare innan beslut fattas i ärenden som kan få särskild betydelse för samerna. Vi bedömer att sådan konsultationsskyldighet inte föreligger i detta föreskriftsarbete.

#### **Nationella järnvägssystem**

I 2 kap. 5 § förordningen om nationella järnvägssystem framgår att innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska styrelsen ha gett Socialstyrelsen tillfälle att yttra sig.

<sup>22</sup> Lydelse fr.o.m. 1 mars 2024.

**Den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem**

I 2 kap. 20 § järnvägssäkerhetsförordningen framgår att innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska myndigheten ha gett Socialstyrelsen tillfälle att yttra sig.

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

Tomas Sonesson, gruppleddare, telefon 010-495 65 94,  
E-post: [tomas.sonesson@transportstyrelsen.se](mailto:tomas.sonesson@transportstyrelsen.se)

Susanna Halling, jurist, telefon 010-495 55 44,  
E-post: [susanna.halling@transportstyrelsen.se](mailto:susanna.halling@transportstyrelsen.se)

Jerker Stubbans, sakkunnig, telefon 010-495 66 42,  
E-post: [jerker.stubbans@transportstyrelsen.se](mailto:jerker.stubbans@transportstyrelsen.se)

Remiss