

Datum

2021-06-15

Dnr/Beteckning

TSJ 2021-2560

Handläggare

Robert Hellström

Väg och järnväg

Spårtrafik

Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 19th meeting

Tid/Plats: 9 juni 10:00-16:00
10 juni 10:00-13:30
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen
Robert Hellström, Transportstyrelsen
Ryo Yamazaki, Transportstyrelsen
(*endast agendapunkt 2*)

I detta dokument återfinns agenda, bakgrundsupplysningar, Transportstyrelsens inriktning inför mötet samt mötesanteckningar.

Handlingslinjen kommunicerad med spårtrafiks ledningsgrupp
2021-06-03.

Agenda för mötet

1 Opening of the meeting and adoption of the agenda

Dokument

- 19 Exp Gr - Draft Agenda - 9-10 June 2021 revised



Handlingslinje

1. **TS kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande Keir Fitch från kommissionen öppnade mötet, hälsade välkommen och påminde om gängse rutiner för distansmöten.

Agendan gick igenom och godkändes utan ändringar.

Under torsdagen önskade dock UNIFE en övrig punkt om "ETCS BL2 and ERA Clarification Note ERA1209/119 v1.0".

2 Consultation on CSM ASLP (based on ERA recommendation)

Dokument

- *TS remisskommentarer vid "public consultation"*



- *Item 1 ERA1219-REC-1 - Accompanying report*



- *Item 1 ERA1219-REC-1 - Impact Assessment report*



- *Item 1 ERA1219-REC-1 - Recommendation adopted by ERA Executive Director*



- *Item 1 ERA1219-REC-1 - CSM Regulation recommended for adoption*



- *Item 2 CSM ASLP - ERA - RISC Expert Group - 9 June 2021*



- *Item 2 CSM ASLP - coverage of the mandate*



Bakgrund

Diskussion om byråns rekommendation till gemensam säkerhetsmetod för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå ("Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety

Performance of Railway Operators at National and Union level, CSM ASLP”).

TS har deltagit aktivt i arbetsgruppen för CSM ASLP och har även genomfört ett flertal bilaterala möten med byrån. Byråns förslag var ute för externremiss (”public consultation”) mellan 17 december och 2020 17 mars 2021, se bifogade kommentarer från TS.

TS har den 24 maj tagit del av ERAs slutliga rekommendation och analys av förslaget pågår för närvarande. Vid en första genomläsning verkar flera ändringar gjorts i linje med tidigare kommentarer, bl.a. är indelningen i faser tydligare, där start av nästa fas ska föregås av en rekommendation; nationella system nämns inte specifikt i lagtexten men återfinns åtminstone i skälen; dessutom har texten förenklats i flera avseenden, även om det går att förenkla ytterligare.

Vad som inte ändrats är bl.a. att krav som blir tillämpliga först i senare faser ändå finns med i texten; att andra aktörer (”natural persons”) kan rapportera händelser; att efterfrågade förenklingar av definitioner och begreppsapparat inte genomförts.

Fortfarande återstår mycket arbete med detaljer i de olika arbetsgrupperna för ”Group of Analysts” (GoA). Sammantaget är rekommendationen ändå en förbättring mot tidigare utkast, framförallt ges ytterligare tid GoA att diskutera framtida lösningar.

Handlingslinje

2. **TS kan** tacka byrån för att de genomfört flera ändringar enligt TS önskemål.
3. **TS kan** återigen påtala att ”natural persons” är utanför förordningens tillämpningsområde.
4. **TS kan** efterlysa att definitioner och nya begrepp benämns på sådant sätt att man undviker sammanblandning med direktivets definitioner, t.ex. ”significant consequence events” jmf med direktivets ”significant accidents”.
5. **TS kan** efterlysa en bekräftelse att varje ny fas eller införande av nya krav i CSM ASLP åtföljs av en relevant konsekvensanalys.
6. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

ERA informerade att de den 19 maj skickat sin rekommendation till kommissionen, de framförde ett tack till alla deltagare i arbetsgruppen som bidragit till arbetet.

ERA presenterade sedan processen som lett fram till rekommendationen, resultat från externremissen (kommentarer finns nu publicerade på [ERAs hemsida](#)), utkast till implementeringsplan och det fortsatta arbetet i undergrupper, se presentation.

Kommissionen presenterade sedan en analys hur väl rekommendationen svarar upp mot mandatet, se presentation.

Kommissionen påminde att detta är en delegerad akt och att det inte kommer att ske någon röstning i RISC, däremot konsultation med sektorn och NSA, vilket detta möte är en del av.

NSA SE framförde att vi ser i rekommendationen att byrån har tagit hänsyn till flera av våra kommentarer och tackade byrån för detta. Det finns dock fortfarande några punkter kvar, exempelvis att fysiska personer ("natural persons") omfattas av akten. NSA SE anser att det inte finns någon rättslig grund för att inkludera aktörer utanför säkerhetsdirektivets omfattning i en akt som härrör från direktivet, vi anser att kommissionens juridiska tjänst måste titta närmare på detta.

Det finns också vissa definitioner och terminologi som är förvirrande i förhållande till befintliga definitioner i säkerhetsdirektivet och andra rättsakter, de nya definitionerna används dessutom inte konsekvent i rekommendationen, t.ex. "significant consequence events" och definitionen av "significant accidents" i direktivet.

NSA SE ville också ha en bekräftelse från kommissionen att inledningen av en ny fas eller införandet av nya krav i lagen föregås av en uppdaterad konsekvensanalys.

Kommissionen menade att frågan om "natural persons" redan diskuterats ordentligt tidigare. Vitsen är att åstadkomma ett omfattande rapporteringssystem, de ser inga problem med att de inte

nämns i säkerhetsdirektivet. Det är naturligt eftersom direktivet reglerar aktörerna, men det gör inte att de inte kan ingå i tillämpningsområdet för den delegerade akten. Frågan har redan granskats av kommissionens jurister, men de kan titta på frågan igen.

Gällande definitioner och att vara i linje med befintliga definitioner så finns inget förbud mot att införa nya definitioner.

Kommissionen föreslog sedan att förslaget gås igenom artikel för artikel.

Artikel 1-3

NSA DE delar tidigare kommentar om förbättringar i förslaget. De ser dock fortfarande problem i gränssnitt mot andra akter, vilket syns bl.a. i definitionerna. Definitionen för "risk control measure" anger att den motsvarar definitionen av "safety measure" i CSM RA, varför ska man då hitta på en ny definition? "Serious/significant accident" finns definierat i säkerhetsdirektivet. De anser att vi måste förenkla för de som ska använd regelverket. Även CSM SMS och CSM MON innehåller övervakning av kontrollåtgärder, NSA DE undrar hur de passar ihop.

Kommissionen har stor sympati för DEs kommentar om definitioner, men lämnade över till ERA att besvara frågan.

ERA menade att en term ibland används utan några tydliga förklaringar, men om man gör en detaljerad granskning så kommer man fram till att definitionerna innebär samma sak. Därför är det bra att tydliggöra detta i CSM ASLP, för att undvika att personer som ska implementera förordningen ska behöver leta efter definitioner.

Kommissionen ifrågasatte varför man då inte kan använda samma term?

ERA menade att ordet "control" inte ingår inte i "safety measure", det är viktigt att betona att åtgärderna finns där för att kontrollera risker.

Kommissionen förstod poängen, men att man får se hur man bäst adresserar frågan. Om det är samma koncept bör man använda samma definition. Gällande definitionen "significant/serious events" så försöker man med definitionerna förtydliga vad som ska ingå i CSM ASLP.

ERA menade att de spenderat noggrant arbete på detta, definitioner är konsistenta, men definitioner i ASLP är bredare och frikopplar koncept som används i kombination i direktivet. Säkerhetsdirektivet anger för "serious accident" att det måste vara ett tåg i rörelse. Definitionen i ASLP frikopplar det, så att det inte måste vara ett tåg eller ett fordon, det kan vara olika kombinationer. Genom att frikoppla definitionen ges mera frihet. I taxonomin för kategori A-C och bidragande orsaker indikeras tydlig vilka händelser som motsvarar definitioner i appendix till CSI. Tack vare de nya definitionerna får man mera flexibilitet även med taxonomin.

Kommissionen menade att man även vill hitta bidragande orsaker, inte bara själva olyckan.

ERA kompletterade gällande "risk control measure" och "safety measure"; CSM RA definierar begreppet medan CSM MON introducerar det utan närmare definition. Hur riskkontrollåtgärder hanteras är en stor del av akten. Begreppen används redan i andra akter men utan förklaring.

NSA SE menade att vi även haft diskussion i arbetsgruppen. Att frikoppla begreppen är bra på en konceptuell nivå, men att ha en gemensam definition i CST är något som bör övervägas, vilket också nämns i mandatet. Baserat på data från enkel och detaljerad rapportering går det inte att avgöra hur många signifikanta olyckor enligt CST som finns i ISS. Åtminstone ett begrepp "Serious injury" används på ett sätt som är annorlunda i CSM ASLP än i RSD, vilket är tydligt inkonsekvent.

Kommissionen menade att koncepten är korrekta men att man eventuellt behöver städa upp de andra CSM:erna. Gällande ”serious injury” måste vi likrikta eller ta bort.

Artikel 4

NSA SE framförde att det i den nya versionen av artikel 4 är enklare att se rapporteringsbördan, en klar förbättring mot tidigare. Artikel 4 ålägger rapporteringsbörda som införs först i fas 3, men SE vill därför ha ett förtydligande huruvida skrivningarna är öppna för debatt inför nästa fas, t.ex. gränsen på 5000€ och kategori B eller om det krävs ytterligare begränsningar. Det finns även vissa matematiska krumbukter i konsekvensanalysen.

Kommissionen svarade att om vi antar CSM:en enligt förslaget kommer detta att vara kraven. Även om kraven inte blir tillämpliga förrän i fas 3 så måste man se till att antaganden är korrekta, men det borde vara dessa krav som gäller.

ERA menade att en princip i ASLP är att många aktörer har möjlighet att rapportera och bidra till delande av säkerhetsinformation. De har även inkluderat frivillig rapportering. Vissa delar av artikel 4 är inte obligatoriska i första fasen, men om vi vill uppnå en harmoniserad rapportering redan från början så är det bra att ha dessa möjligheter harmoniserade från start. Så trots att vissa delar inte används från så, så är de med. Gällande nivån 5000€ är ERA förvånade då detta är ett förslag från SE som diskuterades i arbetsgruppen och ingen var emot.

NSA SE menade att det är just därför vi borde diskutera detta mera, eftersom vi själva inte riktigt vet vad det får för konsekvenser. Vi borde lämna öppet att innehållet i artikel 4 kan ändras utifrån diskussioner i GoA.

Kommissionen svarade att artikel 4 inte kommer ändras efteråt. De kommer att städa upp i akten, men efter konsultation kommer kommissionen att anta akten. Om det står 5000€ så är det det som

gäller. GoA kommer inte ändra detta. Men vi måste tillse att det är korrekt.

NSA SE replikerade att vi inte nödvändigtvis vill ändra kravet. Men det borde analyseras närmare vad det får för konsekvenser för antalet rapporter. SE efterlyser en diskussion i GoA innan fas 3 drar igång eftersom frågan inte har diskuterats tillräckligt i arbetsgruppen.

Kommissionen konstaterade att om GoA i framtiden föreslår ändringar så kan man givetvis göra det. De vill dock inte att förutsättningarna ändras konstant, men man kan självklart komma tillbaka om ett par år och göra mindre ändringar.

PL menade att det inte anges i 4(2)a(i) när 72h-perioden startar, vore bra att förtydliga i texten att det är 72h efter en olycka. De ville även ha förtydligande av tanken bakom rapportering 72h efter tillämplig rapporteringsperiod. Punkt 4 i Tillägg A - del A beskriver en formel för hur systemet med detaljerade rapporter för plankorsningsolyckor ska fungera, men vad innebär det i praktiken, hur många tillbud/olyckor/events kommer att rapporteras enligt denna?

ERA svarade att referens till 72h-rapporteringstid används på två sätt, kategori B-händelser kan rapporteras i grupp i slutet av rapporteringsperioden.

Kommissionen konstaterade att behovet av olika rapporteringstider finns, men att de inte kan förklara varför det är just 72h.

NSA SE påtalade att artikel 4 bara gäller operatörer. Artikel 4.3 anger frivillig rapportering, men det finns inte en separat artikel för andra än aktörerna, t.ex. "natural persons".

Kommissionen svarade att så är fallet, men frivillig rapportering kan ske när helst någon önskar.

ERA menade att detta täcks av artikel 2 där man säger att enheter har möjlighet att rapportera. Artikel 4 gäller bara för aktörerna. Man mixar inte en generell möjlighet i artikel 2 med obligatoriska krav i artikel 4 som gäller för operatörerna.

Kommissionen konstaterade att poängen är att alla kan rapportera, men tidsramar gäller bara för de som måste rapportera. Det är därför det är en skillnad, men de förstår SEs kommentar.

Artikel 5

FR tackade för ändringarna som ERA genomfört. Gällande artikel 5.3 om sammanställning av säkerhetsdata på nationella och unionsnivå. När man läser denna så verkar det väldigt likt definitionen av CSI. FR vill inte ha inkonsekvens mellan systemen. De önskade att ERA förklarar skillnader i modell och i beräkningsmetodik för att säkerställa att det inte är inkonsekvenser mellan texterna.

