

Datum 2022-11-09 Dnr/Beteckning TSJ 2022-4629

Handläggare
Peter Hammarberg, Sten-Olov Södergård
Väg och järnväg
Spårtrafik
Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package; Informal 4RP Expert Group meeting - CCS TSI

Tid/Plats: 9 november 0930–13:00
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Peter Hammarberg, Transportstyrelsen
Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns inbjudan, bakgrundsupplysningar och Transportstyrelsens inriktning inför mötet.

Spårtrafiks ledningsgrupp har informerats generellt om handlingslinjens innehåll och ståndpunktsprofil, 2022-10-26.

Agenda för mötet

1 Opening of the meeting and adoption of the agenda

Dokument

- *Webex meeting invitation: Informal 4RP Expert Group meeting - CCS TSI*



Invitation.ics

Bakgrund

Kommissionen har i samband med expertgruppmöte No 25, som hölls den 27 oktober 2022, bjudit till ett extraordinärt möte som exklusivt ska bereda utkastet till TSD CCS, på grund av att en sådan genomgång inte kunde hållas under expertgruppmötet då förslaget inte var färdigbehandlat. Utkastet skickades ut till gruppmedlemmarna den 28

oktober 2022 tillsammans med inbjudan. Någon agenda har inte aviserats.

Handlingslinje

1. **TS kan** notera informationen.

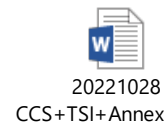
Vad hände

Inget att notera.

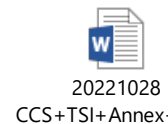
2 Presentation of Commission draft implementing act for CCS TSI

Dokument

- 20221028 CCS+TSI+Annex I Exp Grp RISC



- 20221028
CCS+TSI+Annex+II+List+class+B_Exp_GRP_RISC



Bakgrund

Som nämnts ovan under p. 1 bereddes inte förslaget gällande TSD CCS under expertgruppmötet No. 25, utan planerades om till det nu aktuella extraordinära, informella mötet. Bakgrundsbeskrivningen och handlingslinjen för detta möte utgår i sin helhet från den handlingslinjen för expertgruppmötet från den 27 oktober, No. 25.

Utvecklings- och ändringsarbetet har omfattat ett mycket brett spektrum av områden och frågor inom TSD CCS¹. Bland dessa finns

¹ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen, OJ L 158, 15.6.2016, p. 1–79

ATO (Automatic Train operation), d.v.s. automatisk tågdrift där en driftsäkerhetsförbättrings-anordning används för att automatisera tågdriften. Graden av automatisering indikeras av Grade of Automation, upp till GoA-nivå 4. Vidare ingår ERTMS beredskap för 5G-baserad kommunikation (FRMCS), digital ETCS, ombord-modularitet, där ERTMS-specifikationer inkluderar ytterligare specifikationer som tillhandahåller inbyggd modularitet med fokus på ett gemensamt Ethernetbaserat system och tillhandahåller harmoniserade gränssnitt mellan ATO, ETCS, FRMCS-delar och RST-delsystem samt ytterligare förbättringar i syfte att optimera kapacitet, säkerhet/skydd- och minska kostnader.

I den fordonsrelaterade delen av TSD CCS föreslås också den ovan under TSD Loc&Pas beskrivna modellen för hur och när nya krav ska bli tillämpliga på befintlig godkänd materiel införas.

Gällande en särskild fråga, d.v.s. övergångsperioder, har förslaget fått ett synnerligt fokus. Förslaget är aktuellt för ett flertal TSDer. För vidare utredning hänvisas till p. 4 under rubriken för TSD Loc&Pas och TSD WAG. I överförd bemärkelse gäller konceptet för åtgärder inom TSD CCS, se närmare Tillägg B.

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Flera medlemsstater har kommit in med synpunkter. En fråga som särskilt uppmärksammats är konceptet om "partial fulfilment". Det vill säga krav på att projekt ska tillämpa TSD: en i sin helhet vid ombyggnad och modernisering.

Transportstyrelsen har i revideringsarbetet, i samklang med en majoritet av de andra medlemsstaterna, fortlöpande framhållit att ett sådant krav sträcker sig för långt med stora ekonomiska konsekvenser som följd och att dessa konsekvenser inte står i proportion med den nytta som faller ut av tillämpningen.

Transportstyrelsen har inom den förlängda kommentarsfristen skriftligen lämnat in de talepunkterna gällande den aktuella TSD: en som omfattades av instruktionen för RISC 95, bland annat med anledning av de förhandlingsförhållanden som då rådde och som inte fullt ut gav möjlighet att föra fram innehållet i handlingslinjen.

Transportstyrelsen har i övrigt inte funnit anledning att ytterligare kommentarer eller förslag.

