



2021-07-07

Infrastrukturdepartementet

I/TM

*Gemensambereidning med SB/SAM, SB/EU, FI/BA
och JU/SSK avslutad*

**Rapport från möte 91 i kommissionens kommitté för
driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC#91**

Kommitténs rättsakter:	Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796, Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU, direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, Lokförardirektivet 2007/59/EG
Tid/Plats:	1 juli 10:00-14:00, 15:00-17:00 2 juli 09:30-13:00 Webex (distansmöte)
Svenska representanter:	Robert Hellström, Transportstyrelsen Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar, instruktioner och rapport från mötet.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796/EU utgörs av artiklarna 25.4, 26.4, 26.5, 55.5 och 80.

Beslutsförfarandet avseende de nämnda artiklarna regleras i förekommande fall av artikel 81 som hänvisar till artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797 varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas i förekommande fall.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikeln 5.1. För genomförandeakterna utgörs de av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i direktiv 2016/797/EU om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Beslutsförfarandet avseende sistnämnda artiklar regleras av artikel 51 samma direktiv varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om järnvägssäkerhet är den rättsliga grunden fördelad på dels delegerade akter dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikeln 6 och 7 i direktiv 2016/798/EU. För genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i direktiv 2016/798/EU om järnvägssäkerhet. Beslutsförfarandet avseende förstnämnda akter utgörs av artikel 27, och för sistnämnda artiklar regleras detta av artikel 28 samma direktiv varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut gällande frågor kring behörighetsprövning av lokförare är den rättsliga grunden artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 29, 31, 34, 37 i direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. Beslutsförfarandet regleras av artikel 32 i samma direktiv varvid de övergångsbestämmelser som regleras i artikel 13 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Bakgrund och beredningsläge

Den Europeiska Unionens Järnvägsbyrå (ERA) utarbetar på grundval av bestämmelser i direktiven om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet bland annat tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (s.k. TSD) och gemensamma säkerhetsmål, metoder och indikatorer (s.k. CST, CSM och CSI). Vidare utarbetar ERA med stöd av direktivet om behörighetsprövning av lokförare bestämmelser med anknytning till behörighetsprövning.

ERA har tillsatt särskilda arbetsgrupper för att utarbeta förslag till sådana dokument som enligt direktivens bestämmelser ska ha bindande verkan för medlemsstaterna, och därefter kontinuerligt ta fram förslag till reviderade sådana rättsakter. I arbetsgrupperna deltar representanter för bl.a. järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare och nationella säkerhetsmyndigheter. De svenska representanternas insatser i arbetsgrupperna koordineras av Transportstyrelsen och stäms löpande av med branschen.

Frågor för beslut

Vid detta möte kommer röstning att ske under agendapunkterna 3 och 4. Övriga frågor på agendan tas enbart upp för information och diskussion.

Agenda för mötet

1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG91EN03 - Draft agenda



Handlingslinje

1. **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande öppnade mötet, hälsade välkommen och påminde om gängse rutiner för distansmöten.

Mötet spelades in för anteckningarnas skull. Inspelningen kommer att sparas i tre månader.

Agendan godkändes utan ändringar (*Anm. dock tillkom punkten 19.4 om standardiseringsförfrågan under dag två*).

2 Adoption of the minutes of the 90th meeting held on 9-10 February 2021

Dokument

- *PV90ENo1_draft*



Handlingslinje

2. **SE kan** efterlysa att föregående mötesanteckningar fortsättningsvis måste skickas ut i god tid före mötet så att MS har möjlighet att granska och kommentera dessa.
3. **SE kan** godkänna mötesanteckningarna om det före eller under mötet ges tillfälle att granska dem på ett seriöst sätt samt att innehållet i dem kan godkännas.
4. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordförande bad om ursäkt för de sena anteckningarna och inbjöd deltagarna att framföra ev. kommentarer.

SE påtalade behovet av att få mötesanteckningar och andra mötesdokument i tid för att möjliggöra förankring internt såväl som med sektorn.

Ordförande tog på sig ansvaret för de sena anteckningarna, men menade samtidigt att övriga dokument skickades ut mer eller mindre i tid. Det är en balansgång mellan att ha senaste versionerna av dokument och skicka ut i dokument tid.

3 Commission Implementing Decisions on derogations:

- 3.1 **Commission Implementing Decision accepting a request for non-application of the technical specifications for interoperability relating to Regulations (EU) 2014/1300, 2014/1302, 2014/1303, 2014/1304, 2019/776, 2020/387, Regulation (EU) 2016/919 for 14 vehicles V300 Zefiro-ETR1000 in accordance with Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797**

Dokument

- *Item 03.1 - DV38ENo2 - DC-2020-IT-34-Derogation-14 vehicles Zefiro*



- *Item 03.1 - Derogation DC2020-IT-34-VZI_14*



Bakgrund

IT har ansökt om undantag från att tillämpa TSD:erna PRM¹, LOC&PAS², SRT³, NOI⁴, 2019/776⁵, 2020/387⁶, CCS⁷ samt ett tillfälligt undantag från punkt 7.4.2.3 i 2019/776 och punkt 7.4.2.1 i TSD CCS för 14 fordon av typen V300ZEFIRO/ ETR1000.

Fordonen är en beställda på en option till ett kontrakt från 2010. Att uppgradera fordonen till dagens TSD-krav inkl. validerings- och certifieringsaktiviteter skulle hota projektets ekonomiska lönsamhet (undantag enligt artikel 7.1c i direktiv 2016/797). Fordonen levereras med ETCS Baseline 2. Fordonen kommer uppgraderas till ETCS Baseline 3 senast 30 december 2024 i samband med övriga 50 fordon i flottan uppgraderas.

Kommissionen föreslår att undantag från TSD samt tidsbegränsat undantag för ETCS Baseline 2 medges. Transportstyrelsen delar kommissionens uppfattning.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

² Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem

³ Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”säkerhet i järnvägstunnlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen

⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Rullande materiel – buller”, om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU

⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019 om ändring av kommissionens förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1303/2014, kommissionens förordning (EU) 2016/919 och kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU vad gäller anpassning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och genomförande av särskilda mål som anges i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/387 av den 9 mars 2020 om ändring av förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1302/2014 och (EU) 2016/919 vad gäller utvidgning av området för användning och övergångsfaser

⁷ 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

Handlingslinje

5. **SE kan** rösta ja till undantagsansökan från IT.
6. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att de interna procedurerna ännu inte färdigställts, därför blev det enbart en presentation av undantagen från MS vid mötet och röstning sker istället via skriftligt förfarande efter mötet.

IT presenterade undantagsansökan i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Kommissionen redogjorde sedan kortfattat för innehållet i utkast till beslut.

BE framförde att man normalt sett refererar till grundförordningarna och inte ändringsförordningar

Kommissionen höll med BE avseende referenserna. Under sin genomgång av utkastet till beslut understryker kommissionen att syftet för undantaget måste framgå tydligt och klart.

Röstning genom skriftligt förfarande sker troligen i mitten av juli.

3.2 Commission Implementing Decision on non application of PRM TSIs in the project to improve the platform evacuation conditions in Barcelona-Sants station accepting a request for non-application of point 4.2.1.12 of the technical specification for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility Regulation (EU) 1300/2014 regarding the "Project to Improve the Platforms Evacuation Conditions in Barcelona Sants Station", submitted by Spain to the Commission in accordance with Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797

Dokument

- *Item 03.2 - DV37EN01 - DC2021-ES-02 - Derogation PRM TSI – ES*
- *Item 3.2 - Estación Sants_en_final*



Bakgrund

ES har ansökt om undantag från att följa TSD PRM⁸ vid ett projekt för att förbättra brandsäkerhet (ventilation och evakuering) på stationen Barcelona Sants. Arbetet påverkar 34 utrymningsvägar varav 16 rutter och två hissar omfattas av undantaget. Att tillämpa TSD PRM skulle öka projektkostnader med 1000%. Eftersom stationen är belägen under marken innebär en breddning av plattformar i enlighet med TSD-krav att antalet spår genom stationen måste reduceras, vilket skulle få stora konsekvenser för trafik och kapacitet i Barcelonaområdet.

Kommissionen bedömer att undantagsansökan ska beviljas eftersom tillämpning av TSD hotar projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten i järnvägssystemet (undantag enligt artikel 7.1c i direktiv 2016/797).

Transportstyrelsen delar kommissionens bedömning

Handlingslinje

7. **SE kan** rösta ja till undantagsansökan från ES.
8. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

ES presenterade undantagsansökan i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Kommissionen redogjorde sedan kortfattat för innehållet i utkast till beslut.

Skriftlig omröstning sker troligen i mitten av juli.

4 Commission Implementing Decision requesting Hungary to repeal and modify national rules pursuant to Article 26(4) of Regulation (EU) 2016/796

Dokument

- *Item 04 - DV09EN01 - IA on NR - HU*
- *Item 04 - HU_Repeal_IA*



⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

Bakgrund

De områden inom järnvägen där MS tillåts ha nationella tekniska regler regleras i en uttömmande lista i artikel 13 i driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797.

Vid granskning av Ungerns nationella regler har byrån funnit flera nationella kopplade till områden som tidigare var öppna punkter i TSD LOC&PAS⁹. Eftersom dessa öppna punkter sedermera stängts ska Ungerns nationella regler om passiv säkerhet och kompatibilitet med fasta installationer för trafikstyrning och signalering tas bort, samt att några andra regler måste modifieras för att inrymmas inom ramen för kvarvarande öppna punkter, alternativt tas bort.

Transportstyrelsen delar byråns bedömning om att dessa nationella regler bör tas bort eller ändras.

Handlingslinje

9. **SE kan** rösta ja till förslaget
10. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade förslag till beslut i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

HU informerade att de förbereder ett officiellt svar. HU kan acceptera de flesta förslagen om att ta bort nationella regler, men för vissa regler som rör klass B-system är diskussionerna inte avslutade internt. HU efterlyste en fortsatt diskussion med kommissionen. Anmälan av slutliga regler kommer att ske till RDD. HU avser att skicka ett svar senast i mitten av juli.

Kommissionen var öppna för att diskutera frågorna. Efter diskussioner med HU kommer kommissionen att bedöma behovet av att gå vidare med röstning av förslaget.

Ett eventuellt skriftligt förfarande kommer troligen under slutet av sommaren.

⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem

5 Latest developments - presentation by the Commission and the Agency.(O)

Dokument

- *Item 5 - ERA for RISC 2021 07 01*



Bakgrund

Sedvanlig presentation från kommissionen och byrån om senaste utvecklingen inom järnvägsområde, t.ex. information om aktuella regelarbeten samt statistik från ERA om ärendeflöden och handläggningstider.

Handlingslinje

11. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att man 16 juni firat femårsdagen för fjärde järnvägspaketet (4JVP), de är nöjda att paketet nu levererar utifrån förväntningarna. Även om Covid gjort att vi inte är där vi vill med järnvägen så är järnvägens värde för att tackla klimatförändringarna tydligt. Kommissionen har inga planer på ett femte järnvägspaket, nu gäller det att få 4JVP att fungera i all sin härlighet...

Järnvägsåret har hittills inte varit ett särskilt bra år, men med start i september startar konkreta aktiviteter. "Connecting Europe Express train" är ett fysiskt tåg som åker runt i de flesta MS. Färdplanen är nu färdigställd. Det har inte varit en lätt uppgift, vilket visar att det finns utrymme för förbättringar. Det kommer att ske större aktiviteter på fem av de sjuttio stoppen. Kommissionen arbetar tillsammans med nationella kontaktpunkter för att samordna aktiviteter när tåget passerar.

I februari skickade kommissionen sitt förslag till nytt partnerskap ("Joint undertaking", JU). Partnerskapet bygger vidare på Shift2Rail och kallas "Europé's Rail". Det har pågått intensiva förhandlingar sedan februari. Även om det är en lång och komplex text som täcker mer än järnvägsområdet så är den nu nästan färdigställd. Diskussioner om mindre ändringar med arbetsgruppen och ordförandeskapet återstår innan man går vidare till Coreper. Formellt beslut från parlamentet förväntas i september. Akten kan då antas i november

och arbetet starta i december. Det pågår även förberedelser för att säkerställa att "master plan" och arbetsprogram för att få igång arbetet kan antas att när akten väl är på plats. Detta är ett viktigt arbete även för RISC-kommittén. I "systemspelaren" är tanken att gemensamt definiera framtida delar av järnvägssystemet och trafikstyrning och signalering ur ett bredare helhetsperspektiv. På ett sätt som möjliggör effektivare utbyten i framtiden och som även är ekonomiskt lönsamt. Det finns en representantgrupp för medlemsstaterna ("state representatives group") där kommissionen explicit har uttryckt att representanterna även måste förstå konsekvenser för RISC.

Kommissionen efterlyser en koppling mellan MS representanter i de olika forumen. Tanken är att producera förslag som snabbt kan implementeras i standarder och TSD. ERA är i ett läge som gör att de kan granska utfall så att de bidrar till säkerhet och driftskompatibilitet. Kommissionen kommer löpande att hålla RISC informerat så att det inte blir några överraskningar som inte stämmer överens med våra förväntningar, t.ex. systemdelar, trafikstyrning och signalering, automation, godstransporter, digitala automatkoppel etc.

Kommissionen informerade att förhållande mellan EU och CH har försvårats sedan CH avbrutit förhandlingar om ett nytt institutionellt ramverk med EU. Det återstår att se vad det får för konsekvenser i relationer, t.ex. mellan NSA CH och ERA.

Kommissionen kunde dock rapportera att NOs problem med EEA-avtalet nu lösts, full transponering av fjärde paketet kommer därför att ske inom kort.

CH konstaterade att den politiska situationen mellan EU och CH inte är enkel, men vad avser NSA CH så följer de ändå 4JVP fullt ut. För en vecka sedan fattades även beslut om att införa andra steget av 4JVP i den legala strukturen, trots att det fortfarande finns öppna punkter på den politiska arenan. Något som görs för att undvika tekniska skillnader.

Kommissionen välkomnade en pragmatisk hantering och uttryckte även sin tacksamhet till NO.

NO bekräftade att det bara återstår slutliga formaliteter att få in i EEA-avtalet och tackade kommissionen för ett konstruktivt samarbete. All lagstiftning är förberedd och det återstår bara formaliteter. NO ser fram emot att vara del av 4JVP i framtiden och ville även nämna att NSA NO nu undertecknat "Pool of Experts"-avtalet med ERA.