ERA svarade att de redan förklarat att definitioner är konsistenta och att bedömningsmetoder är konsistenta. CSM CSI och CSM CST är oförändrade. ASLP täcker inte bara CSI, vilka blandar data för passagerare och gods, vilket ASLP inte gör. ASLP samlar in data individuellt för händelser som har sin egen karaktäristik. ASLP kan leverera CSI, men genom designen kan ASLP även leverera många olika typer av indikatorer eftersom det är frikopplat från CSI. De kan skapa de indikatorer som krävs för säkerhet, det är inte målet som för CSI att ha en tillsynsindikator som bara reflekterar statistik. Det har diskuterats i arbetsgruppen om det i framtiden kan det vara möjligt att ASLP levererar data för CSI. Men ASLP kan ge fler olika indikatorer för olika typer av händelser. De kan då förse operatörerna med relevanta indikatorer för deras verksamhet, vilket är mer flexibilitet, men ändå konsistent med CSI.

Kommissionen menade att ASLP är mera kraftfullt än nuvarande CSI, det är därför vi behöver ASLP. I framtiden kanske man kan inkludera CSI i ASLP, men man måste först se om det ryms i mandatet eller om det krävs ett nytt.

Artikel 7

NSA DE vill se möjligheten att nationellt kräva rapportering via nationella system. Inte låta varje operatör välja, utan kräva

rapportering via nationella system och nationella kanaler, för att kunna behålla nationella processer och system.

Kommissionen menade att de försöker möjliggöra att nationella system som uppfyller CSM ASLP kan användas, därför finns ett gemensamt datagränssnitt, så att det ska vara möjligt.

ERA svarade att nationella system får användas när de täcker behoven, ASLP ger den möjligheten. Men att indikera i CSM ASLP att det kan finnas nationella regler som kräver rapportering till nationella system är inte rätt väg framåt för att uppnå SERA. Det nämns i rekommendation, och diskuterades i arbetsgruppen att inget nationellt system uppfyller kraven för CSM ASLP. Så det finns ett problem med att använda nationella system, men de kan så klart anpassas för att stödja insamlandet av data.

Många MS har inte möjlighet att använda nationella system för ASLP. Därför är det viktigt med ISS, för att det möjliggör att de kan implementera CSM:en redan från första fasen. När nationella system existerar kan de användas som indirekt kanal, men det är inte den föredragna metoden. Det är därför ERA indikerat i rekommendationen att man måste överväga en övergångsperiod. Nationella regler som tvingar användning av nationella system existerar i vissa MS, men det finns ett behov av att noga överväga om dessa NTR ska rensas upp under en övergångsperiod.

Kommissionen sade att ett gemensamt system gör att behovet av nationella system försvinner.

NSA SE påtalade att det inte är samma syften för insamlingen av data, säkerhetsmyndigheterna har även nationella rapporteringssystem för sin riskbaserade tillsyn. Så länge inte alla uppgifter som krävs för andra syften ingår i ASLP kan man inte förvänta sig att MS tar bort nationella rapporteringskrav.

Vi ser ett långsiktigt behov av att harmonisera. I COR-projektet framkom att nationella rapporteringssystem är användbara för de som har system. Vi håller med kommissionen på längre sikt, men på kort

sikt måste man ha respekt för nationella system. I skälen till förordningen (*anm. skäl 20*) framgår detta tydligare, och vikten av att undvika dubbelrapportering, men i artikeln anges detta bara som en möjlighet.

Kommissionen betonade vikten av att vi bara samlar in data en gång för att undvika dubbelrapportering.

NSA NO förstod inte riktigt ERAs kommentar. Om operatörerna själva kan välja att rapportera till nationella system eller via ISS, då kan vi hamna i en situation där båda systemen är inkompleta.

Kommissionen svarade; för att nationella system ska ha en relevans måste de fånga alla nödvändiga data. Vi måste se på en övergångsperiod, ISS kommer inte att finnas inledningsvis. Men de hoppas komma till en situation där ISS är mera komplett än dagens nationella system. En tidigare undersökning visade att bara tio MS har heltäckande ("comprehensive") nationella system. Om nationella system bara är ett mellansteg så är de på sikt överflödiga, men under en övergångsperiod så är de viktiga.

Artikel 9

NSA DE undrade hur processen med utlåtanden från GoA i artikel 9.3 sker i praktiken? Skickas utlåtandet till RISC, eller hur sker det?

Kommissionen svarade att detta är en process som tillämpas även på andra håll för att säkerställa att tekniska element kan uppdateras utan en fullständig revidering av akten. ERAs tekniska utlåtanden blir publikt tillgängliga, men den legala texten är kvar. Utlåtandena är förtydliganden för att bättre tillämpa innehållet, men om det krävs en revidering av akten så måste det ske.

ERA menade att detta är en praxis som används även för andra legala texter. Man måste tillse att ändringar som är bindande sker via en formell revidering, detta kan inte ske via utlåtanden. Utlåtanden rör inte principer, mer teknikaliteter. Mindre justeringar kan göras via utlåtanden, men legalt har de inte samma status.

Kommissionen kompletterade att tekniska utlåtanden är vägledande. Ändringarna tas in vid en framtida revidering. Om det inte är allvarliga fel så paketerar man ändringar så att de görs samlat.

Artikel 11

NSA PL önskade ett förtydligande kring tidsramar som förutses för implementering av ASLP.

Kommissionen hoppas att fas 1 kan starta snabbt, men att det är resursberoende.

ERA svarade att detta är en viktig diskussionspunkt. ERA undersöker möjligheten att använda ECCAIRS 2 (*anm. "European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems" är ett system som används inom flyget*). En föredragen lösning vore en anpassning av ECCAIRS. ERA ser att andra möjligheter, t.ex. använda ERAs Extranet, vore svårt resursmässigt. Det skulle bli väldigt svårt och resurskrävande med ett sådant verktyg. ERAs inställning är att de undersöker möjligheter med ECCAIRS, så fort de får grönt ljus. De önskar gå direkt mot en anpassning av ECCAIRS för att implementera fas 1. Det är den klokaste och minst kostsamma temporära lösningen.

NSA SE sade att vi är väldigt intresserade av ECCAIRS2. Kan man även använda systemet för scenariorapportering som ingår i första fasen?

ERA svarade att detta var en skarpsynt observation, detta är ett element som saknas i ECCAIRS. För händelserapportering är det hyfsat "enkelt". Funktionaliteten finns, men kräver anpassning till järnväg. Modulen för scenarion måste utvecklas, det är ett nytt tillskott som måste till för att åstadkomma ISS.

NSA SE påtalade att detta är en viktig aspekt att ta hänsyn till då de flesta rapporterna innehåller scenariorapportering eftersom fas 1 endast omfattar allvarliga olyckor och tillbud.

Kommissionen menade att ERA måste ge sektorn en indikation om när CSM:en börjar gälla och när kraven ska tillämpa.

ERA svarade att det är svårt att ge ett rakt svar om tiden som krävs för att anpassa ECCAIRS₂, ERA måste se vilket samarbete som kan ske med EASA och vilka resurser som är tillgängliga. De är nu vid en punkt där de funktionella specifikationer för ECCAIRS är en bra utgångspunkt. Men det krävs praktiskt arbete för att göra ändringarna och de är ännu inte i den positionen. ERA har inte fått någon tillgång till en testplattform så att de kan bedöma tidsåtgången för anpassningar. Det måste göras av IT-expertter när de får tillgång till systemet.

Kommissionen konstaterade att om ECCAIRS ska användas för fas 1 måste det finnas ett datum att sätta in i artikel 3a.

ERA svarade att de arbetar tillsammans med EASA, men att de inte kan ge ett datum. De måste först vara överens med EASA och få färdigt med resurser och finansiering. Först då kan de uppskatta tiden för att anpassa systemet.

Kommissionen konstaterade krasst att de måste ha ett datum för att kunna anta akten.

Annex

NSA PL ville ha en förklaring av den komplicerade formeln i punkt 4 i Tillägg A – Del A. Förklara hur det fungerar i praktiken, hur många händelser kräver rapportering?

ERA svarade att det inte är nödvändigt att samla in detaljerade rapporter om alla olyckor/-tillbud, att samla in 50 rapporter för plankorsningar och 100 rapporter med fordon i rörelse räcker för att ge en bra bild.

Om man har 500 plankorsningsolyckor per år, kommer var tionde olycka av den typen att kräva detaljerad rapportering. Den operatör som skickar in rapport 10, 20, 30 etc. får skicka in en detaljerad rapport. Det avgörs slumpmässigt utifrån den ordningsföljden de rapporteras.

NSA IT undrade om vem beslutar om målen, eller är det bara är ett statistiskvärde som anges.

ERA svarade att det inte handlar om acceptans av antal olyckor. Man har ett antal olyckor av den typen per år, detta accepteras inte, utan är ett faktum. Frågan är hur många rapporter som man behöver detaljerad rapportering för att kunna analysera och minska antalet olyckor. Man tar utfallet från föregående år och delar upp så att man får 50 rapporter. Texten säger inget om att antalet är acceptabelt, bara när man ska kräva in rapporter för att säkerställa ett rimligt antal. ERA väljer inte någon särskild operatör, bara den som kommer in i den ordningen. Förslaget är transparent och riktar sig inte mot en specifik operatör.

IT tackade för svaret och menade att detta kan utvecklas i vägledningen.

NB-Rail hade detaljerade synpunkter kring kategoriseringen av ECM i Tillägg D- Del B (s.98). Dessa skulle diskuteras bilateralt.

IT efterlyste i mötets meddelandefunktion möjligheten att inkomma med kommentarer efter mötet.

Kommissionen svarade att det kommer att finnas en möjlighet att komma med ytterligare kommentarer fram till 15 september. Det ger även ERA mera tid att lösa frågorna om IT-verktyg.

NSA CH tackade ERA för arbetet. De har mottagit positiv feedback från experter, NSA och sektorn. De är övertygade om att vi nått en bra nivå på dokumentationen för CSM:en. Ett fortsatt fokusområde är att insamlad data är jämförbar, så att vi kan lära av varandra. Den stegvisa implementeringen med erfarenhetsåterföring är också en förutsättning för en lyckosam implementering. De förstår därför att vi inte kan få en strikt tidsram med datum för de olika stegen.

NSA DE undrade om det kommer det att komma en uppdaterad text eller om kommentarer ska utgå ifrån rekommendationen?

Kommissionen svarade att om det blir ändringar så kommer de att komma inom några veckor. Kommissionen kommer att göra en extern konsultation under dessa månader och även komma tillbaka till de legala frågor som lyfts.

CER vill inte upprepa tidigare kommentarer, men de är glada över den fasindelade implementeringen. De är även glada för diskussioner med EASA om IT-verktyg. Men är samtidigt oroade över detta, särskilt med tanke på ERAs budget. Ett IT-verktyg är nödvändigt, Excel kommer inte att funka för dessa volymer. De förstår från kommissionen att det måste vara ett datum i akten, men IT-verktyget är nödvändigt för sektorn. Det finns ingen plan B, bara plan A.

NSA SE uttalade stöd för tidigare talare från NSA CH, NSA DE och CER om vikten med fasindelade förbättringar och implementering som ska ske i GoA. Och att varje fas måste föregås av en uppdaterad konsekvensanalys. SE delar även kommentarer om IT-verktygen. Bördan på ERA för utveckling, utbildning, datakontroll etc. förutsätter att det finns utrymme i byråns budget.

Kommissionen kommer att överväga fram till nästa vecka om de ska lägga upp en ny version på CIRABC. Om det inte blir någon ny version kommer de att utgå från rekommendationen. Kommissionen vill även att vi kommenterar förslagen på faser och se om det finns aktiviteter som kan göras innan IT-verktyg finns på plats. Finns det användning av vissa element i nuvarande utkast som kan implementeras, t.ex. GoA, tydligt vilka krav som gäller när och vilka analyser som kan införas vid ett tidigare tillfälle. Alla vill ha IT-verktyget på plats snabbt, men det kan vara problem både med finansiering och resurser, så vi måste vara försiktiga. Vi får se till vad som kan göras medan vi väntar på IT-verktyg.

3 OPE revision - specific cases for rear-end signal

Dokument

- *Item 3 Rear end Signal*
- *Item 3 BE - Expert Group rear end signals*
- *Item 3 ES rear end signals*
- *Item 3 FR - Rear end signal_FR Action Plan_for EG*
- *Item 3 NSA PT - Rear signal mitigation measures*



Bakgrund

I samband med senaste revidering av TSD drift och trafikledning var kommissionens ambition att harmonisera användning av reflekterande plattor som markering av sista vagnen i ett godståg.

Förslaget är att slutsignaler med två fasta röda sken fasas ut från och med den 1 januari 2022 längs järnvägens godskorridorer, och från och med den 1 januari 2026 inom hela unionens järnvägsnät.

Flera MS motsatte tidsgränserna för att använda slutsignaler. Det infördes därför en utvärderingsklausul där berörda MS (BE, FR, IT, PT, ES och UK) senast den 31 december 2020 skulle leverera rapporter till kommissionen om respektive stats användning av reflekterande plattor, med identifiering av eventuella allvarliga hinder för den planerade utfasningen av nationella regler (punkt 4.2.2.1.3.2 i TSD OPE 2019/773).