Handlingslinje

2. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen går igenom texterna i båda bilagorna. Man ber deltagarna att dela sina kommentarer på texterna allteftersom.

Partial Fulfilment, PFF

Kommissionen har fångat oron gällande villkoren för äldre fordon, men pekar på att det finns flexibilitet avseende ETCS i förhållande till nya fordon, 6.1.1.2, ff. Man tror att i förekommande fall så kan det tas om hand via undantag, medan en textuell öppning i TSDen inte skulle leda till annat än oklarhet vid tillämpningen.

EIM kommenterar att i p. 1 vad som menas med ordet "functional" samt vad som menas med kravet via NIP, eftersom det inte är IMs/RUs ansvar utan MS. De finner inte förslaget genomförbart i det här avseende. Istället borde man hänvisat till RINF, som är mer logiskt än NIP.

Kommissionen svarar att det är tillämpade funktioner, alltså till version 3.0, alltså inte hela TSDen. Kravet ställs gällande nya villkor. Om man tittar i tabell B₁ och B₃, så ska ju IM informera berörda (RU och andra). Detta för att undvika krav till 2.2.

Vad gäller NIP så är det ju där man ställer upp det planerade genomförandet av kraven i TSD. Det bör finnas en överensstämmelse mellan NIP och i slutänden RINF. Men det finns förvisso en poäng i det som EIM påpekar om länken till RINF. Tanken var att man ske ge RU (egentligen fordon) en chans att planera in vad som ska gälla i förhållande till infrastrukturen.

CER behovet av PFF löses inte med att uppfylla version 3.0. Behov av PFF kommer att fortsätta finnas. Skulle vilja lägga till ytterligare kategorier av villkor. De uppfattar p. 1 och 2 som alltför bred i sitt syfte, men inte tillräckligt detaljerad, därav behovet av fler kategorier. Önskar få till en bilateral med kommissionen.

Kommissionen uppfattar att CER önskar bredare tillämpning av PFF. Många av förslagen kan som kommissionen ser det kunna tas om hand i subseten (ex. vis hastighetsmätare, m.m.). Tillägg som inte påverkar driftskompatibilitet eller säkerhet skulle endast fragmentera och motverka en harmoniserad europeisk järnvägsmarknad. Alternativ är helt OK, men undantag ska hållas mycket snävt.

SE frågar om förtydligande gällande p. 1 om 5-årskravet...när ska den fristen börja gälla? Kommissionen svarar att det är från när villkoret är notifierat att det ska börja vara i kraft. T ex kan man välja registrering i RINF som startpunkten för fristen, och det framstår också som den mest fördelaktiga lösningen.

UNISIG tackar för att man tagit upp PFF. Men det är inte tillräckligt tydligt vad som egentligen ska gälla. I de fall man identifierat en blotta i en specifikation så måste man agera snabbt, förslaget är inte tillräckligt öppet för att hantera de situationer som uppstår när leverantörer, som i sin utvecklingsprocess inte kan invänta felrättning av specifikationer, nu löst problemen med t.ex specifikationsbrister genom "praktiska lösningar" med NoBon vars resultat kommer att publiceras i intyget. Men det borde finnas andra lösningar som är snabbare. Dessutom är PFF nödvändigt för "interoperability constituents", IC! Det är ett absolut krav från tillverkarna. Funktioner bestäms på IC-nivån, inte på subset-nivån – det är så det fungerar!

Kommissionen bjuder in till ett mer detaljerat möte bilateralt.

IT gällande p. 1 i IT är inte NIP så detaljerade att den innehåller funktionaliteter. Därför är inte lösningen i förslaget ett fungerande förslag. Dock är de tveksamma med att hänvisa till RINF, med tanke på 5-årskravet?

Kommissionen förstår det att RINF är aktuellt uppdaterad och borde kunna omfatta även sådan förhållanden.

Error corrections

Kommissionen går igenom förslaget, 7.2.10, m fl. en utgångspunkt är att kommissionen bedömer att det är osannolikt att en EC kan beröra alla ett mycket stort antal fordon på samma gång. Man bedömer således att et inte kommer att innebära omfattande problem (t ex har man identifierat att en MS haft 15 EV, men utspritt under minst 5 år, alltså liten inverkan).

CER understryker att RINF inte är ett "liveformat" för information. Man ser också att det behövs en opartisk bedömare, för att lösa upp visa problem -"arbitration", och för ändamålet kan ERA ha den rollen. Sedan har man synpunkter på Tabell B₁, och vill gärna ta upp detta i ett eget möte.

Kommissionen håller med om RINF. Angående "arbitration" så är man inte helt övertygad om behovet, eller att ERA är det mest lämpligaste valet.

