

Datum 2022-11-07 Dnr/Beteckning TSJ 2022-4629

Handläggare
Robert Hellström, Sten-Olov Södergård
Väg och järnväg
Spårtrafik
Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 25th meeting

Tid/Plats: 27 oktober 10:00–18:40

Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Robert Hellström, Transportstyrelsen
Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

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

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

Agenda för mötet

1 Opening of the meeting and adoption of the agenda

Dokument

- *KF to 4RP Expert Group +RISC - 27 October invitation*



Bakgrund

Kommissionen har i inbjudan angett att mötet kommer att fokusera på följande TSD: er:

- Kommissionens icke-dokument/non-paper för TSD:erna INF/ENE/PRM.
- Icke-dokument/non-paper från kommissionen för TSD: er för WAG/Loc&Pas/NOI/ERATV/RINF.

- Presentation av kommissionens förslag till genomförandeakt för TSD CCS.

Handlingslinje

1. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen hälsade välkommen och öppnade expertgruppsmöte #26, som är ett förberedande möte inför RISC-mötet i slutet av november. Diskussionerna utgår från de ”non-paper” som skickats ut. Det finns även ett utkast på den legala texten som genomgått granskning av kommissionens juridiska tjänst (”legal service”). Vissa av kommentarer finns kvar i dokumentet för att vi enklare ska förstå bakgrund till vissa ändringar. Det har även skickats ut en presentation om arbetet med TSD Trafikstyrning och Signalering (TSD CCS). Arbeta med slutgiltig text kvarstår, men ett nytt utkast kommer att skickas ut 28 oktober.

TSD Drift och Trafikledning (TSD OPE) är inte med på agendan för dagens möte, men kommissionen kommer att ladda upp en ny version inom kort, för att kunna ha diskussioner vid RISC.

Som tidigare informerats sker ingen röstning vid RISC i november. Gemensambereidningen inom kommissionen (Interservice Consultation) beräknas vara färdig inom kort, därefter genomförs en månads riktad publik konsultation, Stakeholder consultation. Beroende på utfallet vid RISC, kan det behövas ett ytterligare expertgruppsmöte i december, men kommissionen vill helst undvika detta eftersom de ändå genomför många möten och bilaterala möten. Det återstår fortfarande bilaterala möten för att diskutera inskickade kommentarer. De hoppas ha en text som är stabil i slutet av året. Om allt ser riktigt bra ut kan de ev. genomföras en röstning via skriftligt förfarande, men mera troligt är att röstningen sker vid RISC-mötet som är tidigt i februari 2023.

RISC-mötet i november kommer att vara ett hybridmöte. Det är flera deltagare som efterfrågat ett fysiskt möte. Det kommer även att erbjudas tolkning, både i rummet och on-line, på de språk som normalt ingår (DE, FR, EN, PL, ES, IT). Kommissionen uppmanade representanterna att registrera sig före 15 november så kommissionen vet vilka som kommer att delta fysiskt.

Dagens agenda börja med "megapack", sedan ändringar för infrastruktur-TSD:erna och TSD för rullande materiel, även TSD Buller (NOI), Europeiska fordonstypregistret (ERATV) och järnvägsinfrastrukturregistret (RINF). Därefter en presentation om status för TSD CCS.

En stor MS undrade när den publika konsultationen börjar. Kommissionen svarade att det återstår att stänga ett par punkter med kommissionens jurister, vilket de hoppas ska vara klart inom några dagar. Dock så är det helgdagar i Belgien och Frankrike i början av nästa vecka.

Samma MS undrade om konsultationen kommer att ske utifrån "non-papers" eller utkast till förordningar?

Kommissionen svarade att det måste vara på utkast som godkänts av kommissionens jurister. Konsultationen blir på hela den legala texten med skäl (preamblar), artiklar och bilagor. Konsultation sker i slutet av oktober eller början av november och kommer att pågå under 1 kalendermånad.

EIM framförde kritik mot att dokumenten bara innehöll en del ändringsmarkeringar och inte alla ändringar. Det blir svårgranskat när inte alla ändringar är markerade. Deras analys av omärkta ändringar pågår, de reserverar sig därför att det kan komma ytterligare kommentarer. Det är inte effektivt att MS och alla deltagare måste genomföra övningen att jämföra ändringar mot ursprungstexten. Flera deltagare instämde i kritiken.