Kommissionen ska senast den 30 juni 2021 på grundval av en rekommendation från byrån och med beaktande av resultaten i medlemsstaternas rapporter se över datumen och specifikationerna i

syfte att harmonisera slutsignalen för att få reflekterande plattor godkända för hela unionen, med beaktande av säkerhets- och kapacitetsfrågorna samt de kostnadsmässiga konsekvenserna under övergången. Om inget annat anges i en sådan översyn ska tidsfristerna ovan gälla.

ERA och kommissionen har vid tidigare möten under året informerat om att rapporterna från några MS varit försenade, varför deras analys också blivit försenad. Ingen ytterligare information finns tillgänglig i nuläget, men agendarubriken antyder att analysen påvisar ett behov av specialfall i TSD.

Utifrån berörda MS geografiska placering bedömer TS att ev. specialfall inte direkt påverkar svenska godstransporter eftersom det sannolikt ändå krävs rangering för de flesta godstågen från Sverige. Likväl är olika krav på slutsignaler ett reellt hinder för gränsöverskridande trafik och är bl.a. ett av de prioriterade problemområden som identifierats i den s.k. "issues logbook". TS anser därför att ev. specialfall inte bör gälla för hela MS utan begränsas till de linjer där det är nödvändigt ur kapacitets och säkerhetshänseende. Specialfall bör inte medges på godskorridorer.

Berörda MS kommer med stor sannolikhet motsätta sig nuvarande tidsplan för utfasning av slutsignaler från 1 januari 2022 längs godskorridorer. TS bedömer att det är acceptabelt med några års senareläggning om det behövs för att uppnå harmoniserade krav på godskorridorer.

Handlingslinje

7. **TS kan** framföra att specialfall inte bör omfatta godskorridorer och begränsas till linjer där det är nödvändigt ur kapacitets och säkerhetshänseende.
8. **TS kan** acceptera ett par års senareläggning av utfasning av slutsignaler på godskorridorer.
9. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade kortfattat bakgrund, tidsramar och en sammanställning av rapporterna från berörda MS, se presentation.

Samtliga MS har förbundit sig till att tillåta trafik med sluttavlor på hela järnvägsnätet till senare deadline 2026, för FR förutsätter detta dock en ny och större reflextavla.

Kommissionen kommer att förslå en revidering av specialfall gällande slutsignaler för BE, ES, FR och PT. Externremiss av förslaget sker under juli och förslaget antas röstas vid RISC i slutet av året, alternativt via skriftligt förfarande.

Därefter presenterade berörda MS närmare sina förutsättningar.

BE betonade att borttagande av nationella regler om slutsignaler är helt beroende av att fordonens strålkastare uppdateras. NSA saknar dock sanktionsmöjligheter att tvinga fram en uppdatering dessutom återstår frågor kring godkännande av moderniseringen, se presentation.

BE påtalade att kommissionen misstolkat deras rapport. 1 januari 2026 är tidigast möjliga datum, men de är ännu inte säkra. De mottar fortfarande besked från järnvägsföretagen. Det största järnvägsföretaget är inte säkra på att de hinner, så deadline 2026 är inte en självklarhet. Även om man nu arbetar vidare med specialfall, ville BE betona att en driftskompatibel lösning vore det bästa. BE är ett genomfartsland för mycket trafik, det är därför viktigt med en lösning som ger både säkerhet och driftskompatibilitet.

Kommissionen underströk att de försöker hitta en europeisk lösning. Specialfall är inte en lösning för någon längre tid, de vill ha en permanent lösning. Gällande 2026 så är kommissionen angelägna om att vara klara till dess. De vill underlätta för järnvägstransporter och vagnslastsystemet som är en viktig del av "green deal".

BE replikerade att de ursprungligen siktade på att den nationella regeln inte kan ändras före 2030. De är begränsade till utbyte av

strålkastarna på fordonen, vilket är viktigt för säkerhet och kapacitet. Eftermontering av strålkastarna är en flaskhals, men efter diskussion med kommissionen försöker de nå 2026.

NB-Rail påpekade att om det inte är några ändringar av parametrar som ligger till grund för den tekniska filen så krävs ingen ytterligare granskning.

BE svarade att styrning av lampan kan kräva ändring av mjukvara i fordonet och även påverka gränssnitt mot tågskyddssystem vilket kan kräva godkännande. Därför är det inte lätt att säga något om tidsåtgången.

Kommissionen konstaterade att detta är en av anledningarna till att vi behöver en tydligare systemarkitektur så att man kan uppgradera delar utan att andra påverkas.

ES informerade att den generella regeln är att tillåta slutsignaltavlor, även på sträckor med "permissive driving". Det finns dock begränsningar på delar av nätet där manuell tågklarering används. På dess sträckor, som endast utgör 2% av järnvägsnätet, är man beroende av lampor som slutsignal. ES planerar dock att bygga bort sträckor med manuell hantering till 2024, de kan därför acceptera slutsignaltavlor på hela järnvägsnätet från 2024, se presentation.

FR presenterade att "permissive driving" används på 60% av nätet och är en förutsättning för att upprätthålla kapaciteten runt storstäder som Paris och Lyon. Att tydligt se slutänden på fordonen framför är en förutsättning för detta, därför krävs att fordonens strålkastare uppgraderas till moderna dito. FR beräknar att vara klara med eftermonteringen av 5000 fordon till 2033. För att möjliggöra användning av slutsignaltavlor tidigare föreslår FR att en ny större reflekterande slutsignaltavla införs. De har för avsikt att skicka in en CR i juli som kan diskuteras i TWG Freight.

PT informerade att de också är beroende av att strålkastarna moderniseras, deras tidplan för detta är att vara klara till 2025, se presentation.

Kommissionen undrade varför FRs tidsplanen skiljer sig så kraftigt, de ser inga särskilda omständigheter som skiljer sig väsentligt från övriga MS.

FR menade att skillnaden främsta är antalet fordon, ca 5000 st. På vissa korta sektioner utan "permissive driving" tillåts redan idag slutsignaltavlor, men går inte att göra på andra sträckor.

Kommissionen undrade vad övriga deltagare och ERA anser om förslaget på större tavlor.

DE konstaterade att det på sida 7 i FR's presentation står att frontljus på fordon i FR kommer att uppdateras, varför ska då alla andra MS betala för större tavlor?

Kommissionen konstaterade att FR framställer det som att förslaget endast innebär låga kostnader, men vi vet inte om det stämmer. Det kan även bli problem att fästa tavlor på vagnarna.

BE anförde att de sett i studier att slutsignaltavlor ger en lägre säkerhet än lampor. Även med bättre nya strålkastare så är nivån sämre än tidigare, så de välkomnar förslaget om större tavlor. De vill behålla samma säkerhetsnivå som idag, så strålkastarbyte måste ändå ske.

Kommissionen undrade om BE hade några uppgifter om kostnader för tavlor? Eftersom FR säger att de inte kostar, men DE menar att de är dyrare, har BE tittat på kostnader?

BE sade sig veta kostnad för nuvarande tavlor, men inte för nya tavlor. Kostnader för eftermontering av strålkastare ligger på ca 6000€ och medför tre dagars stillestånd.

Kommissionen konstaterade att vi är i en situation där vi måste komma framåt i en viktig fråga för järnvägen. Vi har en godsmarknad som vill komma ifrån slutsignaler, men en motvilja hos vissa MS att gå mot denna lösning. ERA har inte tänkt undersöka större tavlor som en del av 2022-paketet.

BE stödjer förslaget om större tavor, eftersom det innebär en förbättring av situationen.

NSA SE påtalade att vi inte har någon uppfattning om frågan idag, men att det krävs en ordentlig konsekvensanalys för att undersöka kostnader för nya tavor och möjligheter att används större tavor på existerande vagnar.

LU var förvånade att det inte blir mera reaktioner från sektorn. Vi har olika system i Europa med öppna och stängda block. Detta är en fråga som måste LU anser att CER borde besvara.

Kommissionen höll med att vi behöver sektorns åsikt.

CER var förvånade över att LU var förvånade över att CER inte har en position. Det är tydligt att de har olika ståndpunkter inom organisationen och de diskuterar för tillfället, därför förhåller de sig neutrala. Men de vill ändå stödja behovet av en riktig konsekvensanalys som NSA SE påtalade. I den fortsatta diskussionen måste vi ha målet om driftskompatibilitet och fjärde järnvägspaketets ambitioner om kostnadsbesparingar i baktanke.

Kommissionen påtalade att frågan om signaler kontra tavor länge har varit ett problem, ett problem som till synes verkar enkelt att hantera. Kommissionen är av åsikten att FR borde kunna göra detta mera skyndsamt, men samtidigt är "permissive driving" en viktig faktor för järnvägssystemet. Nya strålkastare en viktig del, men kanske kan tavlorna även vara en del av lösningen.

Det påstås av FR att tavlorna byts ut frekvent, att de inte är mycket dyrare och att det är möjligt att sätta större tavor enkelt på alla vagnar. Dessa är frågor som borde vara rätt enkla att besvara även från företag som är motvilliga att genomföra ändringar. Är det bara 20€/vagn så spelar det ingen större roll.

Kommissionen föreslog att man reder ut frågan om kostnader för nya tavor inför nästa RISC. De efterlyste input kring kostnader och om problemen är så små som FR vill påskina.

Kommissionen ville även veta från FR och BE varför byte av strålkastare inte är möjligt till 2026, eller varför inte väsentliga delar av järnvägsnätet kan öppnas upp till 2026.

Kommissionen förstår även från FR att vissa frågor kring godkännande inte är klara, vilket kan vara en orsak till att kostnader för eftermontering är så höga. Enligt artikel 15 i PA VA (2018/545) är det tydligt att denna ändring inte triggat ett nytt godkännande enligt artikel 21. Kommissionen är villiga att förklara ytterligare eller ge vägledning till de MS som måste göra denna uppgradering.

BE kontrade att det även var BEs tolkning, men att de fått andra svar från ERA.

BE påtalade även problem där ”permissive driving” omnämns i RINF så refereras det felaktigt till en annan parameter om virvelströmsbromsar. Det är viktigt för BE att informationen är korrekt.

Kommissionen höll med om vikten av korrekt information i RINF.

Ett mejl med närmare instruktioner om vad kommissionen önskar för återkoppling inför RISC-mötet kommer att skickas ut inom kort.

4 Acceptable Means of Compliance under paragraph 4.4.3 of Operation TSI – state of play

Dokument

- *Item 4 State of Play AMOC*



Bakgrund

I den nya versionen av TSD Drift och trafikledning 2019/773 (TSD OPE) begränsas ytterligare MS möjligheter att ha nationella regler. De områden där det är fortsatt tillåtet med nationella regler listas i Appendix I till TSD OPE, övriga nationella regler ska tas bort.

Under förhandlingarna av TSD OPE var en stor MS starkt kritiska till att tvingas ta bort nationella regler så länge det inte fanns

motsvarande harmoniserade regler på EU-nivå. Dagens nationella regler bygger på erfarenheter och en lång historik och denna kunskap ville de inte gå miste om

Som en kompromisslösning introducerades begreppet ”godtagbara sätt att uppfylla kraven” (”Acceptable Means of Compliance”, AMOC) i ett sent skede i TSD OPE. En nationell regel som finns idag, men som framöver inte är tillåten att ha kvar kan istället överföras till en AMOC. En AMOC är inte bindande för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna på samma sätt som en regel utan anger bara en möjlig lösning för att hantera frågan i säkerhetsstyrningssystemet (jmf. allmänt råd). AMOC:en måste, innan den införlivas i säkerhetsstyrningssystemet, värderas för att säkerställa att den är tillämplig för den berörda aktörens verksamhet och dess risker.

Kommissionen, medlemsstaterna eller berörda parter får begära att byrån fastställer AMOC. Byrån får genom tekniska yttranden fastställa godtagbara sätt att uppfylla kraven, som ska antas säkerställa överensstämmelse med särskilda krav i denna förordning och säkerställa säkerheten i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 (jmf. 4.4.3 i TSD OPE).

Senast den 16 juni 2021 ska byrån avge tekniska utlåtanden som definierar godtagbara sätt att uppfylla kraven, omfattande minst vart och ett av följande områden:

- Säkerhet för last (se 4.2.2.4.1).
- Säkerhet för passagerare (se 4.2.2.4.2).
- Kontroll och provning före avgång, inklusive bromsar och kontroller under drift (se 4.2.3.3.1)
- Tågets avgång (se 4.2.3.3)
- Driftstörningar (se 4.2.3.6)

Senast 15 oktober 2019 skulle MS eller berörda parterna ha meddelat byrån om de anser att en specifik nationell bestämmelse ska beaktas i samband med definitionen av AMOC.

TS har inte längre har några nationella driftsregler själva, utan dessa förvaltas av sektorn genom ”Trafikverkets trafikbestämmelser för

järnväg”, *TTJ*. Även om *TTJ* inte är nationella regler så är det bestämmelser som tillämpas av sektorn i Sverige och är en förutsättning i trafikeringssavtalen med Trafikverket.

TS har i samverkan med Trafikverket och i samråd med dåvarande Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) medverkat till att Trafikverket anmält *TTJ* som nationella bestämmelser för att dessa skulle kunna beaktas i byråns fortsatta arbete med att fastställa AMOC. Se anmälan i bilagan *TRV 2019-111127 Amoc-Sweden*.