Kommissionen fortsatte med situationen med UK efter BREXIT. Inom järnvägsområdet är det enda aktiva problemet kanaltunneln. Rådet

och parlamentet gav FR mandat att förhandla om förutsättningarna för säkerhetsmyndigheten för kanaltunneln, men förhandlingarna har visat sig omöjliga. Mandatet som FR fick utgick från att ERA och EU-domstolen har sina roller, vilket inte accepteras av UK. Det pågår även förhandlingar om gränsavtal, lokförarbevis och gemensamma säkerhetsintyg. De förhandlingarna går framåt, men problemet är att övergångsperioden för UK-certifikat går ut i september, och det är osannolikt att antagande av avtal är färdigställda innan dess. Kommissionen diskuterar med FR hur man ska hantera detta. Kommissionens inställning kommer inom kort, den har ännu inte antagits formellt. De är väl medvetna om problemet som diskuterats flitigt internt.

FR inflikade att diskussioner pågår, men att tiden snart löper ut.

ERA informerade att de blivit kontaktade av ORR (NSA UK) kring samarbete om Nordirland. ERA tackade även NO för att ha undertecknat PoE-avtal och att det är ett fortsätter gott samarbete mellan ERA och NSA CH.

ERA informerade att de firat femårsdagen för 4JVP där Josef Doppelbauer deltog i parlamentet den 16 juni. Vidare informerades om numerär för fordonsgodkännanden samt utfärdade och pågående gemensamma säkerhetsintyg.

ERA har ca 100 pågående fordonsgodkännanden och efterfrågan på resurser är väsentligt högre än förväntat. De har inlett en process med de större ansökande för att ta fram en prognos, men det är ändå fler ansökningar än förväntat. Mestadels är det utökning av användningsområde eller godkännande i enlighet med godkänd fordonstyp (CTT). De börjar även få in fler och fler ansökningar där godkännande inte krävs, men där sökande inte är innehavare av typgodkännanden ("holder of the vehicle type authorisation").

Genomsnittlig tid för CTT är 4,37 dagar. Beslut som tar mer än 14 dagar är endast 4%, i de fallen saknas information från sökanden.

Det är viktigt att vi nu efter två år drar lärdomar. I styrgruppen för 4JVP har man sammanställt ett dokument med "lessons learned" och återkommande problem. Problemen grupperas i kategorier, vissa rör interna problem, processer och verktyg, andra koordinering mellan ERA och NSA. Det finns även problem med ansökningar från vissa sökanden, där det krävs en informationsinsats. Otydligheter i de legala ramverket. De kommer att återkomma med mera detaljer.

De två första åren för ERA som godkännandemyndighet har passerat, feedback är positiv och uppmuntrande, men det återstår stora problem att hantera bl.a. ERAs resurser och finansiering.

6 TSI's revision: update – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 06 - RISC presentation - TSI revision*



- *Questions about GSM-R raised by SE in RISC#91 + answer from Commission*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om reviderad tidplan och innehåll i 2022-paketet samt status för arbetet.

Enligt den nya tidplanen planerar ERA att överlämna en slutgiltig rekommendation till kommissionen i slutet av juni 2022. Röstning av 2022-paketet beräknas ske vid RISC-mötet i november 2022.

Handlingslinje

12. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen konstaterade inledningsvis att 2022-paketet är ett stort och omfattande arbete. De påminde att de nyligen cirkulerat brev mellan ERA och kommissionen där man kommit överens om omfattning och ny tidsplan för paketet. Kommissionen är medvetna om att ERA har begränsade resurser och dessutom förlitar sig på leveranser från andra aktörer som inte ligger i fas. De har därför gått med på en mindre ändring av omfattningen och sex månaders senareläggning. De redogjorde även för status för standarder som refereras från TSD och förslag till nya övergångsbestämmelser, se presentation.

Nya tidplanen anger röstning vid RISC i november 2022, men delar som är klara kommer att diskuteras i RISC tidigare, med början i november 2021 och under början av nästa år kommer det finnas konkreta förslag som kan diskuteras.

IT betonade vikten av att förenkla övergångsbestämmelser i 2022-paketet, speciellt för fordon. För att förenkla för sektorn och industrin

är det väsentligt med ordentliga migreringsstrategier och även bakåtkompatibilitet med existerande system och att det är viktigt att man skyddar gjorda investeringar.

DE stödjer uttalanden från IT och behovet av stabila övergångsbestämmelser för framtida TSD, särskilt för ATO (Automatic Train Operation) och FRMCS (Future Railway Mobile Communication System). DE undrade vidare om kommissionen kan precisera vilka frågor som kan diskuteras redan i november 2021?

FR sa att de noga bevakar arbetet med övergångsbestämmelser. Feedback från deras experter är uppmuntrande, men det krävs fortsatt diskussion kring detaljer, särskilt kring kategori C₃. FR uppmuntrade ERA och kommissionen att fortsätta diskussionerna.

Kommissionen hoppas att processen ger en ökad tydlighet gällande övergångar. De påminde utifrån tidigare diskussioner om att inte alla övergångar kommer att vara långa, utan de förutser även kortare perioder. Det är viktigt med transparens och att ekonomiska aspekter säkerställs.

Gällande förenklingar så beror det även på vad man menar med förenklingar, vissa delar är väldigt komplicerade, t.ex. TSD CCS innehåller delar som är frivilliga att använda men som kräver implementering i marken, därför krävs viss flexibilitet. Kommissionen håller är helt överens om att krävs ett gemensamt förhållningsätt mellan TSD, enbart detta är en förenkling. Men vissa element som introduceras kommer inte att vara enkla i sig.

Gällande FRMCS och bakåtkompatibilitet så pågår mycket arbete för att säkerställa att radiosystemen kan fungera parallellt under en övergångsperiod. Även överväganden om man ska tvinga operatörer att introducera dessa ändringar.

Med diskussioner redan i november så avser inte kommissionen att lyfta ut delar ur paketet, endast att presentera och diskutera förslagen tidigare om möjlighet finns. Eftersom det är många ändringar och kort om tid.

SE undrade om det kommer att ske ändringar i TSD CCS med anledning av att det kommande kommissionsbeslutet för tågradio sätter upp harmoniserade krav på mottagarprestanda motsvarande GSM-R Baseline 1.

Kommissionen svarade att fokus för 2022-paketet är att förbereda för framtida radio och planering för att kunna introducera ny radio från 2025 och framåt. Förbereda gränssnittsspecifikationer så att

ombordssystem som byggs utifrån specifikationerna borde kunna inkludera ny hårdvara och mjukvara så enkelt som möjligt. För existerande fordon kommer det att krävas ingrepp i ETCS. Under en övergångsperiod kommer GSM-R och FRMCS att användas samtidigt för att möjliggöra tekniskt kompatibilitet. ERA inflikade att de är tillgängliga för att diskutera frågan ytterligare bilateralt.

SE tackade för svaret gällande FRMCS men undrade vidare om det kommer att ske ändringar för GSM-R eftersom beslutet förutsätter radioprestanda enligt GSM-R Baseline 1, men att det saknas motsvarande eftermonteringskrav för äldre tågradio (*Anm. SE skickade efter mötet skriftliga frågor till ERA och kommissionen. Vi har även fått svar från kommissionen att det är tillåtet att kräva GSM-R Baseline 1 för fordon som kommer till SE, se bilaga*).

IT får många frågor om vätgasteknik, ett område som ERA och kommissionen skjutit upp. Utan ett gemensamt ramverk är det svårt att godkänna fordon med denna nya teknologi, IT bad ERA och kommissionen att överväga beslutet att introducera vätgas.

Kommissionen svarade att de utifrån ett driftskompatibilitetsperspektiv siktar mot elektrifiering. Vätgas kan vara ett alternativ på lågtrafikerade linjer, men att de måste prioritera vad som inkluderas i strategin.

CH anförde gällande implementering av innovationer att vi måste fokusera på processen för hur man migrerar från dagens tillämpning till morgondagens, t.ex. vad SE nämnde om övergången från GSM-R till FRMCS behövs en tydlig regim. Experter måste reflektera kring detta och övergångslösningen, antingen i infrastrukturen eller ombord, men vi måste hitta gemensamma lösningar.

Kommissionen svarade att fordonen nog måste hantera både GSM-R och FRMCS. Problemet är hur man skapar en övergång till linjer med enbart FRMCS, det krävs dedikerade möten kring dessa frågor.

7 Derogation requests – presentations by RISC members

7.1 Temporal non-application of Implementing Regulation 2019/776 - Annex 6 - paragraph 7.4.2.3 and from TSI CCS Regulation (EU) 2016/919 - Annex - paragraph 7.4.2.1 for

adoption of ETCS Baseline 3 on two vehicles V250 Italia / ETR700 – presentation by IT RISC representative

Dokument

- *Item 07.1 - Pres Rev 04b ANSALDOBREDA_deroga CCS_20210614*
- *Mötesanteckningar från Expertgruppsmöte#19*



Bakgrund

Presentation från IT av tillfällig undantagsansökan från kravet i TSD CCS om att fordonen senast 31 december 2020 måste utrustas med ETCS Baseline 3 för två fordon av typen V250 Italia / ETR700.

Anm. vid expertgruppsmöte 9-10 juni påtalade sektorn att kravet i TSD CCS för ETCS Baseline 3 skapar inlåsningseffekter och begränsar existerande fordon från utöka område för användning. Kommissionen menade att detta var en önskad konsekvens, men att undantagshantering är den enda framkomliga vägen, se agendapunkt 6.4 i bifogade mötesanteckningar.

Handlingslinje

13. **SE kan** stödja undantaget och även rösta ja vid en kommande skriftlig omröstning.
14. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att antalet undantagsansökningar ökat, de aktuella ärendena kommer att röstas via skriftligt förfarande i slutet av sommaren. Kommissionen kommer att presentera översikt över undantag vid RISC-mötet i november. De betonade att undantag enligt artikel 7.1c (som hotar projektet lönsamhet) bara ska nyttjas där det är nödvändigt, och de påminde även om att ansöka om undantag i tid.

IT presenterade aktuell undantagsansökan. Två av fordonen i en beställning på totalt 17 fordon hann på grund av Covid inte levereras före 31 december 2020 som var deadline för godkännande av fordon med ETCS Baseline 2, se presentation.

7.2 Temporal non-application of Implementing Regulation 2019/776 - Annex 6 - paragraph 7.4.2.3 and from TSI CCS Regulation (EU) 2016/919 - Annex - paragraph 7.4.2.1 for

**adoption of ETCS Baseline 3 on 800 vectron – Siemens –
presentation by NL RISC member**

Dokument

- *Item 7.2 - Presentatie Vectron TSI ontheffingsaanvraag – final*
- *CER_EPTTOLA_ERFA_UNIFE_Letter to RISC91 on urgent solution to ETCS BL2 Updates_25062021*



Bakgrund

Presentation från NL av tillfällig undantagsansökan från kravet i TSD CCS om att fordonen senast 31 december 2020 måste utrustas med ETCS Baseline 3 för Siemens Vectronlok.

SE kan acceptera undantaget eftersom det är enda möjligheten att undvika inlåsningseffekten (se agendapunkt 7.1).

Handlingslinje

15. **SE kan** stödja undantaget och även rösta ja vid en kommande skriftlig omröstning.
16. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Presentation från NL om undantagsansökan för 800 Vectronlok. Fordonen har under de senaste åren genomgått flera uppdateringar av ETCS, senast till version E1.11. Fordonstypen är idag godkänd i ett flertal MS, men alla fordon är dock inte uppdaterade. För att kunna fortsätta godkänna fordonen med ETCS Baseline 2 (BL2) krävs ett undantag i berörda MS. Utrullningsplanen för ERTMS i NL startar 2027 och operatörerna måste uppgradera till ETCS Baseline 3 (BL3) senast 31 december 2026. Undantagsansökan omfattar både kontrakterade, efterfrågade och möjliga uppdateringar, se presentation.

Kommissionen tyckte att detta är ett svårt fall. De vill ha ETCS BL3 men samtidigt måste det vara möjligt att underhålla befintliga BL2-fordon. Frågan är om undantaget även kan omfatta framtida optioner när artikel 7.1c tittar på ekonomiska omständigheter i det aktuella fallet. Ansökan omfattar 800 fordon, det identifierat vilka fordonsindivider, det måste framgå av beslutet vilka fordon som avses.

PL efterlyste kommissionens inställning till ERAs förtydligande där man använder ordvalet att det är tal om en uppgradering. PL kräver

bara godkännande när ändringen klassas som punkten d) i artikel 15.1 i PA VA (2018/545). Frågan är om det är ändringar ses som uppgradering som kräver uppdatering eller om alla ändringar av BL2 kräver godkännande. Första gången de läste noten såg de inga problem, men de vill gärna ha ett förtydligande.

ERA svarade att de i noten varit tydliga under vilka villkor ombordsystem BL2 accepteras; vid en utökning av område för användning utan ändringar eller felrättningar som inte påverkar konstruktionsparametrar, i alla andra fall krävs undantag. I det aktuella fallet, med gränssnitt mot klass B-system är det svårt att kategorisera som b) eller c) i artikel 15.1.

Kommissionen svarade angående brevet från sektorn att de har tittat på den legala grunden innan de tillstyrkte noten, men att de kommer att titta på det igen. Det finns även ett överklagande av ERAs beslut som kommer att klargöra förutsättningarna för tolkningen. I framtiden måste vi vara noggranna med liknande skrivningar som får stor påverkan.

Anm. sektorn hade inför RISC-mötet skickat en ut ett brev med önskemål om skyndsamt hitta en lösning för att fordon med ETCS Baseline 2 fortsatt kan underhållas/uppdateras och utöka område för användning utan att påtvingas Baseline 3 eller tvingas ansöka om undantag från TSD, se bilaga.

BE har också mottagit en förfrågan från Siemens. De trodde att BL3 krävdes för nya fordon, men för existerande fordon förstår de inte varför modernisering och ombyggnad kräver övergång till BL3. BE stöttar PL och brevet från sektorn. BE frågade retoriskt hur kan vi vara säkra på att tolkningen i noten är korrekt när flera MS tolkar på annat sätt än vad noten anger?

Kommissionen svarade att BL3 krävs för ett nytt godkännande, inte enbart för nya fordon. Tillbaka till frågan om godkännande krävs så är det som ERA beskrivit, men de ska överväga frågan igen utifrån sektorns och MS kommentarer.