Kommissionen menade att de ändringar som utelämnats är av redaktionell karaktär. Eftersom akterna innehåller ändringsförslag så

framgår det vad som är ändrat i nuvarande akt. Men inte hur själva förslagen ändrats över tid, det skulle bli oläsligt. Kommissionen förstår att det kan vara frustrerande, men de kommer i sin genomgång att tydliggöra var det skett substantiella ändringar.

2 Megapack

Dokument

- *4RP EG - 27 October - draft Act - Mega Pack*



Bakgrund

"Megapack" är en samlingsakt som innehåller ändringar av alla TSD: er utom TSD CCS och TSD OPE.

Innehållet är okontroversiellt och byter i princip bara ut de tekniska bilagorna till respektive TSD.

Handlingslinje

2. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gick igenom förslaget artikel för artikel.

En MS påtalade att det i artikel 5(1) görs ändringar i bilagan som sedan ersätts. Dessa ändringar borde istället ske i själva bilagan.

Kommissionen instämde i detta.

En stor MS påtalade att byråns rekommendation för TSD NOI innehöll en artikel 7a med en ytterligare övergångsbestämmelse, men den återfinns inte i utkastet. De undrade vart den tagit vägen.

Kommissionen menade att motsvarande text återfinns i bilagan.

Samma MS menade att de hittade övergångsbestämmelsen, men inte ytterligare artikeln. Kommissionen skulle kontrollera detta.

En stor MS påtalade att skäl 6 även refererade till TSD OPE, men att OPE inte omfattas av akten. Kommissionen menade att det är korrekt

att TSD OPE omnämns eftersom ändringar kopplade till kombitransporter påverkar även OPE, även om genomförandeakten inte ändrar OPE.

En MS undrade varför ERATV inte var en del av akten. Kommissionen svarade att ERATV är ett kommissionsbeslut, och kommer därför att hanteras i en separat akt.

Kommissionen önskar eventuella ytterligare kommentarer skriftligen.

3 Commission non-papers for INF/ENE/PRM TSIs

Dokument

- *4RP EG - 27 October - INF TSI*
- *4RP EG - 27 October - ENE TSI*
- *4RP EG - 27 October - PRM TSI*



Bakgrund

Transportstyrelsen har tillsammans med andra nationella säkerhetsmyndigheter och sektorsorganisationer deltagit i arbetsgruppen för revidering av TSD (TSIs WP). TS har löpande analyserat och kommunicerat med svenska sektorn om ändringsförslagen.

Alla ändringsförslag (CR:ar) kopplat till TSD för fasta installationer, förutom CR171 (som avser genomförandebestämmelser i kapitel 7 i TSD:erna), har beslutats i TSIs WP. Återstående frågetecken är därför främst kopplade till dessa genomförandebestämmelser i TSD INF & TSD ENE.

INF & ENE

Den förändring som är av särskilt intresse är den som rör hur TSD:en ska tillämpas i samband med åtgärds-kategorin ”ombyggnad” av befintliga anläggningar.

Tidigare har praxisen vid tillämpningen varit att TSD ska tillämpas för de förändrade delarna av anläggningen. Dock har följande text föreslagits:

“For the upgraded infrastructure subsystem, the application of this TSI shall be compulsory, and applied fully to the upgraded subsystem within the geographical coverage of the upgrading. The geographical coverage of the upgrading shall be defined based on locations and shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem associated with the tracks that are subject to the upgrading.”

Diskussioner har pågått i arbetsgrupper ledda av ERA, där flera representanter från nationella säkerhetsmyndigheter och intresseorganisationer har invänt mot skrivningen ”*applied fully*” då det innebär att samtliga krav i TSD:en ska tillämpas på alla delar av anläggningen (inom ett geografiskt definierat område) och inte enbart de krav i TSD som är relevanta för den del av anläggningen som avses att byggas om. Det vill säga skrivningen skulle tvinga fram mer omfattande ombyggnationer som ur infrastrukturförvaltarens synvinkel inte är ekonomiskt försvarbara.

Ifall en TSD ska tillämpas på hela anläggningen (inte enbart de förändrade delarna av den) inom ett geografiskt definierat område så anser Transportstyrelsen att det i vissa fall kan innebära:

- Påtvingad anpassning av infrastruktur som egentligen inte är föremål för ombyggnaden, men som fortfarande ligger inom det geografiskt definierade området, vilket kan leda till ytterligare kostnader för vissa projekt där ombyggnad förekommer.
- Utökade kontroller av anmält organ, vilket kan leda till ytterligare kostnader för vissa projekt där ombyggnad förekommer.