TS har sedan februari 2020 deltagit i den arbetsgrupp som arbetat med framtagande av AMOC. TS har på hemmaplan samrått med en referensgrupp bestående av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. De AMOC:er som har kommit längst i arbetet är *Säkerhet för passagerare* och *Säkerhet för last*. Dessa avser ERA att slutföra med hjälp av arbetsgruppen till den 1 juni. AMOC för *Kontroll och provning före avgång* avser ERA att färdigställa på arbetsgruppsmöte den 13-14 september och kommer alltså inte att kunna publiceras enligt tidplan. Orsaken till att arbetet med AMOC har dragit ut på tiden är, enligt vad ERA har angett, resursbrist och hög arbetsbelastning. AMOC för *Tågets avgång* kommer inte att publiceras separat utan har inarbetats i de andra AMOC:erna.

När det till sist gäller AMOC för *Driftstörningar* är det ännu oklart om någon sådan kommer att tas fram. Det skäl som har presenterats är att området är så avhängigt nationella signalsystem och andra nationella förhållanden när det gäller främst infrastrukturen, att det bedöms svårt att ta fram en AMOC på området.

TS bedömer att de AMOC:er som inom kort kommer att färdigställas är på en övergripande nivå och endast ger en begränsad hjälp för de företag som ska använda dem som stöd för att ta fram egna förfaranden i sina säkerhetsstyrningssystem, vilket också har framförts av referensgruppen. Att de är på en sådan övergripande nivå kan också vara vilseledande eftersom AMOC:erna antas bidra till överensstämmelse med krav i TSD OPE och CSM SMS.

AMOC:erna i sin nuvarande form ger också begränsad hjälp för säkerhetsmyndigheter vid tillståndsgivning och tillsyn. Det finns därmed ett behov av att de AMOC:er som tas fram fortsätter att

utvecklas för att ge bättre stöd för både företag och säkerhetsmyndigheter. Utifrån ERAs resurssituation ser vi dock en risk att AMOC:er blir varaktiga i sin nuvarande otillräckliga form.

Idag finns även mer eller mindre formaliserade godtagbara sätt att uppfylla krav i olika MS, s.k. nationella AMOC:er (NAMOC), t.ex. branschgemensamma krav eller tidigare nationella regler. I Sverige används TTJ (Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg) på större delen av järnvägsnätet, men dessa är inte anmälda som nationella regler. Därför ingår de inte heller i granskningen av område för verksamheten för företag i internationell trafik där ERA utfärdar gemensamt säkerhetsintyg. Eftersom ERA inte ens känner till att TTJ existerar kan det visa sig först vid tillsyn att risker inte hanterats korrekt. TS kan lyfta behovet av att synliggöra nationella AMOC:er.

Handlingslinje

10. **TS kan** framföra att AMOC:erna i sin nuvarande form endast utgör ett begränsat stöd. Det är angeläget att de fortsätter att utvecklas för att ge bättre stöd för företag och säkerhetsmyndigheter.
11. **TS kan** lyfta behovet av att synliggöra nationella AMOC:er.
12. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade status för arbete med AMOC, se presentation. AMOC:erna *Säkerhet för passagerare* och *Säkerhet för last* har godkänts av arbetsgruppen den 1 juni. AMOC för *Kontroll och provning före avgång* avser ERA att färdigställa på arbetsgruppsmöte den 1 september. AMOC för *Tågets avgång* har inarbetats i de andra AMOC:erna och ERA kommer inte att ta fram någon AMOC för *Driftstörningar*.

NSA SE tackade för presentationen. Vad vi förstår från deltagarna i arbetsgruppen så var de ursprungliga intentionerna för AMOC betydligt högre, t.ex. har de "bowtie diagram" som visar vilka risker som avhandlas strukits. Nuvarande förslag till AMOCer är på en sådan övergripande nivå att de inte utgör något egentligt stöd för vare sig

företag eller säkerhetsmyndigheter. När företagen ska integrera i AMOC i sina säkerhetsstyrningssystem måste de ändå ha mer detaljerade regler, detaljer som många gånger återfinns i sektorsregler nationellt. Vid föregående NSA Networkmöte hade vi en bra diskussion behovet av att synliggöra dessa nationella AMOC:er på europeisk nivå. AMOC:er som ska kunna tillämpas över hela EU riskerar att bli så generella att de inte tillför något alls, det krävs ett fortsatt arbete med nuvarande förslag för att de ska tillföra något.

LU konstaterade att generella AMOC inte är en bra idé. Varje järnvägsnät har en infrastrukturförvaltare, vissa länder har bara några få järnvägsföretag, medan andra har flera. Det måste finnas utrymme för regler från infrastrukturförvaltarna, LU ser inte hur man ska hantera trafiken med så många järnvägsföretag om varje järnvägsföretag har en egen regel för hur man gör saker. Dessa regler är de viktigaste reglerna. Regler om t.ex. tågsammansättning kan vara harmoniserade, men i gränssnitt mot infrastrukturförvaltarna måste det vara ett fastställt sätt för att hantera frågor. LU tror inte att generella AMOC är lösningen.

Kommissionen svarade att AMOC är tänkta som förslag på sätt att uppfylla regler. Med ett komplext nät med flera aktörer gäller det så långt som möjligt att följa TSD. Olika regler kopplade till klass B-system behövs, men i framtiden med regler för ETCS borde man gå ifrån olika regler i olika delar av EU. Det är där bördan för operatörer finns idag.

DE anser att den första delen av en AMOC är en generell text, den borde kanske vara gemensam för alla? I föreslagna AMOC:er står beskrivet på tre olika sätt hur de ska hanteras.

DE är inte heller klara över hur processen för att uppdatera AMOC:er utifrån erfarenhetsåterföring kommer att ske i framtiden. Föreslagna AMOC:er skiljer sig dessutom mycket åt, det finns ingen gemensam struktur för att underlätta tillämpningen, som i normer eller standarder. Även om AMOC inte är en regel så måste man ändå visa att vald lösning är minst lika säker som AMOC.

DE är också oroad att vi går från en situation med tvingande nationella regler som gäller för alla till något som inte är bindande och

dessutom är på en mera övergripande nivå. Om 250 järnvägsföretag ska hitta på egna regler kommer vi hamna i en situation med "trial and error" som vi måste lösa om något år.

Kommissionen beskrev att de försöker fånga vad som tidigare fanns i nationella regler, hantering via SMS ska vara ett bättre sätt. Det kan inte vara anarki hur man driver en järnväg. Det gäller att ensa regler där de kan vara gemensamma, men vi kommer från olika nationella system där nationella regler måste finnas kvar. De vill ha bort nationella regler, men det är inte möjligt på kort sikt.

Gällande kommentarer på utkastet så återstår delar att diskutera med ERA. Kommissionen vill att AMOC ska vara användbara för RU/NSA/ERA. Där man kan ha gemensamma delar så borde vara det.

Gällande säkerhetsnivån som ska visas av företagen i SMS, så är det mot kraven i direktivet. AMOC:er finns där som stöd, inte som en jämförelse. Riktmärket är kraven i direktivet.

BE stöder uttalanden från tidigare talare, särskilt SE om nivå på detaljer och kvalitet, men även struktur. Och även som DE sa, hur de ska tillämpas. BE har hört att det även ska finnas vägledning, men hittills har de inte sett någon vägledning för hur de ska tillämpas. BE anser att AMOC:er inte ska publiceras innan det finns en vägledning på plats. I WP har det diskuterats hur AMOC:er ska integrerats i SMS. Operatörerna måste själva beakta om AMOC är tillämpligt, och hur de ska arbetas in i SMS. BE vill ha tydliggörande att legal status för AMOC inte kan vara samma som för TSD eller anmälda nationella regler. Nationella regler ska behållas om de är accepterade och inte ersättas av AMOC. En annan fråga är att AMOC inte är översatta. Det förekommer även referenser till dokument som bara finns på tyska, vilket är oacceptabelt. AMOC:er kan vara ett stöd, men aldrig ersätta nationella regler.

Kommissionen svarade att AMOC finns där för att stödja framtagandet av SMS. Om en nationell regel accepterats så finns den där och gäller.

Kommissionen menade att det råder några missförstånd. RU måste ta fram ett riskbaserat SMS i varje fall. Antingen följer de AMOC och integrerar dessa i SMS, i varje fall måste det vara riskbaserat. Gällande

förhållande till nationella regler; nationella regler är under översyn, bara regler som tillåts i Tillägg I till TSD OPE får vara kvar. AMOC:er täcker inte Tillägg I. AMOC:er som utvecklats av ERA ett sätt att hjälpa till att uppfylla TSD-kraven.

ERA bekräftade att de AMOC som man tänker ge ut bara omfattar de områden som i anges TSD, inte områden i Tillägg I. För områden som ska täckas av SMS finns inget utrymme för IM-regler eller nationella säkerhetsregler. AMOC för *Safety of loads* hänvisar till best practice i UIC-leaflet, så det borde inte vara ett problem med nivån på detaljer. Det är upp till RU att förstå om AMOC är tillämplig, och vilka delar som gäller. Sättet att hantera detta är via riskanalyser eftersom SMS är riskbaserade. Företagen kan tillämpa vilka regler de vill, men det måste baseras på en riskanalys som visar att det är säkert.

Gällande processen och erfarenhetsåterföring så kommer det att tas fram en vägledning för hur detta går till. Frågan kommer även att diskuteras i arbetsgruppen. Gällande frågan om översättning så märkte ERA under utveckling av AMOC att UIC-leaflets för lastsäkring redan används av de flesta järnvägsföretag, de finns inte heller tillgängliga på alla språk.

ERA menade att de får många frågor kring försättsbladen, men dessa är endast för information, det är innehållet i bilagorna som är de viktiga delarna som järnvägsföretagen kommer använda. Det är annex och referenser till EN- och VDV-standarder som är intressanta.

Kommissionen höll med att det kan vara komplicerat att hänvisa till något som bara finns på ett språk.

CER tycker att ursprungstanken med AMOC är bra; att använda och samla "best practice" och frivilliga sektorsregler för att visa hur man kan överensstämja med regelverket. Men de förstår nu att konceptet inte är tydligt. Värdet av AMOC är inte tydligt och listan över leverabler blir mindre och mindre. Diskussionen visar var vi är inom järnvägen med övergången från tidigare till nya systemet. Tidigare har infrastrukturförvaltarna bestämt regler, men nu är vi i en annan regim. CER tycker att diskussionen om AMOC visar att det krävs fortsatt diskussion i arbetsgruppen. De tror fortfarande att AMOC kan vara ett

användbart verktyg i framtiden, men att vi först måste få alla bitarna på plats.

Kommissionen delade bilden om utgångspunkten, att samla tidigare "best practice". Men det är en komplex situation med olika utgångslägen och man måste även ge ett erkänna det stora arbete som ERA gjort, vilket är värdefullt och måste fortsätta.

BE poängterade återigen språk och tillgänglighet. I *Kontroll och provning före avgång* vill man lägga in referens till VDV-standarder som bara finns på tyska. BE föreslog att ta bort dessa eftersom de inte gäller överallt och inte finns på andra språk, de kan inte acceptera regler som inte är översatta. De kan inte acceptera att regler i SMS, som är i linje med BEs regler, måste visas vara minst lika bra som regler som gäller i DE. BE stödjer CER att AMOC:er inte är moget nog, vi måste fortsätta diskutera principerna.

Kommissionen betonade att de aldrig har begärt att någon måste visa att deras regler är minst lika bra som VDV, det krävs att man uppfyller kraven. Om man uppfyller en AMOC så är det ett sätt att uppfylla kraven. Det är inte en jämförelse mellan BE och DEs nationella förfaranden.

ERA höll med kommissionen och konstaterade att de inte varit tillräckligt tydliga. AMOC används för övergången från nationella regler. Om företagen har en bra och riskbaserad process i SMS förväntar de sig inte att NSA kräver att regler ska kontrolleras mot AMOC. Om ERA inte varit nog tydliga tidigare så måste detta tydliggöras.

DK konstaterar att det uttryckts många tvivel under debatten. De vet inte om frågan kommer att diskuteras igen, men att det i så fall vore lämpligt med ett dokument som tydliggör de legala förutsättningarna, skyldigheter och rättigheter i förhållande till nationella regler etc.

Kommissionen svarade att en konsoliderad förklaring om AMOC och dess status är något som ERA behöver ta fram. Frågan har diskuterats i flera år, men för de som inte deltagit i arbetet måste förutsättningarna tydliggöras.

5 ERA's fees and charges revision

Dokument

- *COM Reg ERA F&CHs 2021 revision_draft_v1 CIRCA Exp Gr RISC*
- *ERA Note to the file Fees Charges v.1.0*
- *Item 5 ERA's fees and charges - Implementing Regulation amendment*
- *COM Reg ERA F&CHs 2021 revision_draft_v 1, NSA SE Comments*



Bakgrund

I slutet av 2020 aviserade ERA att de samlat på sig tillräckliga erfarenheter för att föreslå ändringar i avgiftsförordningen 2018/764. Nuvarande avgift ger inte full kostnadstäckning för bl.a. ökade personalkostnader, indirekta kostnader inkl. IT-system, utbildning och support. Avgiften har inte heller inkluderat kostnader för drift och underhåll för One-Stop Shop, OSS.