BE anser att undantag inte krävs, inte för existerande fordon, där finns redan utrymme för detta inom TSD CCS. Det gäller att hitta en pragmatisk lösning istället för omfattande undantagshandling.

Kommissionen hade en fråga till de MS som ifrågasätter noten. De förstår att resultatet inte är önskvärt, men logiken är klar. BL2 existerar inte den nya versionen av TSD, det är det som orsakar uppgraderingen. Detta var inte avsikten eller önskvärt, men det är så det legalt ligger till. De undrade därför om MS ser några fel i logiken

eller den legala analysen? Det är skillnad på att ifrågasätta resultatet eller den legala analysen.

Kommissionen kommer fortsatt se hur de kan förenkla undantagshandlingen. Om de ska bevilja ett undantag måste vi hitta en pragmatisk lösning som Siemens, NSA, kommissionen och ERA kan hantera. Så att MS i princip bara kan skicka in en ansökan väldigt lik NLs, så att man kan fatta ett beslut baserat på det beslut som redan fattats.

ERA informerade att de mottagit ett överklagande, så den legala grunden kommer att undersökas av experter i överklagandenämnden ("Board of Appeal"). Då får vi se om ERA och kommissionens nuvarande tolkning kvarstår. Nuvarande tolkning är åtminstone logisk och konsistent mot regelverket.

7.3 Temporal non application of CCS TSI for 105 Traxx locomotives in service between Italy and France – presentation by FR RISC representative

Dokument

- *Item 7.3 - E494 Locomotive_Derogation TSI CCS_Presentation RISC 91*



Bakgrund

Presentation från FR av tidsbegränsat undantag från TSD Trafikstyrning och signalering 2016/919 för 105 Traxxlok (E494 variant M och E494LM variant M).

Undantaget från kravet att installera ETCS-ombordsystem begärs för att kunna utöka fordonens område för användning mellan den italienska gränsen och stationen Modane-Fourneaux i Frankrike. Fordonen är idag utrustade med italienskt klass B-system. Samtliga fordon i flottan kommer att utrustas med ETCS Baseline 3 och godkännas till första kvartalet 2024.

Utän undantag från TSD uppstår kostnader på 25,7 M€, vilket hotar projektets lönsamhet i enlighet med kriterierna för undantag enligt artikel 7.1c i direktiv 2016/797.

Handlingslinje

17. **SE kan** stödja undantaget och även rösta ja vid en kommande skriftlig omröstning.

Vad hände

Presentation från FR i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

7.4 Temporal non application of CCS TSI to install class B systems (MEMOR / Crocodile) in TEN-T network – presentation by BE RISC representative

Dokument

- *item 7.4 - PSI (TP,CROCO,z) Derogation request 07-2021 (RISC version 1)*



Bakgrund

Presentation från BE av undantagsansökan från TSD CCS för att installera klass B-system MEMOR/Crocodile på del av TEN-nätet.

Handlingslinje

- 18. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från BE i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

8 ERA technical opinions and advices: ERA technical opinions and advices:

8.1 Agency's Opinion ERA/OPI/2021-1 potential deficiency in the clause 4.2.4.2.8(3) of LOC&PAS TSI - Magnetic Track Brake - presentation by the Agency

Dokument

- *Item 08.1 - ERA OPI 2021-01_FINAL*



Bakgrund

Teknisk utlåtande från ERA gällande brister i TSD LOC&PAS¹⁰ rörande utformning av magnetskenbromsar, se bilaga.

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem

Nuvarande krav på geometrisk utformning av magnetens ändelement leder till kompatibilitetsproblem med axelräknare. Punkt 4.2.4.8.2(3) i LOC&PAS refererar till EN 16207:2014, vilket är en kopia av bilaga 3 till UIC-norm 541-06 från 1992. Standarden anger en uttömmande lista för utformning av ändelement med tekniska lösningar som är mer än 30 år gamla. En revidering av standarden pågår, men kommer träda i kraft först efter 2022-paketet.

Förslaget är att öppna upp för andra lösningar förutsatt att man kan påvisa kompatibilitet via en definierad valideringsprocess för magnetskenbromsar.

Det tekniska utlåtandet gäller till dess att TSD LOC&PAS revideras och får användas som ett acceptabelt sätt att uppfylla kraven i enlighet med art. 6.3 i direktiv 2016/797 till dess EN 16207 uppdateras.

Transportstyrelsen har tidigare skickat frågor om utlåtandet till kommissionen gällande valideringsprocessen samt hur en annan geometrisk utformning kan påverka framtida ändringar av infrastrukturen. Kommissionen har lämnat tillfredsställande svar och Transportstyrelsen har inga invändningar mot det tekniska utlåtandet.

Handlingslinje

19. **SE kan** tillstyrka det tekniska utlåtandet.
20. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Presentation från byrån i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

8.2 Agency's Opinion ERA/OPI/2021-2 Potential deficiency/discrepancy in the clause 3.1.3.5 Metal and inductive components-free space between wheels of the document ERA/ERTMS/033281 rev 4.0 - presentation by the Agency

Dokument

- *Item o8.2 - ERA OPI 2021-2 FINAL*



- *Item o8.2 - Agency's Opinion TO-2021-2*



Bakgrund

Tekniskt utlåtande från ERA avseende lättnader av kravet gällande metallfria området runt hjulen i punkt 3.1.3.5 i gränssnittsdokumentet ERA/ERTMS/033281 för att möjliggöra fortsatt användning av etablerade konstruktioner av virvelström- och magnetskenskubromsar, se bilaga.

Förslaget kommer från UNIFE och är överenskommet i "Train Detection Compatibility Working Group".

Transportstyrelsen har inga invändningar mot det tekniska utlåtandet.

Handlingslinje

21. **SE kan** tillstyrka det tekniska utlåtandet.
22. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Presentation från byrån i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

9 Acceptable means of compliance (AMOCs) under Operation TSIs – presentation by the Commission and the Agency

Dokument

- *Item 09 - State of Play AMOC*
- *Item 09 - TSI OPE AMOC Safety of Load_v07*
- *Item 09 - TSI OPE AMOC Safety of passengers v07*



Microsoft
PowerPoint-present



Microsoft
Word-dokument



Microsoft
Word-dokument

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 trafikeringsavtalen 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

23. **SE kan** vid behov återigen framföra att AMOC:erna i sin nuvarande form är för generella och endast utgör ett begränsat stöd. Det är angeläget att de fortsätter att utvecklas för att ge bättre stöd för företag och säkerhetsmyndigheter.

- 24. **SE kan** lyfta behovet av att synliggöra nationella AMOC:er.
- 25. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Presentation från ERA om status för arbetet med AMOC, se presentation.

IT anser generellt att det är nödvändigt att säkerhetsnivå regleras på EU-nivå, annars riskerar upprepning av nationella regler att sänka säkerheten. Kapitel 1.3, i AMOC inte är tydligt, är i strid med säkerhetsdirektivet. IT anser även att kriterier måste tas fram för att avgöra ifall praxis kan inkluderas eller inte i en AMOC. AMOC:en *Säkerhet för passagerare* omfattar inte hazarden att passagerare går av på fel sida, AMOCen är inte redo.

DE är tveksamma till detaljnivån, de tvivlar på att de är hjälpsamma för RU och NSA, vilket var målet med AMOC. Även med gjorda förtydliganden tycker de att tillämpningsområde måste förtydligas. Sida 8 i presentationen, där det står att RU, till skillnad från nationella regler, kan välja att tillämpa AMOC:er. Detta är i motsats till vad som sägs i ERAs vägledning för TSD OPE. Där står att RU kan avvika från AMOC om de visar att deras hantering är minst lika bra om AMOC

SE stödjer DE och menade att AMOC:er i sin nuvarande form är för generella och endast ger begränsat stöd till operatörer och NSA. Det saknas tillräckliga detaljer för att utgöra ett stöd. Dessa detaljer återfinns idag i sektorsregler eller regler hos infrastrukturförvaltarna för att hantera gemensamma risker, vi borde fokusera på att göra dessa regler transparenta på EU-nivå. Det var ett förslag vid senaste "Peer Review Group SSC" om att NSA ska lista sådan regler i den nationella vägledningen, detta förslag är något som bör diskuteras vidare i gruppen.

BE stödjer DE och SE om nivån på detaljer, är otillräckligt idag. Sättet att använda och tillämpa AMOC:er är tydligare nu, men fortfarande finns skrivningar som kräver förtydliganden. BE betonar att AMOC:er inte kan ha företräde över nationella regler. De ser även problem med översättningar. Hänvisning till bristen på översättningar av UIC-normer är inte korrekt, dessa översätts visst, men bara till tre språk. Nu hänvisas till andra regler som inte har översatts. AMOC:er bör inte heller publiceras förrän det finns vägledningar på plats.

Kommissionen svarade gällande AMOC vs NTR att AMOC är till för att hjälpa RU/IM att överensstamma med TSD eller CSM, de har inget att göra med nationella regler. Vi pratar inte om AMOC för att ersätta

TSD eller nationella regler, utrymmet för nationella regler är väldigt begränsat. AMOC är där för att hjälpa till med tillämpning av TSD, de kan därför inte vara bindande. TSD är bindande och ger de legala kraven som måste uppfyllas. Operatörerna måste visa överensstämmelse med AMOC eller visa att vald lösning är minst lika bra.

Gällande nivån av detaljer. Om AMOC ska ge en enkel lösning för ett komplext problem krävs en lämplig nivå.

Gällande frågan om mera standardiserat format för innehåll. Man tar fram AMOC där det finns ett innehåll att bygga vidare på, så det beror på innehållet.

ERA konstaterade att diskussionen om detaljer är en fundamental fråga om vad som förväntas, och det finns olika förväntningar. Om man förväntar sig att AMOC ska ge samma nivå som TSD, som DE och SE antyder, då kommer ERA inte att kunna ge detta. Det är inte möjligt att harmonisera på EU-nivå. Förhoppningsvis kan man via systemspelaren skapa en harmoniserad lösning i framtiden.

ERA förstår behovet av detaljerade krav mellan RU och IM om hur man lokalt hanterar järnvägen, men det är långt utanför tillämpningsområdet för TSD. Lösningen är att under strikta regler tillåta att infrastrukturförvaltarna har regler. Men de måste vara fritt tillgängliga samt att utvecklingen av regler har en process för konsultation. Och reglerna ska dessutom inte kräva ändringar av SMS. Då kan vi lösa problemen, men AMOC kommer aldrig att nå den detaljeringsnivån.

Kommissionen betonade att vi måste vara försiktiga så vi inte parkerar borttagandet av nationella regler.

LU delade kommentarer från tidigare talare och även ERA. AMOC ger en vägledning eller försök att harmonisera, en struktur. Men detaljer som saknas kan läggas till av RU och IM, som ERA nämnde krävs samarbete mellan RU och IM för att lösa svåra frågor.

Kommissionens önskan är att se till att regler är tillgängliga, t.ex. i RINF. De accepterar att det krävs operationella regler för delar av nätverket, men de får inte utgöra hinder.

SE delade ERAs inspel. AMOC sätter upp områden som måste hanteras, men ger inte detaljerade lösningar. Viktigt att hitta lösningar för att göra detaljerna transparenta.

Kommissionen vill fånga detaljer, men undvika att de blir hinder för driftskompatibilitet. De menade att diskussionen startade på fel fot.

AMOC startade som motsvarighet för NTR. För att ge vägledning för ERA hur de ska bedöma TSD OPE för de områden som täcks av AMOC och ingår i ERAs bedömning. Med AMOC försöker man göra så att nationella regler eller nationella AMOC:er (NAMOC) kan användas bortom det nationella scopet. Om det finns en regel för att bromsa säkert, varför inte översätta så att alla RU kan använda denna för att visa att de har säkra metoder? En viktig tanke var att inte förlora kunskapen från NAMOC och nationella regler. Istället lyfta upp den på EU-nivå för att erbjuda sätt där RU kan visa överensstämmelse med TSD OPE. Harmonisering ska också ske, om BE har regler som ger överensstämmelse med TSD så kan de bli en AMOC.

Kommissionen menar att nationella regler ska upphöra att existera, men kan istället bli en AMOC. Problemet att vad som är ok i en MS kanske inte fungerar i en annan. Vi måste vara försiktiga att lyfta upp en tidigare NTR som AMOC, vi måste först tillse att det fungerar överallt, för t.ex. bromskurvor finns olika risknivåer beroende på andra barriärer i systemet.

En annan medarbetare från kommissionen ville inte återupprepa vad redan sagts, men försöka förklara på ett annat sätt. För att sätta upp ramarna för vad som diskuteras är det viktigt att påminna att senaste revideringen av TSD OPE var ett stort steg mot harmonisering av driftregler. Kvarvarande utrymme för NTR är väldigt begränsat. AMOC tas fram utifrån givna områden i TSD OPE. AMOC:er kan ge mera detaljer utan att vara krav, för att stödja RU och IM att bygga sitt eget SMS. Dessa AMOC kommer inte vara så detaljerade som reglerna som RU måste inkludera i SMS. Det är inte nödvändigt att harmonisera på EU-nivå. Hur RU inkluderar säkerhet för last i sitt SMS måste vara fritt för RU. Syfte är att stödja, men inte ersätta SMS. Detaljerna som många MS pratar om idag, kan bara hålla med om att dessa detaljer idag påtvingas mellan IM/RU så vore nästa steg att göra detta synligt. Dessa bör vara av lokal natur och inte hindra driftskompatibilitet. Men det är nästa steg. Först TSD, sen AMOC och slutligen dessa lokala krav. I fjärde järnvägspaketet förutses att de kan vara i RINF, men om det inte är bästa lösningen kan vi se till andra möjligheter. De nationella regler som ERA rensar upp innehåller normalt inte dessa detaljer som efterfrågas. Det rör sig ofta om motstridiga krav till TSD eller onödiga kontroller. Via AMOC sätts ramar för att bättre harmonisera ytterligare detaljer.

ERA stödjer helt kommissionen. Hur man garanterar säkerhet för last är inte ett område för nationella regler. Enligt säkerhetsdirektivet och CSM SMS så är det redan harmoniserat. RU ska identifiera risker och

hitta åtgärder för att kontrollera dessa risker, det beror på verksamhetsområdet. *Säkerhet för last* är enormt, UIC-normer på 2000 sidor. *Säkerhet för passagerare* är inte lika detaljerad. Arbetsgruppen har utgått från anmälningar från MS.