EIM undrar om var i RINF detta ska föras in. Ser att ERA inte har någon roll längre vid tvist mellan RU och IM, och nu står man utan alternativ. Vissa skillnader mellan text och tabeller kvarstår. Det finns också oklarhet hur det förhåller sig med deadlines och när de ska börja löpa ut. Om fristen, börjar fristen löpa NÄR det registrerat i RINF eller avses annan tidpunkt?

Kommissionen håller med om problemet med bristande överensstämmelse mellan TSDen och RINF, och ska tittas på närmare på var i RINFen det ska föras in. Om tvistebehandlingen finns inte just nu någon konkretiserad lösning/alternativ. Men det finns en uppställning i texten, och i slutändan så kan en part som inte håller med IM i deras inställning alltid ta till rättsliga åtgärder. Slutsatsvis är det egentligen inget problem. Om fristens start klargör kommissionen att det är från och med att uppgiften träder i kraft i TSDen, och har inget med inregistreringen i RINF.

UNISIG stödjer CER i alla deras kommentarer. De har problem med Annex B₁, förstår inte lydelsen. Innebär en EC också ett nytt godkännande..? Fasta deadlines för EC är inte en realistisk lösning. Man måste i sammanhanget med att ändra innehållet i en TSD tydligt beakta de ekonomiska konsekvenserna av förslaget.

Kommissionen håller principiellt med gällande kostnadseffekterna, men samtidigt har man heller inte gjort en analys om effekterna om man INTE gör EC. Kommissionen är inte helt klar på behovet av snabbare processer.

UNISIG problemet uppstår vid antagna villkor, d.v.s. certifierad produkt. De processer som erbjuds är ofta, t ex som den nu aktuella CR 1370, är mycket komplexa, och därför svarar inte mot behovet av en enkel och billig hantering. Produkterna är ofta komplexa i sig, och kräver intensiva resursinsatser...t ex 1 000-tals software-koder, tester, korrigeringar, bedömningar etc., m.m.

På detta kommenterar kommissionen att industrin har tid och resurser, men i och för sig kan man ändra författningarna relativt enkelt och det går därför att anpassa innehåller relativt snabbt vilket är avsevärt bättre än att ha ett öppet författningsinnehåll.

BE reagerar på diskussionen om EC och att det kan komma att få effekt på krav på ett godkännande för existerande fordon. Dessutom måste det vara absolut tydligt i texten vad som ska gälla.

Kommissionen förklarar att det beror på omfattningen av EC-åtgärden. I de fall då det påverkar villkoren för området för användning. ERA lägger till att EC kan generas av en IM, och tas upp av för analys om vilka effekter en EC. Därefter matas informationen in i RINF, som då blir tillgänglig för RU, som i sin tur får anpassa fordon efter behov. Så en EC triggas i princip inte nytt godkännande, men om anpassningen berör grundläggande villkor krävs ett nytt godkännande. För detta har man också tagit höjd för gällande tidsfrister, tabell B₁, så att den berörda RU har tillräckligt med tid att få handläggningen klar.

Kommissionen börjar med att diskutera om vilka ETCS-versioner som ska att underhållas och förvaltas; 2.1; 2.2 och 3.0. Alla dessa versioner kommer att uppdateras med EC (se tabell B1 & B2). Kommissionen förtydligar att i TSD, och alla andra TSDer, hänvisningar endast görs till existerande fastställda dokument/källor (!).

EIM stödjer upplägget som innebär de högre versionerna.

CER vill ha mer tid för att komplettera synpunkter angående tabell B2. De förstår inte riktigt hur man kan återkoppla till lägre versioner. Har en synpunkt om Tabell B1 rad 4, där de vill ha att fristen ska gälla från och med att ETCS i sin helhet tillämpas första gången. I ombyggda fordon som inte redan har ETCS är fristen om 2 år alldeles för kort. De återkommer med ett skriftligt förslag.

Kommissionen förklarar att EC inte ska trigga version 2.1. (se 7.4.2.2).

NL frågar om övergångsregimen, t ex om man vill 2.0...hur går man tillväga då?

Kommissionen när man fått godkännande och genomgår en EC-process leder det till att man tillämpar processen fordon per fordon, och inte genomför det via typgodkännande, och därmed undviker långa effekter.

Single Set of Specifications.

Underlag för Single Set of Specifications kommer att vara tillgängligt under januari 2023.

För systemversion. 3.0 kommer funktionaliteter gällande bl.a. FRMCS, NTR:er som lyfts in via CR, CR 1370 mm att ingå.

CER kan gärna frågå 1350/1352, man önskar "supervised maneovre", SM, mode, om möjligt redan i ver. 2.2. för att kunna ta bort "shunting signals", växlingssignaler.

CER menar vidare att Ver. 3.0 kan komma senare och med fokus på att införa mer viktiga funktioner.