Byrån har sammanställt en not (se bilaga) där de presenterar underlag till beräkning av timtaxan uppdelat på direkta och indirekta kostnader. Summeringen på sista raden visar på en timkostnad på hela 235,51€. Summan finns inte med i utkast till revidering av avgiftsförordningen, men i den bifogade presentationen framgår att det är 235€/h som är det faktiska förslaget till ny timtaxa.

ERA föreslog vid RISC#89 en höjning av timtaxan till 168€/h. Vid RISC#90 hade taxan justerats ned något och ERA föreslog tre alternativa scenarion för ny timtaxa; 1) 158€/h utan ändringar i upplägg, 2) 150€/h med införande av en fast OSS-avgift/ansökan, 3) 145€/h vid införande av fast OSS-avgift samt fasta avgifter för fordonsgodkännande i överensstämmelse med typ.

Anledningen till att taxan nu stigit till 235€ anges bero på att flera tidigare antaganden varit felaktiga bl.a. gällande användning av

experter från "Pool of Experts", att korssubventionering av OH-kostnader från anslagsmedel inte är möjligt, tillkommande kostnader för utveckling av OSS m.m. (se sida 5 i presentationen).

För fordonsgodkännande i enlighet med godkänd fordonstyp (Conformity to Type, CTT) föreslås fasta avgifterna som delas in i tre kategorier med olika prissättning (775€, 970€ och 1115€, se tabell C i förslaget). Fakturering kommer också att ske i samband med ansökan skickas in för att minska administration.

För kostnader för drift och underhåll av OSS (ca 700€/år) föreslås införande av en fast avgift per ansökan; 50€-100€ för CTT till nationella säkerhetsmyndigheter och 400€ för övriga ansökningar. För att få en rättvis fördelning av kostnader föreslås att OSS-avgiften även ska gälla för ansökningar som hanteras av de nationella säkerhetsmyndigheterna. Det föreslås även en avgift á 400€ för ansökan om förhandshantering ("pre-engagement"). Tidigare föreslogs att NSA skulle kräva in denna avgift från sökanden och vidarefaktureras av ERA. Detta förslag verkar inte längre vara aktuellt, en sådan lösning ryms inte heller inom avgiftsförordningen som endast reglerar avgifter till byrån, inte NSAs avgifter.

För att minimera finansiella risker införs möjlighet att kräva bankgaranti eller förskottsbetalning vid ansökningar från sökande från tredje land. Dessutom införs även en årlig indexuppräknings av avgifterna utifrån ökningen av löner och pensionskostnader för anställda inom EU som publiceras i unionens officiella tidning samt indexering av kostnader för varor och tjänster enligt konsumentprisindex från Eurostat.

TS har tidigare påtalat att höjningen signalerar ett misslyckande med att uppnå ett viktigt syfte bakom det fjärde järnvägspaketets tekniska pelare – att göra tillståndsgivningen på järnvägsområdet "snabbare och billigare". Det har även påtalats att tidigare kostnadsberäkningar har hanterats oskickligt och skapat en oklar bild för en bransch som är i stort behov av förutsägbarhet. Det är anmärkningsvärt att kostnader för drift och underhåll av One-stop shop (OSS) inte redan ingått i den ursprungliga kostnadsberäkningen då OSS är en vital del i det fjärde järnvägspaketet.

Svenska branschföreträdare har tidigare samlats kring en gemensam ståndpunkt att SE bör motsätta sig den markanta ökningen av byråns timkostnader. TS har därför motsatt sig nivån på tidigare förslag på avgiftshöjningar och efterlyst effektiviseringar av byråns interna administration. I den nuvarande timtaxan á 130€/h beräknades de direkta kostnaderna utgöra 2/3 och indirekta kostnader 1/3. I ERAs not utgör nu de indirekta kostnaderna istället 50% av timkostnaden.

ERA har aviserat att de avser vidta åtgärder för att effektivisera och förbilliga ärendehantering, bl.a. genom minskade administration, införande av fasta avgifter, omorganisation och automatisering. För OSS minskas supportkostnader genom förbättrad FAQ samt synergier med underhåll av byråns övriga IT infrastruktur. Det ökade antalet ansökningar, utan motsvarande ökning av administration, samt en ökad mognad hos sökanden antas också bidra till kostnadsminskningar.

Det förslås även i förslaget att små och medelstora företag (SME) som ingår i en bolagsgrupp inte ska betraktas som SME. TS har ifrågasatt grunden för detta eftersom företagen är fristående juridiska enheter även om de ingår i en grupp. TS har inför mötet skickat skriftliga kommentarer på utkastet om detta, där vi även påtalat att förordningen inte kan omfatta de nationella säkerhetsmyndigheternas avgifter samt vissa redaktionella korrigeringar, se bilaga.

TS bedömer, även med beaktande av branschens giltiga invändningar och tidigare påtalade brister i byråns hantering vid beräkning av avgifter, att det saknas formella grunder att motsätta sig att byrån tar ut avgifter för att få full kostnadstäckning i enlighet med principerna i avgiftsförordningen. TS bör dock fortsatt påtala att denna höjning av avgifterna inte är i linje med syftet för fjärde järnvägspaketet och att det åligger byrån att fortsatt effektivisera handläggningen i syfte att förbilliga processen.

Handlingslinje

13. **TS kan** framföra att den svenska branschen anser höjningen oacceptabel. **TS kan också** framföra att höjningen signalerar ett misslyckande med att uppnå ett viktigt syfte bakom det fjärde

järnvägspaketets tekniska pelare – att göra viktiga delar av tillståndsgivningen på järnvägsområdet ”snabbare och billigare”.

14. **TS kan** understryka vikten av att byrån fortsatt effektiviserar ärendehantering och minskar den interna administrationen i syfte att förbilliga processen.
15. **TS kan** påtala att det inte borde vara en separat avgift för förhandshantering.
16. **TS kan** stödja initiativ till att inte ha en separat avgift för OSS.
17. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen berättade att ERA nu är i full gång med godkännanden i enlighet med fjärde järnvägspaketet, men som alla känner till har ERA budgetproblem. ERA-förordningen krävs att ERA tar ut full kostnadstäckning för sin ärendehantering och analysen visar att de är långt ifrån att uppnå detta med nuvarande avgift. Därför föreslås stora ändringar i avgiftsförordningen, men ändringarna är rättvisa och transparenta mot olika användare i processen.

Kommissionen har mottagit många kommentarer på det utskickade förslaget, några kommer att diskuteras närmare under mötet. Kommissionen vill säkerställa att ERA kan ta ut en ny avgift så fort som möjligt. Röstning sker sannolikt med skriftlig omröstning efter diskussion i RISC.

ERA berättade att det nu är tredje gången de kommer med ett förslag till avgift och bakgrunden till beräkning av kostnader. Det har tagits fram flera dokument, där ändringen av genomförandeakten är den viktigast, men även en not med kostnader för ERAs hantering av fordonsgodkännande, gemensamt säkerhetsintyg och ERTMS förhandsgodkännande.

ERA presenterade sedan bakgrund och legala förutsättningar för föreslagna ändringar av avgiftsförordningen, tillkommande kostnader som tidigare inte ingått i avgiften, en kostnadsjämförelse med andra EU-myndigheter och en närmare genomgång av de faktiska förslagen, se bilaga.

Den största bidragande faktorn till avgiftsökningen är att nya element inkluderats i kostnadsberäkningen. ERA håller hård koll på utgifter och tidsåtgång och gjort en revidering av antaganden. Tidsåtgången är stabil, men inte tillgängliga resurser, vilket måste introduceras i modellen.

Tidigare har ERA planerat för att stor del av ärendehantering skulle hanteras av experter från "Pool of Experts" (PoE). De ser nu att det kommer ta några år innan de uppnår önskad nivå av stöd från PoE. NSA måste även anpassa processer och det kan inte snabba förändringar av nivån på tillgängliga resurser. Att NSA ska arbeta som stöd för ERA kommer att ta ett par år att implementera. Det krävs dels kapacitet men även kompetens om fjärde järnvägspaketet som inte rör nationella delar kräver utbildning. Detta leder till att det krävs fler ERA-resurser, vilket ökar kostnader för resor och översättningar. ERA exemplifierade att de nyligen betalt en faktura på 1200€ för översättning av zh mötesanteckningar. Detta får en stor påverkan på kostnader och ERA måste täcka detta gap tills man får en bred involvering av PoE.

Gällande OSS-avgift för nationella ansökningar har de mottagit kommentarer om svårigheter från en majoritet av MS. ERA har tagit till sig av dessa och föreslår att ERA direkt tar in avgifter för ansökan. Även detta får påverkan på timkostnaden eftersom det ökar administration.

Generella OH-kostnader får en stor påverkan på kostnader. ERA har diskuterat med GD och kommissionen hur detta ska introduceras i beräkningsmodellen. Generell OH måste tas ut proportionerligt mot kostnader, denna ingick inte i tidigare modell, där den istället låg på anslagsposten. ERA har nu fått besked att detta måste täckas av avgifter.

Att utveckla och sätta upp OSS är färdigt, men driften av OSS i form av underhåll, säkerhet, licenser, infrastruktur, support, helpdesk, bugfixar och förbättringar etc. finns kvar. Projektet för att införa OSS är avslutat och ändringar måste nu tas in via avgifter. Även denna kostnad finansierades tidigare via anslag.

Tidigare räknade ERA med kostnader för manuell hantering. Det har nu skett viktigt utveckling av IT-verktyg för att kunna automatisera godkännande av fordon i enlighet med godkänt fordonstyp (CTT). En pilot finns på plats och som visat sig fungera bra. ERA tror att de kan använda färre timmar, särskilt där det avser en serie av fordon. Denna effektivisering används i modellen för att anta att man kan behålla föreslagen nivå för den fast avgiften.

ERA har även fått kommentarer om taxan är rimlig i förhållande till andra i liknande kontext. ERA anser att det inte går att jämföra med NSA eftersom det inte alltid finns krav om full kostnadstäckning. Tjänster på alla EU-språk ger även en annan kostnadsbild. Dessutom ingår inte OSS kostnader i avgifter för NSA.

ERA har därför gjort en benchmarking mot andra EU-myndigheter, vilket ger en bättre bild, även med jämförbara lönekostnader. De flesta myndigheterna har fasta avgifter, men EASA tar 247€/h för sina timbaserade kostnader. De har även många andra fasta avgifter, men timkostnaden är 247€/h. Andra myndigheter som inte har timtaxa ger ändå en uppfattning av ett storleksförhållanden.

Avgiften om 400€/per ansökan i OSS är samma oavsett om den går till NSA eller ERA. Att det är en lägre avgift för CTT beror på att dessa ärenden är enklare. Det föreslås även differentiering beroende på fordonstyp, det går åt mera tid för motorvagnar jämfört med en godsvagn. För ansökningar till ERA ingår OSS-avgift i den fast avgiften för CTT. Även de fasta avgifter för CTT är differentierade utifrån tidsåtgång för olika typer.

Gällande timtaxa om 235€/h måste man först reflektera kring om 130€/h var rimligt. Det är ett stort hopp, men nuvarande avgift leder till ett konstant underskott. 130€ täckte aldrig kostnaderna, det var en överenskommelse för att få igång 4JVP, men det är inte hållbart över tid.

ERA har även fått många frågor om indexering. Förslaget utgår från siffror finns publikt tillgängliga utanför ERA och det är normalt att taxor refererar till dessa index. Löner och pensioner gäller för alla EU-myndigheter och är specifika per MS. I Frankrike är

levnadsomkostnader högst för alla MS, något som måste beaktas i avgifterna.

Gällande förskottsbetalning för sökande från tredje land så har det förekommit vissa mindre problem. Inga stora problem, men det skapar bekymmer när det saknas legala verktyg för att kräva in betalningar.

Det verkliga problemet är att det saknas tillräckliga resurser hos ERA. De har personal som arbetar övertid och helger, så ur den aspekten är det bra att kostymen ökar. Det visar att 4JVP är en succé eftersom flera sökanden som inte måste vända sig till ERA ändå väljer att göra det för att de ser fördelar. Det är positivt, men ERA måste ha resurser. Utan att höja avgifterna kan de inte anställa den personal som krävs för att utföra arbetsuppgifterna.

GRB har diskuterat förslaget i gruppen och är överens. De vill påminna om syftena med 4JVP, billigare, mindre administration och gynna marknadsöppning, ha detta i åtanke. GRB är besvikna över ERAs budgetnedskärningar och de har stöttat byrån. De ser att ERA måste täcka kostnaderna och GRB förstår den ekonomiska situationen idag och i framtiden. Men de är inte säkra på att denna kostnadsökning skickar rätt politiska signaler i ljuset av Covid. De pekar även på problem med stilleståndskostnader p.g.a. av den nya godkännandeprocessen, bland annat för eftermontering av ETCS. Samma gäller även för gemensamt säkerhetsintyg. En förbättring av processerna inom dessa områden är viktig.

Kommissionen svarade att förbättra processen är något som görs. Att GRBs medlemmar använder ERA som en ingång för godkännande signalerar även att ERA används på det sätt som man hoppades. De får även vissa negativa kommentarer om att ERA skickar tillbaka frågor till NSA om nationella regler. Kommissionen vill veta om så är fallet eller om det beror på aktörer som inte förstått det nya systemet.