Nästan överallt i EU används UIC-processen för lastsäkring. En nationell tillämpning som är likadan överallt, med hög detaljeringsgrad.

För *Säkerhet för passagerare* mottogs flera förslag som de försökte inarbeta. Det finns detaljer, men går inte in på varje komma i processen. ERA betonade att om förväntningar är att AMOC ska ha samma nivå som nationella regler så kan de inte ta fram en AMOC. Men säkerhetsdirektivet säger att lastsäkring inte längre är ett område för nationella regler.

Kommissionen avslutade att AMOC inte är en del av kommittologiförfarandet, så de är inte uppe för röstning i RISC. Det är av ren artighet från ERA som frågan diskuteras i kommittén. AMOC:er är under färdigställande av ERA, de kan förtydligas ytterligare utifrån kommentarerna.

10 OPE TSI revision (rear end and signal) – presentation by the Commission and the Agency

Dokument

- *Item 3 FR - Rear end signal_FR Action Plan_for EG*
- *Item 10 - Rear end Signal*



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 färdas ut från och med den 1 januari 2022 längs järnvägens godskorridorerna, 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 kostnadsmissiga konsekvenserna under övergången. Om inget annat anges i en sådan översyn ska tidsfristerna ovan gälla.

Vid expertgruppsmötet 9-10 juni presenterade kommissionen att samtliga berörda MS i princip har förbundit sig till att tillåta trafik med sluttavlor på hela järnvägsnätet till den senare deadline 2026. Kommissionen föreslog därför att specialfall gällande slutsignaler för BE, ES, FR och PT revideras utifrån denna nya tidplan. Förslagna ändringar antas röstas vid RISC i slutet av året, alternativt via skriftligt förfarande.

För att upprätthålla säkerhet och kapacitet i berörda MS måste järnvägsfordonens strålkastare uppdateras till modernare och ljusstarkare varianter för att säkerställa tillräcklig synlighet för reflextavlor. Verkstadskapacitet för utbyte av strålkastare är flaskhalsen som dikterar tidsramarna.

Transportstyrelsen bedömer att föreslagen senareläggning av specialfall till 2026 är rimligt för att hinna med utbyte till moderna strålkastare. Utifrån berörda MS geografiska placering bedömer TS att dessa specialfall endast påverkar svenska godstransporter i begränsad omfattning eftersom det sannolikt ändå krävs rangering för de flesta godstågen från Sverige.

Dock beräknas utbyte av strålkastare på ca 5000 järnvägsfordon i FR ta ända fram till 2033. För att kunna möta deadline till 2026 föreslår FR att dagens reflextavla i TSD OPE ersätts med en ny och större reflextavla som syns bättre även med äldre strålkastare, se FRs presentation från expertgruppsmötet. Det påstås av FR att tavlorna ändå byts ut frekvent, att de nya tavlorna inte är mycket dyrare och att det är möjligt att sätta större tavlor enkelt på alla befintliga vagnar.

Transportstyrelsen ser fördelar med förslaget om det möjliggör en harmoniserad lösning för användning av reflextavlor på hela det europeiska järnvägsnätet. Det måste dock föregås av en ordentlig konsekvensanalys som undersöker kostnader för nya tavlor och möjligheter att använda större tavlor på existerande vagnar. Detta var

även något som Transportstyrelsen påtalade vid expertgruppsmötet. SE bör vidhålla denna inställning samt att ändrade krav i TSD ska följa den upprättade processen för ändringshantering av TSD.

I det franska förslaget påstås att nuvarande fordonsstrålkastare tillsammans med den nya reflextavlan ger motsvarande säkerhetsnivå som ett utbyte till moderna strålkastare tillsammans med befintlig reflextavla. Detta borde i så fall även innebära att kravet i punkt 4.2.2.1.2 i TSD OPE om att fordonsstrålkastarnas ljusintensitet vara i enlighet med punkt 5 i avsnitt 4.2.7.1.1 i TSD LOC&PAS för att få tillträde till de linjer som identifieras i infrastrukturregistret då körning med medgivande (permissive driving) används kan tas bort.

Den svenska sektorn har inte identifierat några uppseendeväckande kostnadseffekter av förslaget, däremot hade de vid förmötet ännu inte fått fram något underlag för ställningstagande om det är möjligt att använda befintlig hållare och om tillräckligt utrymme finns.

Handlingslinje

26. **SE kan** stödja, eller vid en senare skriftlig omröstning rösta ja till, specialfall för BE, ES, FR och PT i TSD OPE som innebär en senareläggning i användning av reflextavlor på aktuella järnvägsnät till 2026.
27. **SE kan** påtala att FRs förslag om större reflextavlor måste föregås av en konsekvens- och kostnads-/nyttoanalys och hanteras enligt gängse rutiner i arbetsgruppen för revidering av TSD (TSIs Working Party).
28. **SE kan** fråga om det franska förslaget innebär att kravet i punkt 4.2.2.1.2 i TSD OPE om att fordonsstrålkastarnas ljusintensitet måste vara i enlighet med punkt 5 i avsnitt 4.2.7.1.1 i TSD LOC&PAS för att få tillträde till de linjer som identifieras i infrastrukturregistret då körning med medgivande (permissive driving) används kan tas bort.
29. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen återkopplade resultatet från rapporterna från berörda MS och presenterade utkast till nya specialfall - för ES och PT till 1 januari 2025 och för FR och BE till 1 januari 2026. Kommissionen föreslår även halvårsvis åiterrapportering för berörda MS arbete med att tillåta reflextavlor, se presentation.

FR tackade kommissionen för acceptans att senarelägga borttagande av slutsignaler till 2026. Förslaget är dock inte tillräckligt utifrån FRs

situation. Utifrån beroendet av nya strålkastare och de hinder som identifierats. De kommer att skicka detaljerade kommentarer till kommissionen. Utbyte av strålkastare är klart till 2033, är en del av svaret till kommissionen om deras åtgärdsplan. FR ville även återkomma till förslaget om nya reflextavlor. De kan acceptera förbättrade reflextavlor till 2026 och efterlyser att alla MS deltar i arbete för att ta fram en ny tavla som en del av 2022-paketet. FR arbetar med en CR som ska skickas in under juli. Slutligen menade FR att förslaget om rapporter var sjätte månad är för administrativt betungande, de föreslog istället rapportering årligen.

BE har skickat kommentarer till kommissionen om att senarelägga till 1 januari 2026 och tackade för att kommissionen gått dem till mötes. Enbart för SNCB kan det vara problem att hinna eftermontera till strålkastare på 88 fordon. BE undersöker om reflextavlor kan införas 1-2 år tidigare på pilotsträckor till gränsen mot DE och NL. För att se om det är möjligt med tidigareläggning och om anpassning av tavlor är användbart för sektorn.

Kommissionen uppskattade det konstruktiva arbetssättet att öppna upp för piloter på korridorer.

Gällande frekvensen för återrapportering. Detta är en fråga som varit aktuell länge, det är därför som kommissionen efterlyser en tät rapportering. Det behöver inte vara en lång rapport, bara en information om att man är i fas.

Gällande större tavlor så måste FR skicka in en ändringsbegäran (CR). Utifrån förståelsen från tidigare diskussioner verkar det finnas en liten aptit för en sådan lösning hos andra MS. Det ligger på FR att demonstrera att det kan göras enkelt och billigt. Gällande tidplan för övergång så är det svårt att förstå varför det ska ta så mycket längre tid för FR att bygga om strålkastarna.

ES tackade kommissionen. De håller med om ändrad tidplan och kommer att skicka ett brev inom kort.

Kommissionen menade att textförslaget till TSD är det som står i presentationen (sida 5).

BE menade att MS inte kan uppfylla sina åtaganden om inte sektorn medverkar, därför borde det även finnas ett krav riktat mot sektorn. BE håller med FR om att rapportering var sjätte månad är en för tung administrativ börda för MS.

Gällande andra punkten på sidan 6 i presentation föreslår BE att ta bort första texten fram till kommat. BE anser också att det inte är

möjligt att ta bort "permissive driving" linje för linje, det måste göras i ett svep. De föreslår att helt utesluta punkten alternativt att lägga till "*and capacity*" i slutet av meningen.

Kommissionen vidhöll vad de redan sagt gällande rapporteringsfrekvens. De håller med att andra punkten kan förbättras, men om det ändå gäller hela nätet så är det kanske inte är någon mening med skrivningen.

FR menade att detta inte är en lätt fråga. Även om den varit uppe länge så kom dagens svårigheter på bordet 15 dagar innan revideringen av TSD OPE. De påtalade även antalet fordon som måste byggas om. Andra MS pratar om ett hundratal fordon, medan FR pratar om 5000 fordon, vilket kan förklara tidsåtgången.

Kanske inta alla ansträngningar har vidtagits sedan 2019, men betänk att starttiden är 2019 och att vi har haft en pandemi sedan 2020. Även om FR gjort mera hade de ändå haft enorma problem, detta kräver tunga underhållsåtgärder. De befinner sig i mitten på livscykeln för många fordon, inte ens under perfekta förhållanden vore det möjligt.

Kommissionen höll med om att FR är ett större land och att åldern på flottan kan påverka. Men samtidigt undrar varför det tar så mycket längre tid, det finns även andra lösningar som ETCS och DAC som kan lösa problemen.

Gällande frågan med nya slutsignaltavlor. Trots bristen på intresse från andra MS, har ni formellt skickat in en CR som gör att andra MS kan bedöma ekonomiska och praktiska konsekvenser av förslaget?

FR svarade att de kommer att skicka in CR under juli.

En annan deltagare från kommissionen menade att det är viktigt att behålla den andra punkten, men att skrivningen kan förbättras. Syftet är att en NTR inte ska hindra trafik med reflextavlor där det är möjligt, t.ex. om det finns vissa sträckor där det redan nu är möjligt. Det finns ett sådant fall mellan FR och ES. Det är sådana sträckor de riktar sig med de aktuella skrivningen. BE beskriver möjligheten för piloter, men denna skrivning riktar sig till existerande sträckor.

ERA menade att det är viktigt att behålla trycket. Alla MS har visat på en villighet att hitta en lösning. De föreslår att omformulera andra punkten, men behålla 1 januari 2026 som datum för implementering.

LU sade att de initialt var hoppfulla, men ser nu att det är stora problem kvar. Det är ett problem att frontljusen måste bytas ut för att åka till FR och BE, en hög kostnad för grannländer. Förslaget från FR om större tavlor kanske är en billigare lösning?

Kommissionen konstaterade att det var enda sättet att behålla ”permissive driving” i de MS som använder det. FRs förslag är att både byta tavlor och strålkastare. Kommissionen ser fram emot att FR skickar in sin CR så att det går att bedöma om det är en framkomlig väg. Under sommar/höst återkomma med en text för röstning så att nödvändiga ändringar hinner träda i kraft innan 1 januari 2022.

Kommissionen kommer att skicka ut ERAs rekommendation inom kort.

11 NB-Rail activities – presentation by NB-Rail(P)

Dokument

- *Item 11 - NB-Rail for RISC91*



Bakgrund

Sedvanlig återrapportering från NB-Rail om aktiviteter sedan förra RISC-mötet, se presentation.

Handlingslinje

- 30. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail presenterade aktiviteter sedan förra RISC-mötet bl.a. deltagarantal, ”Recommendation for Use” (RFU) och behov av revidering av modulbeslutet, se presentation.

Kommissionen konstaterade att börjar bli väldigt många RFU. Delar borde kunna täckas av ERAs vägledningar, istället för information på flera ställen med risk för olika bedömningar. Något att fundera på i framtiden.

NB-Rail replikerade att de vid senaste revisionen föreslagit ändringar i vägledningen, men att det då inte ansågs inrymmas i tillämpningsområde.

LU undrade om modulbeslutet även gäller för DeBo.

NB-Rail svarade att modulbeslutet omfattar EG-kontrollen, det är inte längre uppdelat för NoBo/DeBo.

LU var inte nöjda med detta och konstaterade att detta är en konsekvens av att man kallar allt för EG-kontroll i nya direktivet.

NB-Rail svarade att EG-kontrollen är den sökandes ansvar, de måste anlita olika bedömningsorgan. NoBo för TSD och DeBo för NTR, men båda är bedömningsorgan som måste överensstämja med krav för bedömningsorgan och tillämpa samma metodik. Utanför TSD hänvisas ofta till generella modulbeslutet. Men oavsett om man hänvisar till ett generellt beslut eller specifikt för järnväg så är det ändå för att få förtroende för bedömningsorganet.

DE stöttar vad som sagts och behovet av att revidera modulbeslutet. Beslutet omfattar även DeBo och det är nödvändigt med modul SD för DeBo.

DE stödjer i princip vad som står om organ från tredje land på sidan 11 i presentationen, men undrade om inte COTIF täcker eller omfattar regler för ömsesidigt erkännande?

På sidan 3 handlar det återigen om acceptans av granskningsrapporter där status för RFU är pausad. DE har tidigare framfört kritik mot denna RFU, men den nya Q&C-STR-010 innehåller samma skrivningar. Den refererar till skrivningar om underleverantörer, vilket inte är fallet. DE anser fortfarande att detta inte är korrekt.

Kommissionen svarade att ERA 2019 gav ut en studie till underlag för ändring av modulbeslutet. Det har flera gånger skjutits upp i "rolling-plan". Kommissionen måste först ta fram ett utkast. I "rolling-plan" finns en att-göra-lista som inte tilldelats ett specifikt möte, modulbeslutet är ett av de områden kommissionen kommer att börja med efter semestern.

Kommissionen konstaterade gällande BREXIT-notice att COTIF bara gäller om det är input till OTIF-godkännande. Så UK är i princip uteslutna från processen.

NO informerade gällande anmälan av norska NoBo. Att NO i närtid blir en del av EEA möjliggör anmälan av anmälda organ. Gällande OTIF så pågår diskussioner inom OTIF om detta.

NB-Rail har redan informerat OTIF. Anmälan av tredje land i ERADIS är för OTIF-ramverket, men det är inte enkelt att se kompetensen för de olika organen i RDD. Det syns vilket tekniskt område, men inte geografiskt område.

OTIF informerade att detta diskuterades som en övrig punkt vid senaste mötet i tekniska kommittén. Slutsatsen är att diskussionen är inom scopet för EG-kontrollen, delar som de inte kan ha en åsikt om, en process inom EU. De har föreslagit ett arbetsdokument till nästa WG-tech-möte för att titta på detta närmare. Syftet är att förstå de

olika aktörerna och rollerna, hur de tolkas inom EU och inom COTIF. Kan även vara användbart för RISC, men även för COTIF/OTIF för att förstå skillnaderna och hitta lösningar. Dokumentet svarar även på DEs frågor.