Transportstyrelsen anser dessutom att definitionen av ”ombyggnad” i artikel 2.14 i driftkompatibilitetsdirektivet (EU) 2016/797 (”sådan större

arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta...”) antyder att det ska vara möjligt att bygga om ”del av delsystem”, d.v.s. del av en infrastrukturanläggning”.

Kommission har strukit ”fully” från ERA:s rekommendation. Detta är positivt och är i linje med vad Transportstyrelsen vill. Dock är det problematiskt med skrivningen “...shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem...” som i sin tur får i princip samma effekt som ”applied fully”, då man tvingar att samtliga ”grundläggande parametrar” ska vara uppfyllda för delsystemet inom det geografiskt definierade området. För att det ska vara konsekvent och att borttagandet av ordet ”fully” ska få avsedd verkan så bör den andra delen av kravet (“...shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem...”) också omformuleras på ett sådant sätt att ombyggnad av del av delsystem inte i onödan fördyras.

I det nu aktuella förslaget finns en lydelse om när TSD:en ska tillämpas gällande befintliga delsystem av infrastruktur (lydelsen i informell översättning: ”7.3.2 (7) ”Större utbyte” inom ramen för en ”modernisering” ska systematiskt ersätta delar som inte överensstämmer med TSD eller delar av det med TSD-kompatibla delar.”

Vid en översiktlig bedömning ter sig förslaget inte omedelbart innebära någon skärpning. Dock framstår det som att tolkningsläget återgår till samma tillämpningsdilemma som före TSD-revideringen, d.v.s. att det innebär att man ånyo står inför tolkningen vad som är större än mindre (how big is big!?). Transportstyrelsen bör be kommissionen om förtydligande i frågan.

PRM

Gällande reglerna för hantering av ändringar av rullande materiel i drift eller av en befintlig typ av rullande materiel ska vara de som anges i TSD Loc&Pas¹, avsnitt 7.1.2 och i TSD PRM, tillägg F. Vidare avseende

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel

reglerna för utvidgning av användningsområdet för befintlig rullande materiel i drift före den 19 juli 2010 eller som har ett tillstånd i enlighet med direktiv 2008/57/EG ska materielen uppfylla de krav som anges i TSD Loc&Pas, avsnitt 7.1.4.

Den övriga ändringen som nu är av större intresse avser tillämpningsregleringen, vilka inryms i det nya tillägget P. Förslaget inrymmer två kategorier av ikraftträdandefrist; enligt tabell 1 7 år och tabell 2 särskild övergångsfrist. För tabell 1 anges att för TSD-klausuler upptagna i tabellen (exempelvis om sittplatser, rullstolsplatser, ytterdörrar, etc.) och som leder till överensstämmelse med föregående TSD inte systematiskt till överensstämmelse med den gällande TSD. För projekt som redan befinner sig i konstruktionsfasen när den nya lydelsen TSD träder i kraft, kan kravet från den tidigare TSD:en fortfarande gälla under en varaktighet av 7 år från det att den nya lydelsen av denna TSD träder i kraft. Projekt i produktionsfas och rullande materiel i drift påverkas inte av TSD-kraven i tabell 1. Tabell 2 har inte utvecklats än.

Transportstyrelsen som varit medverkande i det fortlöpande arbetet avseende denna TSD, och som haft regelmässigt utbyte med den referensgrupp bestående av berörda branschföreträdare, bedömer att förslaget är balanserat och kan godtas.

I den nya modellen föreslås för hur och när nya krav i TSD ska bli tillämpliga på järnvägsmateriel införas även i TSD PRM. Vilka krav som ska hänföras till modellens olika kravkategorier har ännu inte diskuterats.

Oaktat att förslaget som sådant kan godtas föreligger ändå vissa regleringstekniska detaljfrågor. Det föreligger fortfarande ovisshet gällande bilaga G2 då arbetsgruppen ännu inte fastställt något konkret ställningstagande inför expertgruppmötet. Den ena frågan gäller ERASAD ("Inventory of assets") där en tidigare skrivning indikerade om att systemet inte fick länkas till andra databaser (underförstått

– Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem, EUT L 356, 12.12.2014, s. 228–393

RINF). Den skrivningen har strukits då ERA inte längre uppfattar att någon risk föreligger.