Gällande kostnader så önskar kommissionen också att ERA och järnvägen hade mer medel. Men det handlar om prioriteringar och vi har de medel vi har. Men det påverkar inte diskussionen om avgifter. Oaktat om budgeten sänkts eller inte så hade vi haft diskussionen om

avgifter. Den djupare analysen från ERA visar att vi är långt från att täcka kostnaderna.

EASA har en ännu högre avgift. Det kostar mer än ni vill, men i det stora hela för ett nytt fordon är det små kostnader. Ni blir det en ansökan till ERA istället för flera ansökningar till NSA, vilket fortfarande är en stor besparing. Även om ERAs avgifter är väsentligt högre så blir totalkostnaden ändå lägre. Allt eftersom ERA blir mera varma i kläderna kommer totalkostnaderna också att sjunka. Det ger färre iterationer, och snabbare och billigare godkännanden.

Gällande handläggningstider så agerar ERA väl inom tidsramarna. Det måste finnas en balans mellan vad tillverkare och operatörer önskar och vad som är möjligt. ERA har även andra policyuppdrag. Det är en bra balans idag och i de flesta fall sker handläggningen betydligt snabbare.

UNIFE skulle uppskatta om pengar spenderas på att förbättra processen, det skulle minska stilleståndskostnader.

IT hade frågor om beräkningsmodellen för timtaxan och hur ERA balanserar kostnader. De menade att en sökande med en enklare ansökan får betala kostnader för svårare ansökningar med fler möten, överklagandenämnd etc.

NSA SE framförde att föga överraskande så är vi inte så positiva till utfallet. Vi stödjer principen om full kostnadstäckning, men det är hur det tillämpas. Vi är överraskade över nivån på timtaxa och fasta avgifter. Svenska sektorn anser att det oacceptabelt ur ett konkurrensperspektiv. Det är en monstruös ökning av taxan med 80%. Vad som också sticker ut är hur fördelningen mellan direkta- och indirekta kostnader ökat så att de nu lika stora. Det är i och för sig inte onaturligt i en budget, men det är ögonbrynshöjande när man ser utvecklingen. Det visar på ett misslyckande att uppnå syftena bakom 4JVP att vara snabbare och billigare. Snabbhet är ok, men billighetsmålet är långt ifrån uppnått. SE menade att det var falsk marknadsföring när nu kommissionen svängt när man tidigare sagt att delar ska finansieras av anslag och nu istället ska täckas av avgifter. Vi hör ERAs behov av resurser, men vi vill betona att ERA måste fortsätta arbeta med att minska administrationen, annars dödar man sektorn.

SEs tidigare avgift om 160€ ansågs vara dyrt, men ni slår dessa med råge.

Kommissionen menade att det alltid varit fallet, ända sedan avgiftsförordningen tillkom, att art. 80.3 ska täcka alla kostnader. Vi som MS, när vi accepterade 4JVP gick vi även med på att kostnaderna skulle täckas. Som MS borde fokusera på om beräkningen av kostnaderna är korrekta för att täcka de fulla kostnaderna, finns det tvivel så får kommissionen och ERA titta närmare på detta. Idag har vi en direkt kostnad kopplad till ärendet och en indirekt kostnad som följer den direkta.

SE replikerade och förtydligade att vi håller med om principen om full kostnadstäckning och artikel 80 i ERA-förordningen. Men det har skett en ändring av regimen där vissa kostnader ursprungligen avsågs bli täckt av anslag, men nu genom beslut vägras detta. Nu är det upp till ERA att tillämpa art. 80, men det var inte tanken att täcka alla kostnader, utan vissa kostnader skulle täckas av anslag. Sen gjordes denna ändring som gjorde att vi hamnade på 235€/h. Hade vi vetat detta då hade vi haft en annan inställning, men nu måste vi justera till en ny regim. vi trodde att 4VJP skulle finansieras både av anslag och avgifter. Vi är fullt medvetna om de legala förutsättningarna, men inte processen fram till hur man hamnade på 235€.

Kommissionen var oförstående till vilken ändring av regim som SE pekar på (*anm. bl.a. inkludering av generell OH och kostnader för OSS som tidigare finansierades via anslag*). ERA får ett anslag för policyarbete, men ärendehantering ska täckas helt av avgifter. Indirekta kostnader har alltid funnits där, det är flera anställda som bidrar till ärendehantering. HR, IT, ledning etc. bidrar till det avgiftsfinansierade arbetet och bidrar därför med kostnader. Men ansökningar ska inte korssubventioneras av anslaget. Det är en stor ändring av avgiften, men ingen ändring av policy utan en mera noggrann beräkning hur avgifterna beräknas.

ES pekade på att kostnadsbesparing är en av de viktigaste delarna i 4JVP. Ökning av kostnader skapar barriärer för små och medelstora företag. Avgiften för användning av OSS, som är obligatoriskt för sökanden, borde vara gratis. Den kraftiga ökningen, på nästan 100% är

oproportionerlig. I beräkningen av 235€ finns även frågor kring beräkningen, generell OH är extremt hög och kostnader för OSS inkluderar även kostnader för hantering av avgiften. ES vill även behålla revideringen av akten under 2022. Däremot är de positivt med fasta avgifter. De välkomnar fasta avgifter för CTT och vill även se fasta avgifter för övriga ansökningar.

CER ville följa upp vad GRB framförde. De beklagar nedskärningar i ERAs budget under järnvägsåret och under införandet av 4JVP när ERA sätts i centrum för VA/SSC/ERTMS. Det sänder dåliga signaler och de är inte nöjda över kostnadsökningarna. De undrade också om detta sänder rätt signaler mot sektorn i ljuset av Covid, men förstår samtidigt att ERA måste täcka kostnader. Styrgruppen för 4JVP har diskuterat intensivt och identifierat var "skon klämmer". Det gäller att reducera kostnader och administrativa bördor, bl.a. gränsstationer skapar stora problem med språk och olika lösningar. För fordonsgodkännande CTT är stilleståndstiden kritisk. För ERTMS finns en extensiv lista där vi måste fokusera på förbättringar. Det finns stora möjligheter till besparingar. CER uttalade sitt stöd för arbetet i styrelsen och styrgruppen, att förenkla processerna är väsentligt.

Kommissionen ville gärna höra var processer kan förbättras. ERA, sökanden och NSA är fortfarande i en upplärningsfas. Alla råd om hur vi kan förbättra processen tas gärna emot.

UNIFE stödjer inte heller den generella ökningen, särskilt i ljuset av ERAs budgetsänkning. Industrin har inte sett att 4JVP mål om 20% kostnadsminskning har infriats. Snarare en ökad administration för dokumentation och ansökan. Det gäller att effektivisera regler och övergångsbestämmelser. Avgifterna är inte de största kostnaderna, men de bidrar. Ökningen från 130€ till 235€ visar att man underskattat komplexiteten eller att man gjort systemet för komplicerat. Vi måste effektivisera processer för att minska kostnader och tid som inte motsvarar industrins förväntningar och mål. Med feedback från sektorn hoppas de kunna minska kostnader.

Kommissionen är inte säker på att man underskattat kostnader eller tid. Allt gjordes innan saker fanns på plats. Vad vi hanterar idag är inte

att tidsåtgången är större, snarare att beräkningen av kostnaderna var felaktig.

BE är försiktigt positiva till förslaget eftersom de förstår ERA situation. Positionen i ERAs styrelse gör att de har full förståelse för behovet, men samtidigt försöker de förstå konsekvenser för sökanden. Ansökningar kommer fortsatt att skickas till NSA, det är mest OSS-kostnaden som är problematisk. Frågan är fortfarande under diskussion internt. BE stödjer tidigare talare om processer och visionen och situationen de diskuterat i ERAs styrelse. Vi måste titta på det legala ramverket och ramar för ERA att utfärda godkännanden. Processen finns beskriven i regelverket, och det är starka krav att uppfylla. Kanske är det för fastlåst för att uppnå nödvändig flexibilitet. Det kan vara en orsak till att det tar tid att gå igenom en ansökan och alla dokument som ska skickas in. Det är viktigt att vi tillsammans med sektorn och NSA ser vad som kan förbättras och effektiviseras. Det gäller även kommentarer på direktiven, det får inte vara tabu att säga att 4JVP själv måste förändras.

Kommissionen höll med om att effektiviseringar i processen måste ske. Ett område är nationella regler, trots att det är en centraliserad process så är det fortfarande problem med nationella regler. Detta kan minska kostnader i framtiden.

UIP ville inte upprepa vad UNIFE och CER redan sagt, men de stödjer detta till fullo. De ville komma tillbaka till kommissionens kommentarer om nyttorna. Vi hade redan ett godkännande för godsvagnar i hela EU i det förra regelverket. UIP ser en uppgång med 25% i kostnader för typgodkännande och dubblerade kostnader för CTT. Kostnader för registrering ligger kvar på samma nivåer men ERA tillkommer. De ser en 25-50% ökning av tidsåtgång, vad som tidigare tog 8v tar nu 12v.

UIP håller helt med SE och BE, vi måste se på processer och komplexitet i processer. Visst att alla ska betala sin del, men det måste finnas stabilitet och förutsägbarhet. Vi öppnar nu upp avgiftsförordningen från 2018. Det finns även andra förordningar från 2018 som vi måste öppna upp. En sådan här ökning av avgifterna är

bara acceptabel om vi kan minska kostnaderna, så att även vagnstillverkare kan se nyttor av 4VJP.

Kommissionen svarade att dessa är viktiga poänger, de får se vad som kan göras med PA VA (2018/545). De var även intresserad att höra mer om avgifter för registerhållning, något de måste titta närmare på.

FI som har en annan spårvidd som gör att alla ansökningar är nationella är oroade över OSS-avgiften. De är även oroade över kostnader för historiska fordon. De efterlyste en möjlighet att undanta nationella ansökningar från kravet att använda OSS.

Kommissionen konstaterade att det är ett legalt krav att använda OSS, utan att ändra ERA-förordningen kan man inte runda det kravet.

FR stöder generellt ändringar för att ERA ska få rätt medel för sina aktiviteter. En viktig diskussion, men flera punkter som måste hanteras. De har skickat skriftliga kommentarer och de tackade för bekräftelsen att kostnader för OSS tas ut direkt av ERA och inte av NSA. FR anser att det finns ytterligare förbättringsmöjligheter i förhållande till små och medelstora företag, och de har pekat på flera förbättringar med detta i åtanke. De föreslår även möjlighet att införa undantag för exceptionella förutsättningar i förordningen, t.ex. Covid.

PL stödjer vad som redan sagts idag, men ville flagga de viktigaste frågorna. Mest problematiskt är avgiften för OSS för nationella ansökningar. PL anser att detta är utanför scopet, man kan inte se OSS som en service, det är ett obligatoriskt krav. PL kan inte acceptera att sökanden ska betala för OSS, det borde istället täckas av anslag. En generell kommentar om hela förslaget är en underskattning hur konkurrenskraften för järnvägen påverkas. De saknar en konsekvensanalys och finner UIPs uppgifter intressanta. PL efterlyser en konsekvensanalys som visar på kostnader före och efter 4JVP, eftersom kostnaderna skulle sänkas. Det känns inte som vi går i rätt riktning.

Kommissionen kommer att återkommer om OSS-kostnaden, resterande frågeställningar är redan besvarade. Genom en ansökan istället för flera hoppas kommissionen att kostnader minskar väsentligt.

CZ ser stora möjligheter till förbättringar av ERAs processer, de efterlyser förutsägbarhet för sökanden och har skickat skriftliga kommentarer.

DE delar många av tidigare kommentarer. De tycker att det är konstigt att vi startade med 130€ och nu ett hopp till 235€, de var förberedda på en mindre ökning. Men de förstår samtidigt ERAs bekymmer. De har funderat på alternativ för att minska kostnader genom att effektivisera processer och minska administration. DE föreslår en infasning av avgifterna över flera år eftersom järnvägssektorn redan drabbats hårt av Covid. För höga avgifter kan hindra internationella ansökningar.

DK vill inte heller upprepa tidigare talare, men förslaget har inte mottagits glatt av operatörerna. En av de största svårigheterna är den fasta avgift för OSS för nationella ansökningar.

PT stödjer tidigare talare och efterlyste en kostnadsuppskattning från ERA för VA/SSC/ERTMS?

SI sade att sektorn inte är nöjda. De förstår att ERA ska täcka sina kostnader, men som förslaget är nu är det inte acceptabelt. SI menade att man inte kan jämföra kostnader med EASA och medicinsektorn, vi vet alla hur mycket pengar som cirkulerar där. Järnvägen har helt andra förutsättningar. Om vi vill döda sektorn ska vi använda dessa siffror.

Kommissionen menade att det är fundamentalt att ERA ska ha full kostnadstäckning. Att ERA hamnar på jämförbara nivåer som EASA och EMSA visar snarare att beräkningarna ligger rätt.

ERA svarade att de måste täcka kostnader. De är medvetna om vikten av konkurrenskraft och behovet av att förenkla processer. Under senaste 2 åren har det redan gjorts förbättringar. Nyligen godkände ERA en ansökan med 10 MS, vilket är en stor kostnadsbesparing. Man måste se till helhetsbilden, inte bara timtaxan.

SI replikerade att ett gemensamt säkerhetsintyg i Slovenien kostar SSC 1800€ och redan det är dyrt för ett litet nät.