FRMCS behövs enligt dem inte introduceras i ver. 3.0. ,endast gränssnittsspecifikation är framtagen medan specifikationen för FRMCS fortfarande är under utarbetande. Nyttan av att implementera ett oprövat gränssnitt anses tveksam. FRMCS kan implementeras i senare systemversioner när både FRMCS och gränssnitt är fastställda.

Kommissionen har som mål att ha en version som omfattar CR 1370 + FRMCS samt SM. För fordon med ver. 2.0 kommer IM att identifiera vilka EC som krävs, men detta kan leda till ad hoc-lösningen som i grunden är det man ska försöka undvika i längden.

UNISIG tar upp problemet med IC, som i längden kan leda till att man måste riva upp hela godkännandet. Hur har man tänkt sig angripa detta?

UNIFE kommentarer man lämnat in får med beaktande av den korta tiden ses som preliminära. Så långt de kan bedöma behövs ytterligare anpassningar då texten är mycket komplex och svårhanterlig. Förslaget driver upp kostnader för samtliga aktörer. Det behövs en kostnads/nytta-analys. Det finns möjligheter att rensa bort avsnitt som just leder till kostnader och förenkla förfarandena och kraven.

Modularitet

Kommissionen hänvisar till tabell B1 11-12. Förslaget gällande ikraftträdandefristerna i rad 11 ska skrivas om till nästa förslagsversion. Dock har man ändrat gällande ETCS och ATO i designfasen i förhållande till ERAs rekommendation.

CER ställer krav på att specifikationerna (gällande ombord-utrustningen) är fullständigt testade. All startperiod är kopplad till ett krav på genomförd testning innan de ingår i kraven på tillämpning.

Kommissionen ifrågasätter att man ställer sådana krav, då allt ska vara på plats 203x. det blir ju anmärkningsvärt om man levererar icke-beredda fordon så snart in på tillämpningskravet. Industrin borde vara förberedd långt dessförinnan. Så som de ser det ställer CER upp ett

hinder för att introducera FRMCS- gränssnitt i nuläget. Gränssnittet är ju inte precis rymdforskning, det är ju bara en uppställning av hur komponenter ska kommunicera med varandra. Alla berörda, IM, industri, m fl. har deltagit i framtagandet av FRMCS- gränssnittet. Som Kommissionen tolkar det kastar CER/EIM ut gränssnittet.

UNIFE, om IC i övergångsregimen, Tabell B₃, frågar angående det nya tillägget ovan Tabell B₃ om IC-övergångar. De ber om förtydligande av formuleringen för att bekräfta att en övergång kommer att tillhandahållas till oförändrade IC-produkter som fortfarande kommer att släppas ut på marknaden och inte bara de som redan släppts ut på marknaden vid tidpunkten för den nya TSD:en. De har lagt till ett förslag till formulering nedan som kommissionen kan överväga för att försöka hjälpa till att klargöra detta och hur faserna i 7.2.4.1 och tabell B₁ också gäller för IC:er med avseende på övergångarna. De tror att de har samma uppfattning här men deras medlemmar efterlyser en tydligare lagtext om detta. Förslag: "Övergångsperioder som definieras för CCS-delsystem är tillämpliga för driftskompatibilitetskomponenterna såvida de inte anges i denna tabell. Detta gäller såväl enligt punkten driftskompatibilitetskomponenter som beträffande utsläppandet på marknaden av ny driftskompatibilitetskomponent, i vilket avseende punkt 7.2.4.1 ska gälla för driftskompatibilitetskomponenter.

FRMCS

Hanns inte med.

Cold Movement Detection

Hanns inte med.

Level R

Hanns inte med.

Enhanced shunting vs supervised manoeuvre

Hanns inte med.

CR1370

Hanns inte med.

Other

NL och SE frågar generellt om vägen framåt och om det offentliga samrådet kommer att innehålla TSD CCS och vilken status det blir på utkastet avseende de övriga TSDerna och hur vi gör med de rubriker som inte hanns med under detta möte ska diskuteras.

Kommissionen säger avseende utkaststatusen att det beror på hur kommissionens Legal Service, levererar, och att samrådet kommer att omfatta även TSD CCS.

Kommissionen vill inte förlänga/försena bortom februari. Det offentliga samrådet kommer att inledas i slutet av nästa vecka om allt går bra, närhelst vårt interna samråd kommer att slutföras.

FR frågade om man kan lämna in skriftliga kommentarer och detta svarar kommissionen att det går bra fram tills någon vecka före RISC96.

Innan dess ska kommissionen skicka ut input från UNIFE (en lista på förslag), kommentarer från UNISIG samt CERs synpunkter ifråga om PFF och "exceptional deviations" inom kort.
