

## **Konsekvensutredning av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:33) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår att TSFS 2012:33 om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon ändras. Förslaget består i att tillämpningsområdet ändras så att det endast omfattar tunnelbana och spårväg.

Föreskrifterna ska därmed inte längre gälla för spårgående fordon som används på järnvägsnät som omfattas av den kommande järnvägssäkerhetslagen (2022:xxx) eller som enbart används på järnvägsnät som omfattas av den kommande lagen (2022:xxx) om nationella järnvägssystem.

Ändringen görs i första hand i syfte att undvika dubbelreglering i förhållande till EU-bestämmelser på området.

Bestämmelser om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon som enbart används på järnvägsnät som omfattas av lagen (2022:xxx) om nationella järnvägssystem kommer att finnas i de nya föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastrukturtilstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Konsekvenserna av denna ändring har redovisats i regelarbetet TSF 2018-149.

## **A. Allmänt**

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

#### **1.1 Bakgrund**

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:33) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon gäller idag, med vissa angivna undantag, för alla spårgående fordon på såväl tunnelbana och spårväg som på järnväg. I och med att föreskrifterna riktar sig till flera olika grupper av aktörer så behöver nuvarande föreskrifter anpassas för att stämma överens med förutsättningarna för respektive grupp av aktörer. Dessa redovisas nedan.

## 1.2 Dubbelreglering i förhållande till europeiska regelverk

Sedan TSFS 2012:33 trädde i kraft har ny EU-reglering som omfattar bestämmelser om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon tillkommit. Den främsta anledningen till att föreskrifterna behöver ändras är att bestämmelserna innebär en dubbelreglering för fordon som omfattas av dessa europeiska rättsakter.

Kommissionens förordning (EU) nr 2019/779<sup>1</sup> (ECM-förordningen) innehåller krav på certifiering av underhållsansvarig enhet (entity in charge of maintenance, förkortat ECM), det vill säga den organisation eller det företag som är ansvarigt för ett järnvägsfordons underhåll. Förordningen innebär att det ska finnas ett utpekat ansvar för den tekniska och administrativa kompetens som krävs för att styra underhållet av järnvägsfordon. ECM-förordningen ska börja tillämpas stegvis, och ska från och med den 16 juni 2022 tillämpas för alla fordon som omfattas av direktiv (EU) nr 2016/798<sup>2</sup> (järnvägssäkerhetsdirektivet). Detta innebär att motsvarande bestämmelser i nuvarande TSFS 2012:33 medför en dubbelreglering i förhållande till den europeiska förordningen, vilket behöver åtgärdas.

Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762<sup>3</sup> innehåller krav på järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem. Bland annat ställs krav på förfaranden rörande underhåll av fordon som ska omhändertas i järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem. Detta innebär att motsvarande bestämmelser i nuvarande föreskrifter TSFS 2012:33 medför en dubbelreglering i förhållande till den direkt gällande europeiska förordningen, vilket behöver åtgärdas.

Krav på funktionskontroll finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 2019/779<sup>4</sup> (TSD Drift). Krav på utförande av funktionskontroll för verksamheter som endast utför växling finns i kommissionens delegerade

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

<sup>3</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 förordning (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010.

<sup>4</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.

förordning 2018/762 och i kommissionens förordning 1158/2010<sup>5</sup>. Även i dessa fall innebär motsvarande bestämmelser i nuvarande TSFS 2012:33 en dubbelreglering gentemot de europeiska rättsakterna.

Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har också uppmärksammat dubbelregleringen då de granskat Transportstyrelsens anmälda föreskrifter. De har bedömt att bestämmelser i TSFS 2012:33 för vissa aktörer redan täcks av europeiska rättsakter, och kan därför inte kvarstå i Transportstyrelsens föreskrifter.

### 1.3 Ny lagstiftning

Med anledning av att det fjärde järnvägspaketet genomförs i Sverige omarbetas nuvarande järnvägslag (2004:519) och järnvägsförordning (2004:526). I Regeringens proposition 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet<sup>6</sup> lämnas förslag på fyra nya lagar som ska ersätta den befintliga järnvägslagen. Med anledning av detta behöver Transportstyrelsens föreskrifter ses över för att överensstämja med den nya lagstiftningen.

Ett av de föreskriftsförslag som Transportstyrelsen tagit fram med anledning av de kommande nya lagarna rör säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastruktur tillstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Förslag till dessa föreskrifter (TSF 2018:149) skickades på externremiss i november 2019<sup>7</sup>. Förslaget innehåller bland annat bestämmelser om besiktning och underhåll av fordon. Om inte tillämpningsområdet i TSFS 2012:33 ändras kommer det att innebära en dubbelreglering i förhållande till de föreslagna föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem.

## 2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsens mål är att föreskrifterna om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon ska vara korrekta och ändamålsenliga. Genom att undvika dubbelreglering på området ökar också tydligheten av vilka regler de olika aktörerna ska följa.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om nuvarande föreskrifter kvarstår oförändrade innebär det en dubbelreglering för de aktörer som omfattas av motsvarande europeiska

---

<sup>5</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg.