Presentatören från ERA tackade för de många kommentarerna och skulle försöka besvara viktiga delar och försöka täcka generella funderingar.

Gällande ITs fråga om beräkning av timtaxan så arbetar ERA med genomsnitt, visa kostar mer andra mindre. Det är enda sättet. Det är en del av de legala förutsättningarna att ERA ska vara rättvisa. Att de måste tolka vissa språk eftersom det inte har egen personal från t.ex. SI. Det är inte rättvist att ta mera betalt för dessa ansökningar, sådana kostnader delas därför.

Gällande SEs kommentarer om OH-kostnader; ja det är en stor kostnad, men ERA är en liten myndighet jämfört med andra, därför blir även OH-kostnader en större andel. OH är vad det är, ERA sina anställda, de behöver en GD, en HR-chef, en ansvarig för dataskyddsfrågor etc. oberoende av antalet anställda.

På frågan från ES; ERA ser inte hur man kan ta bort OSS ur kostnaden. ERA har infrastruktur, service, licenser och kundtjänst och de frågar inte om det är en nationell ansökan eller inte. De ser att det blir svårt att motivera att ta bort OSS från kostnadsberäkningen.

Gällande revideringsdatumet; om vi genomför en revidering 2021 är det rimligt med en revidering 2024. Men om det uppstår stora underskott så kommer man ändå revidera innan.

Till GRB/CER/UNIFE/UIP; ERA håller med om svårigheter att finansiera, annars kan man inte uppnå SERA. Vi kan inte ha en svag myndighet, då uppnår man inte syftet med 4JVP.

Behovet av att effektivisera processer en generell kommentar, men ERA måste oaktat täcka kostnader för nedlagd tid.

Frågor från BE, PL och DK om OSS-avgift för nationella ansökningar. Kostnaden kan inte tas bort, OSS existerar enbart för att hantera ansökningar.

Frågan från FI om speciella avgifter för vissa operatörer kräver en ändring i det legala ramverket, är inte en del av regelverket idag.

ERA tackade FR för stöd, de arbetar med att bättre stödja SME. Vad som är väldigt specifikt för ERA är att alla kan vara sökanden. De vill undvika att SME söker för andra större företag och får fördelar, en risk att hantera. De kommer att tittar närmare på vad man kan lägga till för SME.

Gällande PLs påpekande om konkurrenskraft för sektorn; det faller tillbaka på den tid som krävs för VA och SSC, kostnaderna följer av handläggningstiden, men avgifterna är bara en liten del av totalkostnaderna.

Frågan från CZ om hur sökanden kan förutse kostnader; Det finns redan en möjlighet för sökanden att få kostnadsuppskattning. ERTMS förhandsgodkännande är inte tillräckligt stabilt för fasta avgifter.

Till DE; ja, det är ett stort hopp för taxan, men det går inte att dölja verkligheten. ERA kanske kan halvera tiden, men kostanden per timme måste ändå täckas.

Till PT; Det saknas tillräcklig stabilitet för att gå mot fasta avgifter överallt.

SI; ERA förstår att ökningen inte är välkommen. Jämförelsen med andra EU-myndigheter är rimlig eftersom ingen av dem tjänar några pengar.

Kommissionen konstaterade att alla ifrågasätter varför timkostnaden gått upp så högt. Eftersom även timkostnaden för PoE skiljer sig så måste man även ta ut avgifter jämt mot sökanden. Tillgång till PoE är begränsat, att man inte kan använda PoE från billigare länder driver upp kostnader. Kommissionen framförde en önskan till MS att hjälpa ERA med experter.

Gällande OSS så delar de ERAs syn att alla sökanden ska dela på kostnader. Till skillnad från vad PL anser så är detta en "fee" istället för "charge" för en obligatorisk uppgift som krävs. Artikel 80.1 refererar till artiklarna 20, 21 och 22. Det krävs att vi är rättvisa mot alla sökanden, om man bara tar betalt av sökanden till ERA blir det inte rättvist. Först uteslöts kostnader för OSS helt, men utifrån ERAs budgetsituation så är det inte längre möjligt.

Utifrån den långa diskussionen valde kommissionen att stänga diskussionen och inte gå igenom förslaget artikel för artikel. Deltagarna ombads att gärna återkomma med ytterligare skriftliga kommentarer.

Eftersom genomgången artikel för artikel uteblev, framförde LT via chattfunktionen att de anser att OSS-kostnader också borde vara

differentierad, t.ex. en förnyelse av ett säkerhetsintyg hanteras snabbare och enklare än en helt ny ansökan. Därför borde de även bekosta en mindre andel av kostnaderna.

6 Information points:

6.1 TSI revision: Update on timing and scope

Dokument

- *Item 6 Info point TSIs revision - JD to HH TSI Revision Package 2022 revision*
- *Item 6 Info point TSIs revision - JD to HH TSI Revision Package 2022 revision*
- *Item 6 Info point TSIs revision - 210506 TSI revision scope*
- *Item 6 TSI revision and transition*
- *20210521 Rail Sector Position Paper_TSI Migration and Transitions*
- *UNIFE Slides_EC Expert Group 10June21_v1.0*



Bakgrund

2022 TSI revision package – content & timing

Vid mötet i TSIs Working Party 20 april 2020 informerades att ERA skickat en begäran till kommissionen om att senarelägga leveransen av rekommendation för 2022-paketet med sex månader. Kommissionen har nu accepterat den reviderade tidplanen, se bilagor.

TS bedömer att senareläggningen är positivt för att revideringarna av TSD:erna ska bli ändamålsenliga.

Transition Concept in TSI 2022

Förslag till nya övergångsbestämmelser för fordonsrelaterade krav i TSD.

Den nya övergångsregimen baseras på kategorisering av ändringar i TSD i kategorierna C₁-C₃:

- C₁ Ändringar där överensstämmelse med tidigare TSD-krav (2014-versioner med ändringar) ger presumtion om överensstämmelse med ny TSD, t.ex. förtydliganden, nya versioner av standarder utan ändrade krav etc.
- C₂ Ändrade krav som blir obligatoriska sju år efter ikraftträdandet av en ny TSD.
- C₃ Kravet har en särskilt angiven implementeringstid t.ex. rättning av säkerhetsfel, införande av ny teknik, retroaktiva krav som även gäller existerande fordon etc.

Förslaget ersätter tidigare system med fas A och B i TSD LOC&PAS och gäller för alla fordon som placeras på marknaden efter ikraftträdandet av de nya TSDerna. För fordon som idag befinner sig i fas A eller fas B finns behov av en övergång mellan ny och gammal regim.

Förslaget inför det nya begreppet "initial assesment framework" (som motsvarar tidigare fas A) som startar när NoBo anlitas och slutar när man utfärdar intyg. Dessa krav ligger till grund för konstruktion och utveckling av fordonen.

"Certifikation framework" är kraven som används vid godkännandet och består av "initial assessment framework" samt alla ändringar av TSD som blivit tillämpliga under tiden fram till intyget utfärdas. Hur mycket som ändras det beror på hur lång tid projektet pågår. Det är större risk för ändringar för långa projekt eftersom fler C₂- och C₃-krav blir tillämpliga på projektet.

Tidigare begränsades certifikatens giltighet till 7 år. I det nya systemet blir giltighetstiden obegränsad (dock med hänsyn till ev. tillkommande C₃-krav). Obegränsad giltighet gäller dock inte för varianter/versioner baserade på intyg utifrån tidigare system med fas

A/B. Varianter/versioner av fordon som baseras på intyg med tidsbegränsningar ärver även tidsbegränsningen.

TS bedömer att intentionen att förenkla och förtydliga tillämpningen av nya eller uppdaterade (fordons-)krav i TSD är bra. De återstående diskussioner kretsar främst kring definition av kategori C₃-krav. Sektorn efterlyser tydliga kriterier för kategori C₃ och vill att samtliga C₃-krav föregås av en fullständig konsekvensanalys och en detaljerad implementeringsplan. Sektorn vill även ha ett separat forum för berörda intressenter där bl.a. migrering, ekonomi och finansiering diskuteras.

CCS TSI – Framework to manage specification change

ERA vill införa ett nytt ramverk för TSD Trafikstyrning och signalering för att skapa en samlad kravbild och förenkla underhåll av specifikationer och kategorisering av nya eller ändrade krav.

ERA föreslår att det blir en tydlig uppdelning mellan felkorrigeringar och ändringar för nya funktioner och förbättringar. Dessa processer kommer att stödjas av ett förslag om att upprätthålla en enda uppsättning specifikationer, "Single Set of Specifications". Målet är att ha en process som stöder införande av ERTMS och tar hänsyn till systemeffekter, inte bara projektimplementering.

Handlingslinje

18. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att de beslutat om en sexmånaders senareläggning av 2022-paketet för att ge tillräcklig tid till ERA och sektorn. Vidare redogjordes för förslaget till övergångsbestämmelser. Slutligen presenterades förslag om att särskilja hantering av felrättningar och introduktion av ny teknik i TSD CCS. Processer som tidigare fungerat för enstaka projekt kommer inte att fungera för ändringar i framtiden när hela nätverk behöver hanteras, se presentation.

UNIFE hade inför mötet distribuerat ett position paper och även förberett en presentation med några viktiga punkter om förslaget till övergångsbestämmelser, se position paper och sida 2 i presentation.

Sammanfattningsvis ser sektorn betydande risker kopplat till kravkategorin C₃ (obligatorisk implementering för befintliga fordonstyper), därför efterlyser de:

- Tydliga kriterier för att begränsa antalet C₃-krav till ett minimum för att säkerställa stabilitet i regelverket.
- För alla C₃-krav en fullständig konsekvensbedömning och en detaljerad implementeringsplan som stöds av alla berörda intressenter.
- Ett särskilt forum för att diskutera varje C₃-krav från fall till fall, där järnvägssektorn har en tydlig roll i beslutsprocessen.
- Om konkurrenskraften hos järnvägssektorn påverkas negativt ska ändringen klassas som C₁/C₂.
- Om möjligt harmoniserade genomförandefaser för C₃-krav för fordon i produktionsfas och i drift.
- Bättre koppling mellan tekniska och politiska ramverk för att tillhandahålla finansierings-/kompensationsmekanismer.

Kommissionen konstaterade att frågan diskuterats många gånger tidigare. C₃-krav kommer bara att användas när så krävs, men de kan inte lova att det blir få. Används där det är till nytta för järnvägen. Kommissionen förstår inte varför C₁/C₂-krav skulle införas om det inte är till ekonomisk nytta. Vad kommissionen har svårt att förstå är att den europeiska järnvägen vill vara i framkant i världen och bidra till att uppnå klimatmålen, men samtidigt är man mot innovation. De ser inte att andra sektorer agerar på detta sätt, de drar istället nytta av innovationer. Kommissionen är oroad över sektorns inställning till förändring. De försöker att skapa modularitet som möjliggör enklare ändringshantering, så de förstår inte varför man kräver totalstopp om det inte absolut behövs. Det rimmar illa med de ambitioner som sektorn utger sig för att ha.

FR hade inga detaljerade kommentarer, men tackade kommissionen och UNIFE för inspel. Detta är en viktig fråga för FR och de önskar att ERA fortsätter arbetet för att hitta koncensus. FR undrade över det kommande AI-direktivet och dess påverkan på driftskompatibilitetsdirektivet och krav i TSD och föreslog en presentation vid nästa RISC-möte.

Kommissionen svarade att de kan lägga upp en informationspunkt, hur AI kan arbetas in i systemet istället för att ligga utanför.

CH stödjer del flesta delar som nämnts. Innovationer kräver uppdatering av specifikationer. De är nöjda över förslag som hjälper till att öka transparens, men att det är uppenbart att man inte får skapa för många C3-krav som påverkar investeringar. Vi måste fokusera på modularitet för att förenkla ändringar.

EIM har följt arbetet med övergångsbestämmelser med fokus på fordonsrelaterade frågor, de undrade när man ska se över övergångsbestämmelser för fasta installationer och CCS.

Kommissionen svarade att detta diskuterats vid senaste mötet i TWGn. Det är en uppdelning mellan TSIs WP och CCS WP. TWGn arbetar på ramverket och CCS WP på detaljerna.

CER stödjer UNIFE. Framtida arbete med systempelaren (*anm. i partnerskapet Euorope's rail*) ger viktiga ändringar, vilket påverkar arkitektur och järnvägssystemet som helhet. C3 förutsätter konsekvensanalyser och kostnads-/nyttoanalyser.

Framtida revideringar ska driva sektorn framåt, men genom att skapa nytta och inte skapa bördor. Det måste finnas en balans mellan tillgångar och innovation. När man ser till livscykeln för järnvägen är det svårt att jämföra med andra industrier, järnvägsbroar och tunnlar används i århundraden. Den långsiktiga TSD-planeringen och planeringen för standardisering med kommissionens standardiseringsförfrågan ser de som ett bra första steg. De ser gärna en fortsättning på detta arbete och ett holistiskt synsätt på ändringshantering.

Kommissionen vet att man partnerskapet kommer att titta på migreringsstrategier och kostnads-/nyttoanalyser. De känner till

järnvägens långa livscyklar, men det finns tillfällen där det är nyttor att byta ut tidigare än livscykelns slut.