12 Proposal for the report to EP and to Council on the implementation of Directive (EU) 2016/798 – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 12 - Structure of the report and next steps*



Bakgrund

Utkast till återrapportering till rådet och parlamentet om genomförandet av säkerhetsdirektivet 2016/798.

Handlingslinje

31. **SE kan** på en direkt fråga om implementering av säkerhetsdirektivet i Sverige framföra att
 - Genomförandet av tekniska delarna i fjärde järnvägspaketet är försenat.
 - En proposition beräknas beslutas av regeringen september/oktober -21. Efter överlämnande till riksdagen beräknas lagarna kunna träda i kraft 1 januari 2022.
 - Skälet för förseningen är att det i samband med införlivandet görs en omstrukturering av hela järnvägslagstiftningen. Nuvarande järnvägslag ska ersättas av fyra nya lagar; en järnvägsmarknadslag, en järnvägstekniklag, en järnvägssäkerhetslag och en lag om nationella järnvägssystem. Syftet är att lagstiftningen ska bli mer överskådlig och bättre överensstämja med den uppdelning som görs i de bakomliggande EU-direktiven.
 - Arbetet har visat sig mer omfattande och resurskrävande än vad som ursprungligen förutsågs. Därutöver har covid-19 pandemin inneburit ett omfattande arbete för departementet som lett till att nödvändiga resursförstärkningar inte kunnat omfördelas till arbetet med genomförandet.

Vad hände

Presentation från kommissionen av utkast till innehåll och struktur för återrapportering till rådet och parlamentet om genomförandet av säkerhetsdirektivet 2016/798, se presentation.

Kommissionen skulle den 16 juni 2021, och var femte år därefter, rapporterat om implementeringen av säkerhetsdirektivet, särskilt för att övervaka effektiviteten av åtgärderna för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Leveransen har dock senarelagts till de Europeiska järnvägssäkerhetsdagarna 3-5 november 2021.

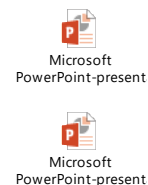
Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag för ytterligare åtgärder.

Kommissionen vill, efter att ha ställt en öppen fråga om rapporten även skulle kunna innehålla något om AMOCer, ha in synpunkter och förslag senast 30 juli.

13 CSM for assessing the safety level and the safety performance of railway operators at national and Union level: next steps – presentation by the Commission and the Agency

Dokument

- *Item 13 - CSM ASLP - coverage of the mandate +EG questions (Working Copy)*
- *Item 13 - ERA CSM ASLP - RISC 91*



Bakgrund

Arbetet med gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda 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*") har pågått sedan 2019.

Det övergripande syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivån, säkerhetsprestanda och en process för att hjälpa järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och byrån att kvalitativt och kvantitativt lära sig om orsaker till olyckor och tillbud samt konsekvenser i form av skadade och dödade.

Transportstyrelsen har deltagit aktivt i arbetsgruppen och har även genomfört ett flertal bilaterala möten med byrån. Kommentarer har skickats löpande efter möten och på varje nytt utkast, bl.a. kring tidplaner, metodval, nyttor samt genomförbarhet för delar av förslaget.

Transportstyrelsen har även haft en ledande roll i att nätverken för säkerhetsmyndigheter, ILLGRI och NSA Network, gjort flera skrivelser till kommissionen bl.a. kring, tidplaner, stegvis implementering och gett lösningsförslag för kommissionens prioriterade områden.

Efter att förslaget varit ute på tre månaders externremiss fram till den 17 mars 2021 så skickade ERA den 19 maj sin rekommendation till kommissionen

I stora drag går förslaget ut på att rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder (*"Risk Control Measures", RCM*) samlas in via ett IT-verktyg som benämns *"Information Sharing System" (ISS)*. Händelserapporterna ligger sedan till grund för bedömning *säkerhetsnivån ("Safety Level", SL)*. För järnvägsoperatörerna finns ett rapporteringstvång, men även andra aktörer, och även privatpersoner, ska i teorin kunna rapportera händelser frivilligt till *ISS*. Ett antal analysgrupper med experter, *"Group of Analysts" (GoA)*, kommer att analysera informationen och ge ut rekommendationer till säkerhetsförbättringar. *GoA* ansvarar även för vidare utveckling av regelverket, i synnerhet de moduler som kommer introduceras i senare faser, men även taxonomi m.m. Dagens arbete i Joint Network Secretariat (JNS) för att hitta harmoniserade rekommendationer efter tillbud/olyckor kommer också att arbetas in i *GoA*. Via en *självvärdering* av mognadsnivån hos operatörerna ska man även kunna bedöma *säkerhetsprestanda ("Safety Performance", SP)*.

Förslaget innehåller efter önskemål från NSA och sektorn en stegvis implementering i faser. I fas 1 sker rapporteringen via en "omedelbart tillgänglig IKT-lösning", t.ex. en arbetsyta på ERAs Extranet. Fas 2 inleds efter att en första version av *ISS* finns tillgänglig samt att ERA utfärdat en rekommendation med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och de förslag som mottagits från *GoA* för att se över eller komplettera förordningen.

I fas 1 och 2 är rapporteringen begränsad till händelser med *allvarlig konsekvens ("serious consequence event")* vilket motsvarar ca 30-40 händelser per år i Sverige. Rapporteringen sker som *enkel händelserapportering ("Simple Reporting", SR)* och innehållet i en *enkel rapport* motsvarar i princip vad som idag rapporteras in till

Transportstyrelsens händelserapportering. En *enkel rapport* innehåller i stort: tid, plats, typ av händelse (enligt taxonomi), kausala faktorer (enligt taxonomi), grov skattning av konsekvens och fritextbeskrivning (på valfritt europeiskt språk).

Utöver dessa *enkla rapporter* kommer företagen att behöva lämna *detaljerade-/scenario rapporter* ("*Detailed reporting*", *DR* och "*Reporting of the Occurrence Scenario*" *ROS*) för Sverige ca 3-4 händelser årligen (alla dödsolyckor och olyckor över 2M€ i materiell skada, som inte är person/plankorsningsolyckor). Utöver informationen i en *enkel rapport* innehåller en *detaljerad rapport* även en detaljerad beskrivning av skada/konsekvens, beskrivning av platstyp, beskrivning av fordons rörelseform/hastighet, tågnummer samt väder- och ljusförhållanden. *Scenariorapporteringen* innebär att man bygger upp en logisk modell (och/eller-grindar) av definierade byggblock för att beskriva händelseförlopp och bidragande orsaker. Dessa är tillkommande moment som innebär ytterligare arbete och kostnader, dock i begränsad omfattning p.g.a. fåtalet händelser per år.

Fas 3 är den slutliga fasen som inträder efter en rekommendation från ERA (motsvarande den i fas 2) samt att full funktionalitet finns tillgänglig i *ISS*. Först i den sista fasen blir resterande delar av förordningen tillämplig (*självvärdering* och utökad omfattning för rapporteringskraven).

Sektorsorganisationerna har uttryckt tveksamheter till att använda en lösning liknande Extranet i fas 1 eftersom mängden information som ska behandlas är inte hanterbart utan ett anpassat IT-verktyg. Även ERA ser användning av Extranet skulle bli extremt svårt och resurskrävande. ERA undersöker därför möjligheten att utgå ifrån ECCAIRS 2, "*European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems*", som är ett händelserapporteringssystem som EASA använder för flyget. ERA önskar gå direkt mot en anpassning av ECCAIRS för att implementera fas 1, vilket de anser är den klokaste och minst kostsamma tillfälliga lösningen. ECCAIRS innehåller den grundfunktionaliteten som krävs för *ISS*, men kräver anpassning till järnväg samt att modulen för *scenariorapportering* måste utvecklas för att åstadkomma full funktionalitet i *ISS*. ERA har ännu inte säkrat resurser och finansiering eller fått tillgång till en testplattform för ECCAIRS, vilket gör att de inte kan bedöma tidsåtgången för dessa anpassningar. I nuläget finns därför inget förslag på ikraftträdandedatum för fas 1 i artikel 11.3a.

Transportstyrelsen har under arbetets gång bl.a. påtalat att kostnad/nyttoanalysen inte korrekt avspeglar de extra bördorna (tid

och kostnad) och konsekvenserna för järnvägens aktörer i förhållande till eventuella fördelar. Det senaste förslaget innehåller dock flera förbättringar, bl.a. har texten förenklats i flera avseenden, indelningen i faser är tydligare, där start av nästa fas ska föregås av en rekommendation.

Gällande händelserapportering framgår av texten ovan att de två första faserna inte innebär några större kostnadsökningar för sektorn. Kostnaderna för sektorn beror till stor del på till vilken grad dubbelrapportering kan undvikas eftersom säkerhetsmyndigheterna ändå måste ha in viss information för sin riskbaserade tillsyn. Om företagen kan rapportera till ISS via ett nationellt rapporteringssystem, en s.k. indirekt rapporteringskanal, tillkommer i princip inga ytterligare kostnader för sektorn för *enkel rapportering*. Denna möjlighet kräver dock att Transportstyrelsens system för händelserapportering anpassas till ISS.

Transportstyrelsens föreskrifter *TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg* måste därför anpassas till de nya förutsättningarna. Föreskriftsarbetet siktar mot att den nationella rapporteringen ska vara tillräcklig för att utgöra en *indirekt kanal* för rapportering av olyckor och tillbud, med undantag från *scenariorapportering*. Om det är möjligt att skapa ett regelverk/system som är likt det som finns inom luftfarten, så att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare mer eller mindre automatiskt kan skicka över data från sina interna system till Transportstyrelsen för vidareförmedling till ISS blir kostnaderna relativt låga för sektorn¹¹. I annat fall kan det krävas att vissa händelser måste rapporteras både nationellt och till ISS, vilket ger merkostnader för dubbelrapportering. Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ställer dock krav på att rapportering av vissa typer av olyckor och tillbud ska ske muntligen till tillsynsmyndigheten (de fall som ska vidarerapporteras till Statens Haverikommission), vilket begränsar Transportstyrelsens möjligheter till att fullt ut automatisera och samla in data elektroniskt. Även om förordningen tillåter möjligheten till *indirekt rapportering* via nationella system är kommissionens uttalade ambition att ISS på sikt är mera komplett än dagens nationella system och att dessa på sikt därför är överflödiga. Kommissionen ser de nationella system som ett

¹¹ Transportstyrelsen har redan etablerade gränssnitt mot ECCAIRS inom flygområdet, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/e-tjanster-och-blanketter/e-tjanster-inom-luftfart/luftfartstjanster/rapportera-luftfartshandelse/rapportera-luftfartshandelse/>

mellansteg under en övergångsperiod. I bilaga till ERAs rekommendation står att nationella regler för händelserapportering ska tillåtas under övergångsperioden.

Förslaget om *självvärdering* för att utvärdera *säkerhetsprestanda* är dock mera kostsamt i sin nuvarande utformning. Det är dessutom oklart hur resultatet ska användas och vara jämförbart mellan operatörer. En konservativa uppskattning är att det åtgår ca 4 veckors arbete per aktör för förankring och datainsamling, metodinläsning etc. Utifrån att ca 150 svenska aktörer som behöver läsa och förstå metoden och varje år fylla i värderingen så motsvarar detta ca 12 heltidstjänster för sektorn som helhet årligen. Detta är en grov skattning av Transportstyrelsens experter, inte de officiella värdena i konsekvensanalysen.

Arbetet i arbetsgruppen har tidvis varit väldigt forcerat, ibland med flera möten per vecka. Det är därför positivt att förslaget innehåller skrivningar om att varje ny fas föregås av en rekommendation med förslag till ändringar. Detta ger ytterligare tid för de olika arbetsgrupperna för *Group of Analysts* att diskutera detaljer och ta fram lämpliga lösningar.

Transportstyrelsen kommer fortsatt behöva delta i arbete i *GoA* för att säkerställa

- att dubbelrapportering undviks,
- utveckling av systemoberoende SR-/DR-taxonomi/standard, med inspiration från TSD TAF/TAP och ECCAIRS,
- integration med RINF, EVR, ”Train Running Information” och andra system för att minska manuell handpåläggning,
- meningsfulla metod för självvärdering,
- korrekta statistiska metoder för SL/SP-bedömning.

Eftersom det utifrån *GoAs* rekommendationer kommer att ske ändringar, framförallt i bilagorna, är det svårt att i nuläget uttala sig om de exakta konsekvenserna förslaget som helhet. Transportstyrelsen har tidigare efterlyst att ERAs rekommendationer åtföljs av en uppdaterad konsekvensanalys, vilket SE fortsatt bör kräva.

Transportstyrelsen har fått gehör för flera av sina tidigare synpunkter, dock kvarstår bl.a. att krav som blir tillämpliga först i senare faser ändå finns med i texten; att andra aktörer (”natural persons”) kan rapportera händelser; samt att efterfrågade förenklingar av definitioner och begreppsapparat inte genomförts. Dessa synpunkter har framförts vid flera tillfällen, även i externremissen, Transportstyrelsen ser därför ingen nytta med att återigen påtala

samma saker vid kommittémötet. Istället bör fokus läggas på Transportstyrelsens deltagande i GoA för att därigenom förändra innehållet.

Handlingslinje

32. **SE kan** tacka byrån för att de genomfört flera ändringar enligt våra önskemål och att vi ser fram emot det fortsatta samarbetet i undergrupperna till GoA.
33. **SE kan** framföra att vi redan vid expertgruppsmötet framfört återstående kommentarer om definitioner och begreppsapparat, tillämpningsområde (natural persons) och därför inte kommer att upprepa dessa.
34. **SE kan** framföra vikten av att säkra byråns resurser och finansiering för utveckling och underhåll av *ISS* och att kostnaderna tas inom befintliga ramar.
35. **SE kan** återigen påtala att vi förväntar oss att varje ny fas eller införande av nya krav i CSM ASLP åtföljs av relevanta konsekvens- och kostnads-/nyttoanalyser.
36. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade tidplan och fortsatt arbete med ASLP. Därefter presenterade kommissionen hur väl förslaget svarar upp mot mandatet och dessutom svar på utestående frågor från expertgruppsmötet 9-10 juni, se presentationer.