<sup>6</sup> [Regeringens proposition 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet](#)

<sup>7</sup> [Remissförslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2020:xxx\) om säkerhetsstyrningssystem - Transportstyrelsen](#)

rättsakter på området. En sådan dubbelreglering medför att bestämmelserna i de nationella föreskrifterna blir ogiltiga, då EU-rätten har företräde framför nationell rätt. Som tidigare nämnts har föreskrifterna även varit föremål för granskning av ERA, som bedömt att regler i föreskrifterna som täcks av europeiska rättsakter inte kan kvarstå i nationella föreskrifter. Om myndigheten inte åtgärdar dubbelregleringen skulle det kunna leda till ett mer formellt agerande från EU-kommissionen gentemot medlemsstaten, och i förlängningen ett överträdelseförfarande.

Om bestämmelser som riktar sig till spårgående fordon som enbart används på järnvägsnät som omfattas av lagen (2022:xxx) om nationella järnvägssystem skulle kvarstå i TSFS 2012:33 innebär det en dubbelreglering i förhållande till de nya föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastrukturillstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd (TSF 2018-149), som tagits fram som en del i genomförandet av fjärde järnvägspaketet.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ, i och med att befintliga regler måste ändras just genom reglering.

### 3.3 Regleringsalternativ

Den föreslagna ändringsföreskriften tillför inte några nya regler, utan syftar endast till att undvika dubbelreglering. De överväganden som har gjorts i arbetet har därför handlat om hur detta på bästa sätt ska göras. De ändringar som föreslås innebär att tillämpningsområdet i 1 § TSFS 2012:33 ändras, så att föreskrifterna endast ska gälla fordon på tunnelbana och spårväg. Som en följd av detta föreslås även att 8 §, som riktar sig till fordon på järnväg, ska upphöra att gälla. De fordon som undantas från bestämmelserna i nuvarande TSFS 2012:33 undantas även fortsatt enligt det nya förslaget. Dock anges undantagen i det nya förslaget av redaktionella skäl i en ny paragraf 1 a.

## 4. Vilka är berörda?

Den föreslagna ändringen berör järnvägsföretag med säkerhetsintyg eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd, infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd, inklusive säkerhetstillstånd för industrispår, samt trafikutövare och spårinnehavare vid tunnelbana och spårväg.

Idag finns 58 järnvägsföretag med säkerhetsintyg enligt uppgifter från European Railway Agency Database of Interoperability and Safety (ERADIS<sup>8</sup>). Enligt uppgifter från Transportstyrelsens register över giltiga

---

<sup>8</sup> [ERADIS - European Railway Agency Database of Interoperability and Safety - Safety Certificates \(europa.eu\)](https://www.europa.eu). Uppgifter hämtade den 11 februari 2022.

tillstånd<sup>9</sup> har 30 järnvägsföretag ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Vidare har 294 infrastrukturförvaltare ett säkerhetstillstånd, varav 156 av dessa har tillstånd som infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare av industrispår. Inom tunnelbana och spårväg finns idag 9 trafikutövare och 12 spårinnehavare.

## **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

### **5.1 Företag**

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

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

För berörda aktörer inom tunnelbana och spårväg kvarstår nuvarande bestämmelser oförändrade. De ändringar som genomförs bedöms därmed inte få någon effekt för dessa aktörer.

Den föreslagna ändringen innebär att bestämmelser om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon för de berörda aktörerna inom järnväg återfinns i andra rättsakter. I praktiken ska fordon även fortsättningsvis underhållas så att säkerheten och den avsedda funktionen upprätthålls.

ECM-förordningen ska tillämpas för samtliga fordon som omfattas av järnvägssäkerhetsdirektivet (förutom godsvagnar) först från och med den 16 juni 2022. Dock så ingår det i kraven på järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem att företagen redan nu har sådana förfaranden som krävs enligt processen för ECM-förordningen.

Konsekvenserna av de bestämmelser som föreslås i de nya föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastrukturstillstånd och nationellt

---

<sup>9</sup> Transportstyrelsens administrativa processtöd (TRAP). Uppgifter hämtade den 11 februari 2022.

trafiksäkerhetstillstånd beskrivs i konsekvensutredningen i regelärende TSF 2018-149, som skickades på externremiss i november 2019<sup>10</sup>.

Vissa infrastrukturförvaltare har idag ett säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare av industrispår, i enlighet med TSFS 2016:29 om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår. Då den nya lagen (2022:xxx) om nationella järnvägssystem träder i kraft kommer många av dessa tillståndshavare att istället kunna ansöka om ett nationellt infrastrukturillstånd när deras tillstånd ska omprövas. Enligt den nya lagen (2022:xxx) om nationella järnvägssystem så fortsätter säkerhetstillståndet att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. I TSFS 2016:29 finns bestämmelser om att infrastrukturförvaltare med industrispår ska ha övriga säkerhetsbestämmelser som bland annat ska omfatta besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon. Det finns idag inga infrastrukturförvaltare med denna tillståndsform som har fordon som omfattas av TSFS 2012:33. Därför får förändringen i praktiken inga konsekvenser för denna grupp verksamhetsutövare.