Det som är nytt avser Bilaga G2; "door finding signals". ERA nu ändrat sig och lagt valt att specificera signalen. Arbetsgruppens för PRM inställning är positiv till att man ha nu ar fram en enhetlig signal

Handlingslinje

3. **TS kan** begära förtydligande av kommissionens begrepp "major substitution" i TSD INF 7.3.2 (7) i samband med ombyggnad,
4. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gjorde en genomgång av texten och kort beskrivning av ändringsförslagen och att utkastet är resultatet efter att Legal Service gått igenom förslaget.

CER påtalade gällande punkten (3) att "*existing structures*" bytts ut mot "*existing infrastructures*", vilket ger en annan innebörd och föreslår att istället borde anges "*structures*" istället för "*infrastructures*".

Kommissionen svarade att det gjorts en generell ändring av "*structure*" till "*infrastructure*", så det är troligen bara ett redaktionellt fel.

EIM stödjer CER om "*structures*". De förstår inte heller kopplingen till TEN-T och "*shall*" ska fungera tillsammans med "*as reasonable practicable*".

Kommissionen svarade att de försöker beskriva att TEN-T-kraven och driftskompatibilitetskraven är skilda och inte påverkar varandras krav. TEN-T anger minsta prestandakrav. TSD anger inget krav att en linje ska vara av en viss kategori, men när kategori valts ska man uppfylla kraven i kap. 4. Vissa krav på hastighet, plattformslängd etc. är inte obligatoriska i TSD, men i TEN-T-förordningen kan de vara obligatoriska.

Det blev en diskussion om hur TSD och TEN-T-förordningen refererar till linjekategori P400 som är definierad i en UIC-standard. I TEN-T-förordningen introduceras en ny prestandaparameter för kodifiering för TEN-T-nätverk. Kommissionen var tydliga med att de inte kommer att referera till UIC-dokument direkt, varken i TSD eller i TEN-T. De avser att överföra kodifieringen till standarder. Till dess ger UIC-standarderna presumtion om överensstämmelse ("*presumption of conformity*"). Kodifiering av linjen finns tillgänglig i RINF.

CER ifrågasatte om det är tillräckligt att ha P400 i RINF utan att definiera i annan TSD. De anser att det blir ett gap när man inte tydliggör i TSD vad som är P400.

Kommissionen var öppna för en fortsatt teknisk diskussion. De vet att det finns en diskussion i rådet om TEN-T. De vill säkerställa att P400 och kraven är tydliga för laster och vagnar etc.

CER menade att det är svårt att få en överblick av alla ändringar i TSD som gjorts utifrån kombitransporter. De efterlyste en genomgång vid nästa RISC, eller en sammanställning över alla ändringar i TSD för att förstå vidden av alla ändringar.

Kommissionen svarade att man istället för att ha göra en egen akt möjliggöra kombitransporter genom att lägga in texten in i TSD WAG, TSD INF och TSD OPE. I ERAs arbetsgrupp TGW FCT ("*Facilitation of Combined Transport*") finns en vägledning som beskriver ändringarna och hur systemet hänger ihop.

Kommissionen svarade att man gjorde en presentation i juni, men de kan dela utkastet till vägledning.

De blev en längre diskussion om punkten (15) och krav från sektorn på att exkludera perronger som används av fordon för lokaltrafik och duospårvagnar. CER hade åsikter kring ordet "only" och menade att de flesta MS inte tillämpat reglerna på det sättet tidigare. Ordet "only" i lydelsen leder till konsekvenser som ännu inte bedömts till fullo. Förhållandet mellan tåg och plattform är en kritisk fråga för både JF och IM. Därför borde en fortsatt diskussion äga rum. Frågan blir mer

angelägen när det är fråga om mixad trafik (järnväg-tunnelbana). Så beroende på hur man tolkar regeln kan det innebära ett hinder för nya affärsidéer som avser mixad trafik. Särskilt när det omfattar tunnelbana.

Kommissionen menade att syftet med plattformshöjden i TSD är att uppnå driftskompatibilitet. Det finns inga retroaktiva krav om att uppdatera höjden, men när det ändå sker ändringar känns det som en förlorad möjlighet om det inte görs anpassningar till TSD. Kravet har funnits sedan 2014. Om man tar bort "only" så försvinner policyinitiativet.

CER menade att det är möjligt att ta bort "only" om man tydliggör att det är utifrån existerande trafikupplägg.