FR betonade vikten av *ISS* och att anpassningar av ECCAIRS är en viktig punkt för CSM ASLP. De hoppas det inte tar allt för lång tid att anpassa ECCAIRS. Gällande frågetecknen om nationella system, när kommer kommissionens jurister att lämna ett svar?

Kommissionen svarade att juristerna kontrollerar hela texten, som inkluderar gränssnittet mot nationella system, men att själva gränssnittet mot nationella system inte kontrolleras specifikt av legal service. De är tveksamma till att juristerna kommer att ha synpunkter på detta. Övergången till ett harmoniserat system måste hanteras i övergångsbestämmelser.

SE menade att vi stödjer konceptet och tackade återigen ERA för att de inarbetat flera av SEs tidigare kommentarer. Vi ser fram emot ett fortsatt samarbete i undergrupperna till GoA. Eftersom vi redan vid expertgruppsmötet framfört återstående kommentarer om definitioner, terminologi och tillämpningsområde så kommer vi inte upprepa dessa. Vi är säkra på att både ERA och kommissionen väl

känner till våra kommentarer och ståndpunkten om att inkludera "natural persons" i scopet, vilket ni redan svarat att kommissionens jurister ska titta närmare på.

SE anser att ett dedikerat IT-verktyg är fundamentalt för en lyckad implementering av CSM:en. SE betonade utifrån ERA's budgetsituation är det viktigt att säkra byråns resurser och finansiering för utveckling och underhåll av ISS och önskade att kommissionen utvecklade kring finansiering för ASLP. Räknar man med ytterligare anslag från EU-budgeten eller sker en omprioritering inom byråns budget.

CH konstaterade att SE redan sagt vad de ville säga. CH stödjer konceptet, en bra lösning. Som SE sa är det viktigt att ett IT-verktyg finns på plats. En ytterligare reflektion är att en stegvis implementering finns i förslaget, det gäller nu att hitta en balans mellan sektorns insamling av data och nyttan med insamlingen.

Kommissionen svarade att de inte kommer med några överraskningar. Både ERA och kommissionen arbetar med en tajt budget och de betonade att budgetmyndigheten är rådet och parlamentet. Budgeten planeras i ramverket för 7 år och det kommer inte att ske några mirakel, det är en trång tvångströja. Kommissionen har en budgetpost som ännu inte allokerats, där man varje år kan efterlysa ökat anslag för specifika arbeten. Ibland är det förseningar som tillgängliggör medel och ibland sker omfördelning mellan områden under året. Det möjliggjorde bl.a. att ERA kunde öka på sin cybersäkerhet och fick även tillskott för löner. Kommissionen kommer att gå igenom budgeten för de kommande åren för att se om det kan skapas budgetutrymme. Men det finns inga stora möjligheter, många EU-myndigheter söker medel. Vad som gör situationen lite hoppfullare är att digitalisering är på agendan, vilket kan öka möjligheten. Men ingen budget har planerats, de som är med i ERAs styrelse kämpar ständigt med budget och för att adressera MS och ministrar. De försöker göra en ytterligare runda med budgeten så tidsmässigt är det bra att vi kan visa på ett projekt där det behövs ökad budget. Vi återkommer till budgetdiskussioner imorgon i frågan om avgifter. Eftersom vi inte kan förlita oss på en ökning av budgeten är det viktigt att de MS som redan har effektiva verktyg kan föra över kunskap om processen till EU-nivå, så att ett IT-verktyg kan anpassas och implementeras.

Några av er har varit djupt involverade i diskussionerna, andra har inte varit lika involverade. Kommissionen bad därför andra MS som inte varit lika delaktiga att komma med kommentarer eller synpunkter. Ta

sommaren till att studera förslaget och återkom med kommentarer senast till 15 september. Det är långa bilagor, titta även på dessa.

14 ERA report on the assessment of achievement of Common Safety Targets (CSTs) / National Reference Values (NRVs) - presentation by the Agency

Dokument

- *Item 14 - ERA Report on assessment of achievement of safety targets 2021*
- *Item 14 - Assessment of CSTs in 2021*



Bakgrund

Presentation från byrån om analys av inrapporterade data för gemensamma säkerhetsmål (Common Safety Targets, CST), se bilaga.

Bedömningen omfattar de 26 av EUs medlemsstaterna som har ett järnvägssystem samt Norge och baseras på Eurostat och byråns uppgifter för åren 2015–2019.

Resultaten indikerar en försämring av säkerhetsprestanda för vissa kategorier i BE, CZ, DE, FR, NL, SE, och PT, men indikerar samtidigt att säkerhetsnivån på EU-nivå förblir acceptabel för alla kategorier av järnvägsanvändare.

Berörda MS där säkerhetsmålen inte uppnåtts ska skicka en förklaring till kommissionen med de sannolika orsakerna till de uppnådda resultaten.

Orsaken till att SE inte når upp till säkerhetsmålet för järnvägsanställda under 2019 är att två järnvägsanställda omkom på sitt arbete. Ytterligare en järnvägsanställd skadades allvarligt i en olycka.

Dödsolyckorna har skett i samband med växling. Därför har Transportstyrelsen inlett ett arbete för att kontrollera hur ansvariga utövare hanterar risker vid växling. Myndigheten ska också utreda vad som kan ligga bakom den negativa trenden med växlingsolyckor och hitta lämpliga åtgärder för att minska riskerna. I allmänhet kan man notera att växling är ett riskfyllt scenario som involverar många riskkällor såsom plankorsningar med komplex trafik, urspårningar på grund av sidospårets underhåll, järnvägsanställda som av olika anledning påkörs av växlingssätt, och klämrisk vid manuell koppling.

Metoden som sådan är känslig för förändringar i kategorier med låga olycks- och dödsfall, vilket i praktiken gör att ett enskilt dödsfall gör att man inte når upp till säkerhetsmålet.

Byrån har nyligen utfört en utvärdering av de gemensamma säkerhetsmålen där de identifierat ett antal styrkor och svagheter med metoden. Utvärderingen utgår från ett fem bedömningskriterier.

- **Relevansen** ("relevance") påverkas negativt av bristande revideringar av nationella referensvärden (NRV) och gemensamma säkerhetsmål (CST). CST minskar inte variation i säkerhetsnivåer.
- **Effekten** ("effectiveness") är begränsad på grund av den låga efterlevnaden av åtgärder och avsaknaden av en effektiv interaktion med MS om säkerhetsförbättringar.
- Metodens **effektivitet** ("efficiency") bedöms vara hög eftersom få krav ställs på intressenter och fördelarna uppväger kostnaderna.
- **Samstämmigheten** ("coherence") mellan CSM CST och andra säkerhetskrav inom EU är hög och metoden kompletterar ofta också nationella insatser.
- Det finns ett **mervärde inom EU** ("EU added value") eftersom CSM CST ofta är den enda källan till kvantitativa säkerhetsmål i MS och bidrar även (om än indirekt) till säkerhetsförbättringsåtgärder.

Utifrån utvärderingen förslås följande rekommendationer:

- 1) Uppdatering av nationella referensvärden och säkerhetsmål
- 2) Snabbare publicering
- 3) Användning av enbart CSI-data
- 4) Automatisk uppdatering av NRV
- 5) Tillse att åtgärder tillämpas
- 6) Revidera CST-konceptet
- 7) Justering av den statistiska metoden

Transportstyrelsen var en av de säkerhetsmyndigheter som svarade på utvärderingen, där vi ansåg att de flesta förslagen är rimliga. Vad som poängterades var att de mer långsiktiga förslagen 3-7 behöver synkas med kommande CSM ASLP.

Handlingslinje

37. **SE kan** informera att Transportstyrelsen inlett en utredning för att hitta bakomliggande orsaker till den negativa trenden med

växlingsolyckor och hitta lämpliga åtgärder för att minska riskerna.

38. **SE kan** fråga om metodutveckling utifrån ERAs utvärdering kommer att ske i den undergrupp (Sub-group C) till CSM ASLP som behandlar statistikmetod för bedömning av säkerhetsnivå/-prestanda som berör samma typer av problem.
39. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Presentation från ERA i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

SE informerade att vi i Sverige under 2019 hade två dödsfall och en allvarlig olycka kopplat till växling. Transportstyrelsen har därför inlett en utredning för att hitta bakomliggande orsaker till den negativa trenden med växlingsolyckor och hitta lämpliga åtgärder för att minska riskerna. Vi kommer att skicka efterfrågad rapport till kommissionen.

SE var en av de säkerhetsmyndigheter som svarade på utvärderingen. Vi stödjer en revidering av CST. Vissa av förslagen i rekommendationen har koppling till CSM ASLP. Kommer frågan om metodutveckling utifrån ERAs utvärdering kommer att ske i den undergrupp (Sub-group C) till CSM ASLP som behandlar statistikmetod för bedömning av säkerhetsnivå/-prestanda som berör samma typer av problem?

ERA bekräftade att arbetet kommer att ske i Sub-group C.

BE pekade på skillnader mellan presentationen och rapporten och undrade om det kan vara ett fel. Vidare undrade de vem som kommer att inbjudas att rapportera, vem får förfrågan, ministeriet eller säkerhetsmyndigheten? Förslaget att revidera NRV och metoder är också intressanta.






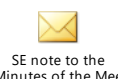
ERA konstaterade att det borde vara i kategorin övriga, men att de får återkomma och validera.

Kommissionen skulle kolla upp vem som får meddelandet, men att de följer kraven på processen inom fjärde järnvägspaketet.

I det stora hela ser resultatet bra ut, men vi måste modernisera säkerhetsstyrningssystemen och tillse att vi agerar snabbt på nya fynd. Men i kontexten av transportsystemet som helhet är järnväg ett av de säkraste transportslagen.

15 ERA's fees and charges: post-4RP Expert Group discussions – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 15 - COM Reg ERA FCHs 2021 revision_draft_v1 – Act* 
- *Item 15 - COM Reg ERA FCHs 2021 revision_draft_v1 – annex* 
- *ERA Note to the file Fees Charges v.1.0* 
- *COM Reg ERA F&CHs 2021 revision_draft_v 1, NSA SE Comments* 
- *Item 15 - ERA's fees and charges - Implementing Regulation amendment* 
- *SE note to the Minutes of the Meeting RISC#91* 

Bakgrund

I slutet av 2020 aviserade ERA att de samlat på sig tillräckliga erfarenheter för att föreslå ändringar i avgiftsförordningen 2018/764, som reglerar avgifter som ERA ska ta ut för fordonsgodkännanden respektive utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Nuvarande avgift ger inte ERA 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. Detta faktum var dock känt sedan tidigare, eftersom dessa kostnader med kommissionens godkännande för närvarande finansieras med anslagsmedel. Vad som inte var allmänt känt var dessa kostnaders storlek. Kommissionen och ERA bör dock ha haft kännedom om åtminstone storleksordningen för dessa kostnader sedan ganska lång tid tillbaka. OSS har ju använts under ca två år.

Byrån hade inför expertgruppsmötet 9-10 juni 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€ och förslaget till ny timtaxa är därför 235€/h.

Som nyss nämnts är denna timkostnad baserad på den senaste av flera olika uppskattningar av kostnaderna för ERAs tillståndsverksamhet. ERA föreslog vid RISC nr 89 en höjning av timtaxan till 168€/h. Vid RISC nr 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. Det är uppenbart att dessa timtaxeberäkningar måste ha vilat på andra antaganden och beräkningar än det nu framlagda förslaget. Det är dock oklart varför de över tid växlande antagandena och beräkningarna skiljer sig så mycket åt. Det nu aktuella avgiftsförslaget baseras som sagt även på kostnader som det är osannolikt att ERA inte skulle ha känt till sedan lång tid tillbaka, t ex storleken på de overheadkostnader som ska belasta tillståndsverksamheten och kostnaderna för OSS.

Anledningen till att taxan nu stigit till 235€ anges endast 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). Vad som föranlett de under lång tid existerande felaktiga antagandena anges dock inte.

Det går därför inte att utesluta att drivkraften bakom förslaget är en successivt stegrad önskan hos kommissionen att snabbt eliminera eller i varje fall minska dagens subvention av ERAs tillståndsavgifter med anslagsmedel fördelade över EU-budgeten, trots att subventionen ifråga inte varit förenlig med kravet på full kostnadstäckning i ERA-förordningens avgiftsbestämmelse (art 80.2c).

För fordonsgodkännande i enlighet med godkänd fordonstyp (Conformity to Type, CTT) föreslås fasta avgifter 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. Dessa är framräknade med utgångspunkt i erfarenheter av hur många timmar i snitt som krävs för handläggningen av dem under den tid ERA har beslutat om utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg respektive fordonsgodkännanden.

För kostnader för drift och underhåll av OSS (ca 700€/år) föreslås införande av en fast avgift per ansökan; 50€-100€ för CTT för ansökningar till nationella säkerhetsmyndigheter och 400€ för övriga ansökningar. Skälet till att en OSS-avgift föreslås tas ut även för ansökningar som nationell säkerhetsmyndighet ska besluta om, är för att få en rättvis fördelning av kostnaderna för OSS.

För att minimera finansiella risker införs möjlighet att kräva bankgaranti eller förskottsbetalning vid ansökningar från sökande från tredje land. Dessutom införs även en årlig indexuppräknning 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 och -antaganden har skapat en oklar bild för en bransch som är i stort behov av förutsägbarhet.

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 minskad 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.

De nya avgifterna gäller inte för ansökningar som redan är inskickade, de kommer istället att debiteras utifrån nuvarande avgiftsförordning.

Vad gäller ERAs förslag om att ta ut en fast avgift avseende OSS av sökanden som valt den nationella säkerhetsmyndigheten (Transportstyrelsen i förekommande fall) finns det anledning att ifrågasätta den rättsliga grunden för denna åtgärd. ERA åberopar dels artikel 12 respektive artikel 80 i ERA-förordningen 2016/796 som rättslig grund för sitt förslag. Artikel 12 anger att ERA ska inrätta ett ärendestödsystem, One-stop-shop, OSS. Där anges vilka funktioner och resultat som ska uppnås, syftet, kraven och förutsättningarna för nyttjande. Artikel 80 föreskriver om kommissionens rätt att besluta om och fastställa avgifter och taxor samt om villkoren för antagande och genomförande. ERA-förordningen riktar sig till och reglerar byråns förhållanden, och kan närmast uppfattas som en myndighetsinstruktion. Den binder inga övriga subjekt.