Att föreskrifterna ändras så att dubbelreglering undviks beräknas få en positiv effekt, då berörda verksamhetsutövare enklare kan se vilka bestämmelser de ska följa. Regelbördan minskar i och med att kraven de ska följa inte anges på flera ställen.

## 5.2 Medborgare

Den ändring som föreslås bedöms inte påverka medborgare. Regler för underhåll av fordon kommer fortfarande att finnas i andra rättsakter för de grupper som nu tas bort från tillämpningsområdet för TSFS 2012:33. Någon risk för försämrad säkerhet för resenärer som reser med spårtrafik bedöms därför inte finnas.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Den ändring som föreslås bedöms inte påverka staten, regioner eller kommuner. Regler för underhåll av fordon finns i andra rättsakter för de grupper som nu tas bort från tillämpningsområdet för TSFS 2012:33. Den ändring som görs av TSFS 2012:33 är endast en ändring för att undvika dubbelreglering.

---

<sup>10</sup> [Remissförslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2020:xxx\) om säkerhetsstyrningssystem - Transportstyrelsen](#)

#### 5.4 Miljö

Järnvägsfordon ska vara underhållna så att de, förutom att de inte ska äventyra driftssäkerheten, inte heller ska orsaka skador på miljö eller folkhälsa. Den ändring som nu föreslås bedöms inte påverka detta, i och med att krav på underhåll av fordon för de grupper som nu undantas från TSFS 2012:33 finns i andra rättsakter.

#### 5.5 Externa effekter

Väl underhållna järnvägsfordon bidrar till att exempelvis olycksrisk, buller och slitage på infrastrukturen minskar. Så som nämnts ovan bedöms de föreslagna ändringarna inte påverka detta, i och med att krav på underhåll av fordon för de grupper som nu undantas från TSFS 2012:33 finns i andra rättsakter.

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

De ändringar som föreslås omfattar endast att tillämpningsområdet ändras i syfte att undvika dubbelreglering, och att bestämmelser som endast gäller järnväg tas bort. Bestämmelser om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon kommer fortfarande att finnas för de aktörer som nu tas bort ur tillämpningsområdet för TSFS 2012:33, men dock i andra rättsakter. Inga regleringsalternativ har bedömts finnas än att ändra tillämpningsområdet på det sätt som föreslås.

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

Bestämmelserna i TSFS 2012:33 kommer efter den föreslagna ändringen att omfatta fordon på tunnelbana och spårväg. Föreskrifterna för dessa aktörer meddelas med stöd av 7 § förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Bemyndigandet för att upphäva 8 § finns i 2 kap. 5 och 26 §§ järnvägsförordningen (2004:526).

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

Den föreslagna ändringen genomförs huvudsakligen i syfte att anpassa Transportstyrelsens föreskrifter till EU-rättslig reglering för att undvika dubbelreglering. Ändringen bedöms därmed överensstämma med EU-rättslig reglering.

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

Föreskrifterna bör träda ikraft innan de nya lagar och förordningar som genomför fjärde järnvägspaketet träder i kraft.

**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 ändring som föreslås bedöms inte få någon påverkan på funktionsmålet, i och med att effekten av nuvarande föreskrifter uppnås på samma sätt genom de rättsakter som ska tillämpas istället för TSFS 2012:33.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Den ändring som föreslås bedöms inte få någon påverkan på hänsynsmålet, i och med att effekten av nuvarande föreskrifter uppnås på samma sätt genom de rättsakter som ska tillämpas istället för TSFS 2012:33.



## 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	Ökad tydlighet av vilka regler som ska tillämpas		+ / -	
Medborgare	Oförändrat			
Staten m.fl.	Oförändrat			
Externa effekter	Oförändrat			
Totalt	Små effekter			

## E. Samråd

Transportstyrelsen har inte haft något externt samråd under arbetets gång.

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

Claes Elgemyr, gruppleddare  
Telefon 010-495 55 24, e-post [claes.elgemyr@transportstyrelsen.se](mailto:claes.elgemyr@transportstyrelsen.se)

Ulrika Bergman, sakhandläggare  
Telefon 010-495 68 89, e-post [ulrika.bergman@transportstyrelsen.se](mailto:ulrika.bergman@transportstyrelsen.se)

Ellinor Öjefelt, sakhandläggare  
Telefon 010-495 55 11, e-post [ellinor.ojefelt@transportstyrelsen.se](mailto:ellinor.ojefelt@transportstyrelsen.se)

Joakim Gustafsson, sakhandläggare  
Telefon 010-495 65 60, e-post [joakim.gustafsson@transportstyrelsen.se](mailto:joakim.gustafsson@transportstyrelsen.se)

Maria Lidström, jurist  
Telefon 010-495 52 91, e-post [maria.lidstrom@transportstyrelsen.se](mailto:maria.lidstrom@transportstyrelsen.se)