Kommissionen menade att lokaltrafik som ingår i det europeiska järnvägsnätverket inte omfattas av undantagen i direktivet, såvida det inte är specialfallet där de har egna plattformar, mixad trafik är del av TSD. Implementeringen i EU ger inte den begränsade tillämpningen för plattformar som används av fordon utanför tillämpningsramen. Dessutom ska kravet tillämpas vid ombyggnad och modernisering, vilket ger berörda parter gott om tid att planera. Syftet är att nå en harmoniserad lösning av plattformshöjder, och att det därför inte är önskvärt att medge alternativ.

Slutligen enades man om att undantagen i kap. 7.3.2 förmodligen kan vara tillräckliga för att uppfylla sektorns önskemål.

SE tackade för en positiv utveckling av texten i 7.3.2, men att det återstår problem med punkten 7; "*Major substitution*". Vad utgör "*major*"? Detta riskerar att ta oss ett steg tillbaka till diskussionerna om "*how big is big?*" Finns det en möjlighet att indikera eller förtydliga vad som avses?

Kommissionen svarade att man redan förtydligat vad som är en ombyggnad, och de flesta fall faller in under ombyggnad. Vad som återstår att urskilja vilka underhållsåtgärder som innebär att man måste tillämpa TSD.

SE menade att om man inte kan beskriva vad som är "major" så kanske det går att definiera vad som är ett mindre, d.v.s. inte "major".

Kommissionen menade att ingen blir mera glad om man kan hitta en gemensam definition. Principen är att det man byter ut ska vara TSD-kompatibelt.

SE replikerade att vi i så fall inte längre är lika positiva som i inledningen av anförandet, "major substitution" är ett viktigt koncept.

Kommissionen höll med om detta.

SE fick stöd av andra MS som menade att osäkerheten kring "major" kommer att leda till tolkningsproblem.

CER sade att man inte förväntat sig frågan från en MS. Detta diskuterades redan 2 år sedan. Skickade en state of play för EU, och som skiljer sig åt. Man ser svårigheter med att definiera ett sådant krav, de tycker att det är bättre att arbeta med prestandaparametrar istället för tröskelvärden. Vidare i diskussionen om (7) avser där man lagt till ett "shall". Måste se till exakt lydelse. Med detta "shall" ändrar man definitionen av underhåll. För ombyggnad är det obligatoriskt, men med denna definition så gör man det obligatoriskt att uppgradera till TSD-kompatibla komponenter även om man bara byter ut en icke TSD-kompatibel del. Man ska inte skapa hinder för att underhålla, därför föreslår man att behålla "should", annars får det för stor påverkan.

Kommissionen förklarar att detta är en rättsakt med bindande verkan, varför den måste vara entydig. Kommissionen frågar om det ska vara ett krav vid större ombyggnationer eller ska om det ska tas bort. Som påpekats gjordes ett bra jobb med att definiera prestandakrav för att bestämma när TSD-krav ska triggas. Vet inte om det är någon vits att behålla "major substitution"...

DK frågar, gällande 7.3.1, om man med begreppet avser samma innehåll som anges i definitionen i driftskompatibilitetsdirektivet, till vilket kommissionen svarar att det inte är en definition av ombyggnad.

Försöker fånga påverkan på prestanda och definiera kriterier för prestanda.

Genomgången fortsatte om t.ex. standarder eventuellt kommer att ändras ytterligare, men man ser ingen påverkan på den legala texten, utan bara ändring av gällande version utifrån standardiseringsarbetet.

CER påtalade generellt för alla bilagor om det är möjligt för ERA att tillhandahålla konsoliderade versioner, och att det vore positivt om alla standarder kan uppdateras.

Kommissionen förtydligade att fram till röstningen vid RISC går det att uppdatera referenser till standarder. Men måste ske via ERAs försorg.

En stor medlemsstat återknyter till Appendix R, om en ny öppen punkt för att ta hänsyn till LX, samma för OPE. Utifrån bilaterala samtal förstått att det skulle infogas i TSD, men att det inte gjorts. Medlemsstaten ber om bekräftelse att det kommer att ske.