De båda relevanta sakförfattningarna, driftskompatibilitets- respektive järnvägssäkerhetsdirektivet reglerar inte någon betalningsskyldighet för den sökande gentemot ERA i de fall då denne valt den nationella säkerhetsmyndigheten som beslutsmyndighet.

Transportstyrelsen uppfattar därför att kommissionen saknar rättsligt stöd för att medge ERA att av sökande ta ut en särskild avgift avseende ärendehandläggning i OSS i de fall då en sökande valt den nationella säkerhetsmyndigheten som beslutsmyndighet.

En fördelning av kostnaderna för OSS mellan ansökningar till nationella säkerhetsmyndigheter och ERA i syfte att uppnå likabehandling mellan ansökningstyperna skulle kunna uppnås genom att byrån istället fakturerar NSA inom ramen för samarbetsavtalen enligt artikel 76 i ERA-förordningen. Flera MS har dock tidigare motsatt sig en sådan konstruktion där NSA tar ut OSS-avgiften av sökanden och vidarefaktureras av ERA.

En ytterligare brist som noteras är kommissionens hantering av information gällande beslut och fördelning av de kostnadsmassor som avser ERAs tillståndsverksamhet och som ska täckas av avgifter. SEs, och andra MS' branschaktörer, har initialt förlitat sig på ett beräknat kostnadsläge och planerat sin verksamhet därefter. Senare har kommissionen, utan förtydligande eller godtagbara förklaringar, ändrat detta läge och därmed försatt aktörerna i onödigtvis komplicerade ekonomiska lägen. Ett sådant förfarande är svårt att förklara utifrån lagstiftningens krav och det fjärde järnvägspaketets målsättningar.

Transportstyrelsen bedömer, även med beaktande av branschens giltiga invändningar och byråns bristfälliga beräkningar av och antaganden för olika över tid växlande avgiftsalternativ, att det saknas formella grunder för att principiellt motsätta sig att byrån tar ut avgifter för att få full kostnadstäckning i enlighet med principerna i ERA-förordningen.

Kommissionen har aviserat att de vill säkerställa att ERA kan ta ut nya avgifter så fort som möjligt. Det är därför troligt att en skriftlig omröstning initieras kort efter kommittémötet, dvs under juli månad.

Handlingslinje

40. **SE kan** framföra att höjningen signalerar ett misslyckande med att uppnå ett viktigt syfte med det fjärde järnvägspaketet – att göra viktiga delar av tillståndsgivningen på järnvägsområdet snabbare och billigare för sökande.
41. **SE kan** påtala vikten av att kraftfulla åtgärder snabbt vidtas för att få ner såväl ERAs avgifter som kostnaderna för OSS.
42. **SE kan** också fråga kommissionen om man är beredd att, utöver effektiviserad ärendehantering hos ERA, är beredd att vidta även andra åtgärder för att få ner kostnaderna för beslut om fordonsgodkännanden respektive om utfärdande av gemensamt

- säkerhetsintyg? (t ex i form av förenklade kravbilder, kontrollprocesser och IT-verktyg).
43. **SE bör** föreslå att den fasta avgiften för sökandes användande av OSS vid ansökningar som ska prövas av nationell myndighet lyfts ur förslaget.
 44. **SE kan** vid behov återupprepa tidigare skriftliga kommentarer (se bilaga).
 45. **SE kan** i övrigt notera informationen.
 46. Vid en eventuell påföljande omröstning med användande av skriftlig procedur och under förutsättning att den del av förslaget kvarstår som ger ERA rätt att debitera sökande en fast avgift för användning av OSS i tillståndsärenden som nationell myndighet ska avgöra, **bör SE rösta nej** och begära att få en röstförklaring lagd till protokollet. Av denna bör framgå att skälet till att SE motsätter sig att förslaget antas är att det delvis saknar rättslig grund pga att KOM inte har behörighet att besluta om fastställande av avgifter för sökande som avser beredning av ärenden som beslutas av nationell myndighet.
 47. Om den i punkten ovan nämnda fasta avgiften för OSS inte ingår i det förslag som framläggs för ”skriftlig omröstning”, **bör SE rösta för** att förslaget antas och begära att få en röstförklaring lagd till protokollet. Av röstförklaringen bör framgå att SE, trots förslagets uppenbart negativa konsekvenser för uppnåendet av målsättningarna bakom det fjärde järnvägspaketet, valt att ställa sig bakom ett antagande av det endast pga att varje annat alternativ skulle komma i konflikt med kravet på full kostnadstäckning i artikel 80.2c i ERA-förordningen.

Vad hände

ERA presenterade förslaget till ny avgift i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

FI undrade om även ideella organisationer uppfyller kraven för SME (”Small and Medium-sized Enterprise”)? Om den 20%-minskningen gäller alla avgifter? FI föreslog att man med samma grund som man tillåter reducerade kostnader för SME väsentligt borde kunna reducera kostnader för historiska föreningar.

SE inledde med en deklARATION om att vi otvivelaktigt stödjer principen om full kostnadstäckning. Som vi nämnde vid expertgruppen är den svenska sektorn upprörd över ökningarna. Men de stödjer och ifrågasätter inte heller principen om full kostnadstäckning, även om de inte är nöjda över den faktiska

ökningen. Höjningen går i motsatt riktning till ambitionerna med fjärde järnvägspaketet om att göra handläggningen snabbare och billigare och signalerar ett misslyckande att nå målen i fjärde paketet. SE uppmanade kommissionen att vidta åtgärder för att minska kostnader för sökanden och OSS genom att förenkla processer och granskningsförfaranden, som i slutändan skulle göra processen effektivare och billigare.

Sedan expertgruppsmötet har vi granskat förslaget ytterligare. Gällande kommissionens förslag om en fast avgift för OSS även för nationella ansökningar så finns starka orsaker att ifrågasätta grunden för detta. Kommissionen hänvisar till artiklarna 12 och 80 i ERA-förordningen 2016/796. Artikel 12 anger att ERA ska inrätta OSS. Där anges vilka funktioner och resultat som ska uppnås, syftet, kraven och förutsättningarna för nyttjande. Artikel 80 ger kommissionen rätt att besluta om avgifter. ERA-förordningen riktar sig till och reglerar ERA, men ERA-förordningen binder ingen annan än ERA.

Driftskompatibilitets och säkerhetsdirektiven reglerar inga krav på kostnader för ansökningar till NSA. Kommissionen saknar grund att kräva avgift för OSS när sökande valt NSA som godkännandemyndighet. SE bad kommissionen att ta bort denna del ur förslaget och tydliggjorde att vi inte kommer att kunna acceptera förslaget med detta innehåll.

DE förstår å ena sidan att ERA behöver tillräcklig budget. Men å andra sidan måste man även beakta järnvägens konkurrenskraft, särskilt under järnvägsåret. Det bästa vore att skapa en win-win-situation. Om ERA får in högre avgifter så måste järnvägen även få nytta av snabbare och effektivare processer, särskilt för fordonsgodkännande, där är vi ännu inte i ett önskat läge.

ERA svarade på MS frågor. Angående frågan från FI om ideella organisationer kan dra nytta av SME, det är inte så som det är föreslaget. De har föreslagit en ändring för SME, med revidering inom 2 år. De önskar därför avvakta resultat och sedan utvärdera. Reduktionen på 20% gäller för alla avgifter, även OSS-avgiften, både till NSA och ERA, och gäller alla avgifter för sökanden.

Kommissionen tyckte det var bra att höra att SE stödjer principen om full kostnadstäckning. Beräkningen av avgiften utgår från faktiska kostnader. De hoppas kunna minska kostnader eller tidsåtgång i framtiden. När man minskar nationella regler tar man även bort komplexitet som också skapar kostnadsbesparingar. Men utifrån kravet på full kostnadstäckning måste ERA ta in dessa avgifter. De är inte avsevärt högre i förhållande till andra EU-myndigheter. Hittills

har man snarare gett industrin en fördel genom att underfinansiera ärendehantering.

Gällande den fasta avgiften för OSS har kommission redan tittat på förslaget i detalj, artikel 80 ger en legal grund för detta. Förslaget ryms inom artikel 80(2). Att NSA hanterar utfärdande gör inte att det inte ingår den fakturerbara delen.

Som svar till DE; även om avgiften är hög så är det bara en liten del av den totala kostnaden för att placera ett fordon på marknaden. Genom att sökanden bara behöver göra en ansökan till ERA leder till minskad komplexitet och ger fördelar till sökanden trots högre timavgifter. Kommissionen hoppas kunna minska tidsåtgången för handläggningen ytterligare.

ERA bemötte SEs påstående att de misslyckats att göra hanteringen snabbare och billigare och menade att det är för tidigt att göra en fullständig jämförelse, denna ska göras 2025. Snabbare och billigare beror på vilket fall som avses. För en godsvagn som tidigare godkändes av en myndighet är det inte stora skillnader. Men för fordon med område för användning i 10 MS gör det stor skillnad. Där sökande tidigare behövde ansöka till 10 NSA, på olika språk och i olika format. Tog tidigare ca 4 år. I fallet med 10 MS så är det till fördel för sökanden. Men det gör också att ERA har kostnader t.ex. för översättningar för att alla har rätt till att söka på sitt språk. De har startat en första erfarenhetsåterföring för att identifiera var processen tar längre tid än nödvändigt. Men det är inte rättvist att säga att ERA misslyckats, vi måste vänta och se resultatet.

ERA är tacksamma att vi stöder principen om full kostnadstäckning och håller med DE att vi måste hitta en win-win-situation. Men utan att ta in avgifter för kostnaderna kan inte ERA klara deadlines. Godkännande av fordon i enlighet med godkänd fordonstyp (CTT) tar i genomsnitt fyra dagar. Om ERA inte har resurser, eftersom de inte har råd, måste de gå tillbaka till de 30 dagar som regelverket tillåter. Stilleståndskostnaderna som det medför är väsentligt mera kostsamma än ett par 100€ för godkännande.

FI förtydligade sin fråga om ideella organisationer kommer att betraktas som SME, d.v.s. att de kan ses som ett företag?

ERA svarade ja under förutsättning att de överensstämmer med kraven för SME i 2003/361 och definitionen av sökanden i den reviderade avgiftsförordningen, men de ser inga andra problem med detta.

SE replikerade till ERA att det är otillräckligt att vänta och se vad som kommer ut i form av goda resultat. Vi ser och förstår att ERA bara har två års erfarenheter. Men när vi nu får indikationer på ökande kostnader finns det bara en slutsats att dra. Något är fel och vi måste göra processen mera följsam och mindre kostsam, gäller att hitta konkreta förslag för var man kan göra processen mera effektiv. Om vi tolkar DE rätt efterlyser de också att göra något för sökande och granskningsprocessen för fordon. PA VA (anm. 2018/545) är väldigt komplex med många granskningslager, vi måste se om det är nödvändigt med 3-4 beslutsnivåer som komplicerar och gör processen mera kostsam.

ERA replikerade att SE måste lyssna till vad de säger. De rapporterade under gårdagen om övningen med erfarenhetsåterföring där de ber alla att inkomma med konkreta förslag till förbättringar av ramverket. Det har redan gjord väsentliga förbättringar för CTT. De har även en pågående åtgärdsplan, "Actionplan for Sustainable Authorisation and Approval". ERA bad SE att aktivt delta och lägga fram konkreta förslag.

SE svarade i mötets meddelandefunktion att vi kommer att delta aktivt i alla förfaranden som syftar till snabbare och billigare processer

Kommissionen bekräftade att de är angelägna om att förbättra processen och minska antalet nationella regler men att arbetet saktats ner på grund av ERAs resurssituation. Utvärdering är en del som ingår i ERA-förordningen 2016/796, vilket också ger en chans till utvärdering. Kommissionen konstaterade att vi bara är ett år in sedan full transponeringen av fjärde paketet, vi är i en lärkurva. Vi måste även se var sökanden och NoBo också kan förbättra sitt arbete.

CH tackade för en bra och transparent presentation av en komplex fråga. Att ERA på ett transparent sätt kan visa var kostnader uppkommer och hur de täcks visar att vi är på rätt väg. Men det är inte en bra situation att öka avgifterna, särskilt i implementeringsfasen av fjärde paketet, men så ser verkligheten ut. Fokus måste nu ligga på att förbättra processer. Vi måste även tänka på sökanden och hur de kan påverka och förbättra situationen. Om de planerar ansökningar på ett logiskt sätt, som ger färre ansökningar med ökad kvalitet, kan vi minska tidsåtgång och få en snabbare handläggning. Om alla gör sina delar rätt så kan vi få ner kostnaderna.

FR menade att det är väsentligt att ERA täcker sina kostnader för att få tillräckliga resurser. Kostnader måste vara direkt kopplade till ärendehandläggning och utifrån ett genomsnitt över året, eftersom förslaget tar hänsyn till detta så de är positiva till förslaget.

PL tackade för förtydliganden vid ett bilateralt möte med ERA. De förstod den tuffa situationen, men är inte glada med förslaget. De menade att man även måste beakta situationen på den nationella marknaden. Det största bakslaget med förslaget är att det endast fokuserar på ansökningar till flera MS, där finns så klart nyttor, men inte för mindre sökanden i MS som Polen där kostnader är lägre. PL efterlyste en konsekvensanalys. För några få ansökningar finns nyttor, men för 90% av ansökningarna går kostnaderna upp. PL stöttade SE om OSS-avgiften som de ser som det största problemet, det finns ingen legal grund för denna. De har förstått att kommissionen har en annan uppfattning, men OSS-avgiften kan inte anses vara inom tillämpningsområdet. De kommer att överväga slutförslaget, men de inte nöjda med nuvarande förslag och kan inte rösta ja till detta. PL beförde även att hanteringen av OSS-avgiften på sikt leder till ökade avgifter enbart för att kräva in avgiften. De bad kommissionen reflektera om det är värt att ta ut en avgift mot nationella ansökningar i förhållande till den ansträngning som krävs.

Kommissionen menade att konsekvensanalysen för ERA-förordningen är den som gäller och att de nu bara implementerar vad som krävs. Det finns inget område för en ny analys. För en ansökan till flera MS är det i de flesta fall tillverkaren som söker om godkännande, eftersom de då får ett godkännande som gäller för en större marknad.

ERA tackade för förslaget om en konsekvensanalys och menade att det vore en fördel att kunna visa på nyttorna. Den skulle även kunna tydliggöra konsekvenserna av att inte öka avgifterna. Om ERA inte ökar avgifterna så uppfyller de inte heller kraven om full kostnadstäckning, ERA var positiva till att ta fram en analys som visar konsekvenserna av att inte höja avgiften vs. att höja avgiften.