DE uppskattar konceptet. C₁- och C₂-krav är väl förstådda, och det pågår ett arbete för CCM-processen. Men för C₃ krävs fortsatt arbete för att ta hänsyn till sektorns oro.

NB-Rail påtalade att man även måste ta hänsyn till hur kompetenskrav hos bedömningsorganen påverkas av ändringar och beakta detta när man hanterar deadlines.

Kommissionen konstaterades att det måste hanteras ihop med övriga frågor.

JPC-R framförde att sektorn är oroad att TSD₂₀₂₂ ska innehålla referenser till gamla standarder. Vid senaste TSIs WP lades det till ytterligare standarder och sektorn gick med på att arbeta med gemensamma förslag för att få till korrekta referenser till standarder i nästa version.

Kommissionen höll med om att referenser till standarder borde bara uppdaterade, men att frågan är kopplad till resurser. Men generellt borde det vara korrekta referenser till standarder.

ERA inflikade att varför man inte kan nå full överensstämmelse med standarder är kopplat till resurser. ERA välkomnar sektorns erbjudande om att granska standarder, om det inte innebär svårigheter att ändra kommer de gör sitt yttersta för att få med i TSD₂₀₂₂. Om kommissionen och sektorn vill ha en långsiktig plan på 5-7 år för en revidering så vore det bra med en mellanliggande uppdatering av standarder.

Kommissionen menade att TSD uppdateras när det finns behov. Vi har länge diskuterat mindre ändringar för att få till överensstämmelse, men även när vi gör större ändringar får vi inte med alla ändringar. Problemen är väl kända, de kollar tillsammans med JPC-R hur man kan hantera detta.

6.2 TAP TSI and implementation of rail passenger rights regulation

Dokument

- *Item 6 TAP TSI and PRR Art_10 updates*



Bakgrund

Presentation om kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet och koppling till TSD TAP och förordningen om passagerares rättigheter, se presentation.

Trafikverket, tillsammans med europeiska branschorganisationer, har framfört synpunkter på föreslagen justering av TSD TAP med anledning av tågpassagerarförordningens (2021/782) artikel 10.

De anser att infrastrukturförvaltarna inte kan vara de som förser biljettutfärdare ("Ticket Vendor", TV) och researrangörer ("Tour Operators", TO) med realtidsdata. De har varken de relationerna eller den fullständiga informationen som skulle göra det relevant gentemot passagerare. Den förädling som måste till av infrastrukturförvaltarnas information sker hos järnvägsföretagen, vilka borde vara den korrekta motparten i relation till passageraren.

Handlingslinje

19. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade kortfattat kopplingen mellan strategin för hållbar och smart mobilitet, tågpassagerarförordningen och TSD TAP, se presentation.

Kommissionen menade att de gör allt för att underlätta för passagerare. De har haft flera ändringar av meddelandeformat i TSD TAP, men hur data delas är fortfarande en tung och komplicerad process. Om vi går mot biljettsystem finns enklare sätt att lösa detta och passagerares förväntningar. TSD TAP och TAF har en lång väg för att implementera detta. För att järnvägen ska vara en stark del i framtida mobilitet måste tillgänglig data föras passagerare så fort och

fullständigt som möjligt. Frågan är bredare än bara biljetter, även eftermarknad, ett viktigt steg för att tåg ska blir det första valet. Man vill diskuteras återförsäljare i ett bredare perspektiv och gå ifrån ordinarie sätt som vi utbyter information för att försöka hitta moderna lösningar som även är multimodala. Till 2030 ska det finnas multimodala lösningar på plats, vilket de försöker få till i nästa revidering.

CER gjorde ett gemensamt uttalande från flera sektorsorganisationer. Det täcker inte bara vad vi pratat om tidigare om ERTMS och digitalt utbyte utan fokusera även på koppling mellan art. 10 och TSD TAP. DE håller med om roller och ansvar för utbyte av information för art. 10.1 och 10.2. De har satt upp ett samarbete mellan organisationerna, men de ser att sättet att använda TSD TAP för att uppnå detta är fel väg. De motsätter sig att TSD TAPs realtidsdata används för detta syfte. De ser problem med diskrepanser mellan information härrör till roller och ansvar, sektorn rekommenderar därför en fortsatt dialog. De vill försäkra om att 2022-paktet är till fördel för passagerare, men de tror på kontrakt eller andra sätt att uppfylla kraven. Artikel 10.4 och den tekniska lösning som föreslås av ERA är inte rätt sätt. De efterlyser en fortsatt diskussion och en konsekvensanalys av ERAs förslag. De vill se en balanserad bra lösning för artikel 10, nuvarande sätt är inte rätt väg.

EIM uttalade sitt stöd till CER. Gällande art. 10.1, att infrastrukturförvaltarna ska ge data till biljettutfärdare och researrangörer är inte lätt för infrastrukturförvaltarna, de har kommersiellt förhållande med järnvägsföretagen.

Infrastrukturförvaltarnas data är inte användbart för passagerarnas krav. Som CER sa så är de öppna för en fortsatt diskussion om vad som behövs ur ett passagerarperspektiv. Nuvarande förslag kan vara vilseledande för passagerare.

Kommissionen konstaterade att det krävs en övning för att ta fram relevanta krav i TSD TAP. De är glada att sektorn vill arbeta vidare och tillse att data kommer fram till passagerarna, en viktig del som vi måste leverera. Sen får man se på det tekniska sätt som är bäst för att uppnå detta, men de är i vart fall glada att höra att kravet i tågpassagerarförordningen tas på allvar. Vi måste hitta en teknisk lösning för att tillhandahålla sådan data, men förstår också att det

finns kommersiella överväganden. Det ges en chans att diskutera frågorna vidare när kommissionens förslag för lagstiftning av marknaden för digitala tjänster ("digital service market legislation") kommer nästa år, där förbereder de nu en konsekvensanalys.

6.3 NB-Rail Recommendation for Use (ref. RFU-STR-706) 'Acceptance of assessment reports on safety prepared by other parties for NoBo assessment'

Dokument

- *Item 6 RFU-STR-708_acceptance-AsBo-report-requested by TSI*
- *RFU-STR-706 Acceptance safety reports third parties*



Bakgrund

NB-Rail har gett ut ett förtydligande under vilka förutsättningar de kan låta granskningar utförda av andra tredjepartsgranskare ligga till grund för de anmälda organens (NoBo) utlåtande¹.

Antingen utför NoBo granskningen själv eller så ska granskningen vara utförd av ett bedömningsorgan som uppfyller samma krav på oberoende som NoBo (typ A enligt EN ISO/IEC 17020).

NoBo tillåts acceptera bedömningsrapporter från en oberoende granskare som uppfyller kraven för typ B eller C, men endast om NoBo har varit inblandad från början av det fullständiga EG-kontrollförfarandet så att de kan själva verifiera att kraven för oberoende för ett bedömningsorgan av typ A är uppfyllda i varje bedömningsfas.

Dessutom anges vilka kontroller NoBo ska göra av innehållet i rapporten.

¹ [Acceptance of assessment reports on safety prepared by other parties for NoBo assessment, RFU-STR-706](#)

Handlingslinje

20. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från NB-Rail i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation

UNIFE menade att vi nu pratar om fall där TSD explicit pekar på CSM-RA. I annexet till CSM-RA beskrivs kraven för oberoende. Det står även att duplicering mellan AsBo/NoBo/DeBo ska även undvikas och även att NoBo ska acceptera AsBos rapporter utan ytterligare granskning annat än i särskilda fall. Det är inte NoBos ansvar att ta över rollen från de nationella ackrediteringsorganen. Möjligheten för NoBo att upprepa kontroller är inte i linje med regelverket eller till fördel för järnvägen.

Kommissionen sade att de haft diskussioner med ERA och NB-Rail. AsBo och DeBo har sina roller, och andra ska inte ifrågasätta dessa. Men NoBo har en roll, att AsBo gjort ett arbete inom samma område fråntar inte NoBos ansvar att göra sitt arbete under TSD eller CSM-RA.

UNIFE ser det precis tvärtom, där rapporter från AsBo behövs.

Kommissionen menade att i de fallen accepteras rapporten och ifrågasätts inte. Men i de fall en NoBo ska göra granskningen och det inte finns krav att AsBo ska göra granskning.

DE framförde kommentarer redan på förra utkastet. De står fast vid att de inte delar slutsats 2 ang. AsBo typ B och C. CSM-RA tillsammans med ISO-standarden anger de krav på oavhängighet som krävs, NoBo borde därför acceptera sådana rapporter. Även inom kontexten för TSD borde det inte krävas ytterligare granskning av NoBo. Detta är diskriminering av typ B och C under TSDs paraply. DE undrade vilken status RFUn har?

NB-Rail svarade att nästa möte är den 17 juni, varje RFU måste skickas till ERA minst 15 dagar innan ett möte. Ytterligare en punkt om CSM-RA och att duplicering ska undvikas. Det står även att TSD anger för vilka områden som TSD gäller. Processen i Bilaga I ska tillämpas av AsBo, inte inom ramen för EG-kontroll. NB-Rail menade att de inte

lägger ytterligare krav på AsBo, de vill bara försäkra att granskningen är oberoende i inledningen av projektet. De kan inte lägga in krav i en RFU, bara beskriva vilka bevis som krävs för att visa detta. Det kräver inga ytterligare kostnader eller ytterligare krav på produkten, utan är en diskussion om processen och tillförlitligheten. Att projektet uppfyller krav på oberoende och opartiskhet är krav på ett team inte en enhet. För tillräckligt bevis för kraven i ISO17065 måste man först tillämpa ISO-standarden och ERA assessment scheme. DeBo måste uppfylla samma krav om en NTR refererar till CSM-RA. NB-Rail vill bara vara säkra på att teamet varit oberoende och uppfyller krav i standarden.

BE vill undvika för många RFU, detta borde istället ligga i vägledning för TSD. RFU försvårar överblicken över hela ramverket. På kort sikt kan de acceptera RFU, men på längre sikt borde det in i vägledning eller TSD.

NB-Rail sade att de kan överväga att ta bort ASBo-rapporten från scopet, då blir det inget problem. NoBo ska uppfylla ISO17065 klass A. Om de accepterar kategori B och C går man ifrån överenskommelser i 4JVP och ERAs assessment scheme.

Kommissionen sade att säkerhet ett väsentligt krav för alla TSD. De har noterat alla kommentarer, och kommer tillsammans med ERA och NB-Rail hitta en bättre skrivning som förtydligande.

BE konstaterade utifrån presentationen att det vore enklare att ha med i ackrediteringen, på samma sätt som i NoBo assessment scheme. Detta skapar problem mellan typ A, B och C, bättre med en gemensam lösning från ackrediteringsorganen istället för från NoBo.

6.4 UNIFE AOB Request: ETCS BL2 updates and ERA Clarification Note ERA1209/119 v1.0

Dokument

- *UNIFE Slides_EC Expert Group 10June21_v1.0*



Vad hände

UNIFE presenterade problem med ERAs tolkning i "Clarification Note ERA1209/119 v1.0"² kring användning av ETCS Baseline 2, se presentation.

UNIFE menade att ERAs tolkning skapar inlåsnings effekter och begränsar existerande fordon från utökade område för användning. Föreslagen lösning med undantagshantering skapar flera undantagsansökningar till flera MS och tar över ett halvår att genomföra. UNIFE vill ha till stånd en ändring som tillåter uppdatering av existerande BL2-fordon utan undantagshantering.

Kommissionen svarade att frågan diskuterat tidigare. De försöker att effektivisera processen för undantag. Det är inte bara en fråga om att rätta förtydligandet, den legala tolkningen är att texten i TSD kräver en uppdatering av fordonen när det görs en uppgradering. Det var inte en planerad konsekvens, men när det görs en väsentlig ändring triggas kraven i TSD. I många fall är detta en balanserad lösning, så det vill inte ta bort kravet från TSD. En effektiv hantering av undantag är bästa sättet framåt. De har diskuterat med flera MS, varav flera skickat in ansökningar. De samarbetar med sektorn för att få till detta skyndsamt. Detta är något som man kommer arbeta in i framtida övergångsbestämmelser. Något som UNIFE själva nämnde när man pratade om C3 var behovet av tydliga övergångsregler. Frågan är inte lätt att hantera, men vad som krävs av regleringen är i detta fall lite för strikt, men de kan bevilja undantagen. Att förändra TSD tar för lång tid.

UNIFE tycker att detta är ett bra exempel på att vi behöver vara tydliga i handskakningen om hur man implementerar kraven. Här är ett

² [Clarification note Authorisation of vehicles equipped with CCS train protection part according to set of specifications #1 \(Baseline 2\) after 31/12/2020](#)

tydligt exempel där man missat gränssnitt och de argument som får påverkan på business case.

Kommissionen lovade att beakta detta i framtida ändringar, men att vi även måste hantera nuläget. De förstår att det är svårt idag, men de försöker hitta lösningar så fort de kan.

7 Conclusions, next steps and date of the next meeting

Handlingslinje

21. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att ERA nu har skickat ut sin "Rail Safety Climate Survey", de är glada om vi besvarar enkäten. Det hjälper kommissionen att förstå hur man ligger till med säkerhetskultur för att få alla att bättre förstå och tillämpa säkerhetskultur.

Nästa RISC-möte är den 1-2 juli, ett virtuellt möte. Kommissionen hoppas kunna träffas fysiskt under hösten, men planerar även för hybridmöten.