Kommissionen menade att detta inte är ett fall där vi har olika val att ta ställning till, men om ERA kan visa konsekvenser av att inte höja avgifterna så är det bra.

DK erkände och accepterade principen om full kostnadstäckning, de accepterar därmed även ökningen. DK stöttade SE om OSS-avgiften för nationella ansökningar, men förslaget är inte acceptabelt. OSS-avgiften är det största problemet som finns med förslaget idag. DK förklarade avslutningsvis att de inte kan godta förslaget om det omfattar OSS-avgift för nationella ansökningar.

BE stöttade förslaget. En ökning av avgifterna är nödvändig för att ERA ska kunna göra jobbet. Men de håller med DE och SE om att processen måste vara till nytta för sökanden. De efterlyste en

konsekvensanalys av påverkan för sökanden och en översyn av regelverket och välkomnade återkoppling kring fjärde paketet.

Kommissionen svarade att de också vill arbeta med förbättringar utifrån erfarenhetsåterföring.

IT höll med SE, vi måste minska tid och kostnader, annars kunde vi ha levt med det tidigare paketet. De stöder principen om kostnadstäckning, men det är inte poängen. IT ser en ökning av timkostnaden men även en reduktion av tidsåtgången, de undrade om ERA till nästa gång kan visa exempel på totala kostnader och jämföra med tidigare för att förstå om sektorn spenderar mer eller mindre. Målet är att minska kostnader för ansökningar, inte själva timavgiften. Problemet med avgift för nationella ansökningar måste lösas.

LT stöder liksom tidigare talare principen om full kostnadstäckning, men har problem med OSS-avgiften. Avgiften gör att kostnaden mer än dubblas i LT. Avgiften är större än kostnaden för NSAs granskning av ett gemensamt säkerhetsintyg. Målet måste vara att minska kostnader. LT önskade återkoppling på sitt förslag om att minska kostnader för nationella ansökningar eftersom de använder OSS mindre.

ES menade att förslaget har positiva delar t.ex. införande av fasta avgifter. ES uppmuntrade ERA att införa fasta avgifter även för andra delar. De stödjer full kostnadstäckning, men ökningen av timtaxan ökar även kostnaden jämfört med tidigare. OSS-avgiften kan inte anses utgöra en service, sökande är tvingade att använda verktyget. ES stödjer SE om behovet av att förenkla processer för att minska tidsåtgång och kostnader. De stödjer även ITs begäran om konkreta kostnadsexempel jämfört med tidigare.

ERA svarade att de redan åtagit sig att göra en konsekvensanalys. ERA menade att de självklart har inflytande över processen, men även sökanden och kvalitén på ansökningar. Antalet timmar är proportionerligt mot kvalitén på ansökan. Det finns även fall där sökanden har utnyttjat ERA som konsult. Dessa får då betala mera, annars vore det diskriminerande. En konsekvensanalys är ett bra förslag för att RISC ska kunna ta ställning. En tydlig beskrivning av kostnader och konsekvenser av att inte höja avgifterna.

Gällnade förslaget från LT så ifrågasätter inte ERA att användning av OSS är mindre. Men de utgår från tidsramarna i direktiven som är de samma. Funktioner och stöd i OSS är de samma oavsett vem som är godkännandemyndighet. ERA ser inget stöd för en sådan

differentiering. Eftersom ERA ska täcka den fulla kostnaden så innebär det i så fall ökade kostnader på andra ställen.

Kommissionen lovade ett skriftligt svar till LT. Därefter gick förslaget igenom artikel för artikel, men kommissionen önskade ingen upprepning av de generella kommentarerna.

SE påtalade tidigare skriftlig kommentarer om felaktig numrering i artikel 1.4.

Kommissionen svarade att de beaktat detta genom att förslaget nu inför en ny punkt 2a istället för en ny punkt 2, därmed påverkas inte numreringen längre.

FR påtalade gällande ändringen av artikel 10 att det inte finns någon 10.4 i nuvarande text att ersätta, kommissionen måste se över så att texten blir sammanhängande.

DE stödjer FR och har skickat skriftliga kommentarer kring detta.

Kommissionen konstaterade att FR och DE har rätt, felet kommer att korrigeras.

PL efterlyser tydliga övergångsbestämmelser som säger att nya avgiften inte gäller för pågående ansökningar.

SE efterlyste återkoppling kring förslaget att ta bort OSS-avgiften för förhandshantering (pre-engagement) eftersom det ändå tillkommer en avgift när ansökan skickas in.

ERA svarade att förhandshantering är en separat ansökan och att den inte alltid åtföljs av en ansökan.

SE undrade om det var möjligt med en mera flexibel lösning som inte tar betalt igen om förhandshantering åtföljs av en ansökan till OSS.

ERA svarade att de kan överväga en minskning när förhandshantering åtföljs av en ansökan, kanske inte med 100% eftersom det är två separata processer, men de kan överväga en rabatt.

SE tackade ERA, detta kan vara en bra möjlighet att förbilliga.

SE anmälde att vi vill ha en skriftlig anteckning om våra invändningar till protokollet och har även skickat en sådan till kommissionen (se bilaga).

ERA påminde om att OSS för närvarande inte finansieras alls. Budgetmyndigheten ansåg att OSS borde täckas av avgifter. Men vi får nu kommentarer från MS om att det inte ska vara en avgift. Utan pengar kan ERA inte göra något.

Kommissionen återkommer med ett uppdaterat utkast och eventuellt en skriftlig omröstning innan nästa RISC så att ERA kan få in de pengar de så desperat behöver.

16 Update on Hyperloop: Definition of a Regulatory Framework – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 16 - RISC_HL EU Regulatory Framework*



Bakgrund

Information från kommissionen om aktuella initiativ kring Hyperloop.

Handlingslinje

- 48. SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade pågående arbete med att ta fram ett legalt ramverk för Hyperloop, se presentation.

Kommissionen samarbetar med olika aktörer/promoters, även utanför EU. Det pågår utveckling av funktionell definition av Hyperloop och även säkerhet är viktigt. De har i mars mottagit studie om legalt ramverk där man har analyserat existerande standarder och se vad de kan ta med sig från järnväg, flyg och rymd. Ett antal forsknings- och standardiseringsarbeten pågår bl.a. Hypernex som ingår i Shift2Rail.

Hyperloop ingår i åtgärd 47 i strategin för smart och hållbar mobilitet, och även åtgärd 48 där man sätter upp en ny grupp för nya tekniker.

Syftet är att stödja driftskompatibla lösningar och undvika utveckling på olika håll i olika riktningar. Försöka skapa harmoniserade produkter, främst inom EU, men helst globalt. Det har tagits fram egenskaper och principer för ett legalt ramverk. De vill skapa tydlighet gällande villkor för utveckling, testning och validering och betonade att förutsättningar för finansieringslösningar tär tydliga från början av processen.

HL ses som ett nytt transportslag, inte ett tillägg till järnväg eller flyg. Man vill lära från andra transportslag, mest kopplat till järnväg, men även flyg där EASA är inblandade i diskussionerna.

De avser att starta med en konsekvensanalys under nästa år. Diskussioner med MS, andra regleringsorgan (ERA/EASA) och standardiseringsprocessen har startat.

Det finns en indikativ tidsplan med milstenar. De ser en möjlig start efter 2030 och vill därför ha ett legalt ramverk på plats till 2025. Eftersom utvecklingen pågår så är milstenar och deadlines flexibla och kommer att förändras. Det finns stora oklarheter hur tekniken kommer att utvecklas och hur man ska uppnå driftskompatibilitet. Tidsramarna för ett ramverk är beroende av utfallet av förhandlingar. Hur villiga MS är att investera i Hyperloop är fundamental för framdriften.

På en fråga om godkännande och NSAs roll svarade kommissionen att det kommer att undersökas i konsekvensanalysen. Eftersom syftet är att skapa ett enhetligt system borde NSAs roll vara begränsad. Mycket av NSAs roll idag är att hantera nationella regler och egenheter, vilket man hoppas kunna undvika. Möjligen finns en roll för NSA i tillsyn, men detta är mest spekulationer. OTIF frågar om man överväger att införa s.k. Hyperloopkorridorer, vilket kommissionen besvarar att det inte är omöjligt, men att inget är avgjort.

17 Cleaning-up of national rules in the field of safety, operations and fixed installations: state of play – presentation by the Commission and the Agency

Dokument

- *Item 17 - State of Play NR*



Bakgrund

Statusrapport från kommissionen och byrån om arbetet med upprensning av nationella regler.

Handlingslinje

49. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen om status för upprensning av nationella regler. Inget att tillägga utöver presentation, se presentation.

18 Cooperation with international organisations(O):

18.1 OTIF latest developments – presentation by OTIF representative and the Commission(O)

Dokument

- *Item 18.1 - OTIF Developments*



Bakgrund

Sedvanlig återrapportering om senaste utvecklingen inom OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail).

Handlingslinje

- 50. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från OTIF. Inget att tillägga utöver presentation, se presentation.

18.2 OSJD latest developments – presentation by the Commission(O)

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Sedvanlig återrapportering från kommissionen om status i förhandlingsarbetet med OSJD (Organisation for Co-Operation between Railways).

Handlingslinje

- 51. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att OTIF är villiga att utöka samarbetet med OSJD, en utökning som kommissionen stöttar. Men det finns ett motstånd från OSJD-medlemmar mot att utöka samarbetet. Kommissionen ville ta del av eventuell information om uppstartade förhandlingar från berörda MS.

19 A.O.B

19.1 Complaint on modification of EN45545 – presentation by the Commission

Dokument

Item 19.1 - BATEGU@RISC-final



Bakgrund

Presentation från kommissionen om klagomål på ändring av standard *EN45545 - Järnvägar - Järnvägsfordons brandsäkerhet*.

Utifrån en pågående diskussion om en eventuell sänkning av kraven på brandmotstånd i EN45545 i syfte att minska kostnaderna har kommissionen mottagit ett klagomål från en tillverkare av gummikomponenter för järnväg. Klaganden hävdar att sänkning av kraven utgöra en säkerhetsrisk.

Kommissionen har efterlyst en motivering till sänkningen av kraven från CEN. I händelse av en omotiverad sänkning av säkerhetsbestämmelser i en EN-standard kan kommissionen överväga att inte hänvisa till en ny version av standarden i TSD eller i listan över harmoniserade standarder som publiceras i unionens officiella tidning.

Handlingslinje

52. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

SFR (*anm. CEN/CENELEC/ETSI Sector Forum Rail*) påtalade att klagande har varit delaktiga i arbetet med att ta fram ny standard, men att övriga deltagare inte höll med om kommentarerna. Det har redan varit breda diskussioner, men krävs ytterligare diskussioner, det finns ingen dold intention att sänka säkerheten. De hoppas kunna klargöra detta inom kort så att standarden kan erkännas som en harmoniserad standard. Standarden är röstad, så den officiella versionen är tillgänglig.

19.2 List of representative bodies: association of European rail-rolling stock lessors (AERRL)

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Enligt artikel 38.4 i ERA-förordningen (2016/796) får byrån inrätta ett nätverk av representativa organ från järnvägssektorn inom EU, förteckningen över dessa organ skall definieras av kommissionen.

Förslag från kommissionen om att lägga till "Association of European Rail-Rolling stock Lessors (AERRL)" till listan över representativa organ.

Handlingslinje

53. **SE kan** acceptera förslaget.
54. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Det var inga invändningar mot förslaget att lägga till AERRL till listan över representativa organ.

19.3 COM Proposal on Artificial intelligence – impact on rail interoperability

Dokument

- *Item 19.3 - COM Proposal on Artificial intelligence impact on rail interoperability*



Bakgrund

Information från kommissionen om förslaget till harmoniserade regler för artificiell intelligens¹² och dess påverkan på järnvägssystemet.

FR efterlyste vid expertgruppsmötet 9-10 juni information från kommission om kommande förslag till EU-förordning om Artificiell Intelligens (AI) och dess påverkan på driftskompatibilitetsdirektivet och krav i TSD.

¹² [Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens \(rättsakt om artificiell intelligens\) och om ändring av vissa unionslagstiftningsakter.](#)

Handlingslinje

55. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade kortfattat pågående arbete kring Artificiell Intelligens (AI), se presentation.

Kommissionen betonade att presentationen utgår ifrån nuvarande text som kan förändras i förhandlingarna. Det är ett pågående arbete och presentationen är mest för att göra oss uppmärksamma på det. Frågan är inte tillräckligt reglerad, därför är det svårt att förstå vilken innebörd det har för järnvägen. Förslag kommer om några år. Inget konkret föreligger än. Nyckelord är robusthet, säkerhet, riktighet och några andra. Syftet – tillämpningsområdet – för AI-regelverket är svårt att definiera och förklara idag, då formuleringen pågår och utkastarbetet pågår.

19.4 Standardisation request

Dokument

- *Item 19.4 - Info on Rail Standardisation Req*



Vad hände

Presentation from kommissionen om status för arbetet med ny standardiseringsförfrågan, se presentation.

Kommissionen ansvarar för att förbereda och utarbeta standardiseringsförfrågningar till de europeiska standardiseringsorganen. Nuvarande standardiseringsförfrågan utgick från direktiv 2008/57 som upphörde att gälla 31 oktober 2020.

Arbete med en ny standardiseringsförfrågan till CEN/CENELEC om standardisering under fjärde järnvägspaketet pågår. Efter konsultation med sektorn kommer utkast till standardiseringsförfrågan att skickas till standardkommittén ("Committee of Standards") för röstning vid nästa möte i november 2021.

20 Next RISC meeting: XX XXX 2021 (subject to meeting room availability)

Handlingslinje

56. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte är den 16-17 november 2021. Kommissionen hoppas på fysiskt möte, under förutsättning att det är möjligt.

Kommissionen kommer att skicka ut en kort enkät där de efterlyser input på framtida arbetssätt med digitala, hybrid eller fysiska möten.

Skriftliga röstningar om undantag från TSD kommer inom några veckor.

Items for information only

Dokument

- *Item for info - DVo4EN14 - State of play of the acts voted - RISC 91*
- *Item for info - Implementation of TSIs - list of non-applications (derogations) DVo3EN15 RISC91 - July 2021 clean*
- *Item for info - RISC91 Rolling plan*