Kommissionen känner till problemet, men överväger vilket som är bästa sättet att hantera. Bättre med specialfall. Och detta gäller flera MS. Kommissionen ber MS meddela eventuella problem med LX. Man poängterar att det inte finns krav på LX. Ingen av grundparametrarna i kap. 4 förhindrar MS att fortsätta implementera nuvarande strategi för LX. Alla LX i EU kan göras kompatibla med INF TSD. Men problemet att implementera i olika MS leder till olika driftskrav som måste in OPE. Men då måste man även hantera tekniska krav i kap. 4. Inte för nuvarande revidering, men viktigt för framtida revideringar. En fråga som vi inte hinner hantera innan RISC. Den legala frågan är om man måste identifiera som en öppen punkt om nuvarande TSD förhindrar LX. I framtiden ta fram en gemensam regim för LX.

ENE

Kommissionen fortsatte med genomgången av ENE. CER ville veta vilka de ska kontakta för att diskutera "major", varvid kommissionen

svarade att den, i likhet med vad som angavs för Loc&Pas ska diskutera detta internt och återkommer senare.

DE, om 4.2.9.2, som menar att det innehåller komplexa beräkningar för kompatibiliteten, det räcker inte att ett fordon kunnat åka där tidigare.

Kommissionen sammanfattar att detta kommits fram till efter en längre diskussion med FR. Utifrån egenheter i deras nät, skapade man en regel för FR så att man inte behöva bygga om hela nätet, och samtidigt bibehåller kompatibiliteten med fordonen.

DE tycker att om det bara rör sig om egenheter i FR nät borde det vara ett specialfall, till vilket kommissionen svarar att det inte är ett specialfall, det kräver inget från fordonen. Man kan se det som ett "halvundantag".

ERA förtydligar att detta implementeringskrav är ett halvundantag. Svårt att acceptera ett sådant otydligt bedömningsförfarande. Svårt att beskriva i TSD, men beskrivit bakgrunden korrekt. En pragmatisk lösning för FRs problem. Kommissionens beskrivning av processen är korrekt.

Kommissionen: För att tillämpa måste man visa att man ändå uppnår kompatibilitet mellan TSD-strömavtagare och infrastruktur, vilket inte görs enkelt.

FR fortsätter om ett specialfall 7.4.2.2.1. och önskar ett bilateralt utbyte kring denna förfrågan, där kommissionen svarar att det skulle varit på agendan, men eftersom FR fick skriftligt svar så utelämnades denna. Specialfall är inte till för delar av nätet. Rätt väg att indikera restriktioner utifrån icke-TSD-överensstämmelse är i RINF. Vill styra diskussionen i den riktningen.

DE återkopplar till att standarder kan uppdateras. EN 50122-1 borde uppdateras för att dra nytta av standardiseringsarbetet. CH, AUT och CER stödjer DE i denna fråga.

ERA erbjuder att man tar upp frågan på agendan till WP20 i december

Kommissionen understryker att standarder borde vara till den senaste versionen.

PRM

Efter kommissionens genomgång vill CER ta upp följande punkter: (21), (28), (56), (58).

Om (21) så ändrar den nya lydelsen i 4.2.2(5), inte ett förtydligande utan är enbart en kopiering av befintligt text. Kommissionen svarar att det bara är ett byte av standard.

Gällande (28) är det inte tydligt med bakgrunden till andra punkten, de vill inte ha den. Igen teknisk grund för att motivera. Inte ens Pr-standarderna har något förtydligande kring detta. Inte värt att ha med vid detta tillfälle.

Kommissionen frågade om man hade problem med toppytan, till vilket CER svarade jakande. Kommissionen fortsatte med att hänvisa till att IT hade problem att tolka generella krav. Därför önskan att definiera mått. Kan så klart ha en diskussion om måtten, men troligen för detaljerat för dagens möte. ERA pekade på att andra punkten tillagd som C1-krav, därför är det inte ett problematiskt krav.

SE frågade om appendix G2, dörrsignaler. Sent i processen, har inte helt gått igenom texten. ERA har ändrat åsikt och beslutat att det ska specificeras. Har det arbetats in i texten som vi diskuterar?

Kommissionen svarar att det förts en lång diskussion i TWG, dörrsignaler som idag är en option. Som ERA uppfattat finns önskemål om att göra obligatoriskt. Fick optimistiskt förslag från ERA att man skulle kunna nå koncensus.

ERA fyllde på med att säga att man upptäckte sent att det var ett problem. Möte vid Innotrans med leverantörer, fortsatta diskussioner om bilaga G, återkommer med förslag.

Ifråga om (56) har man ändrat från "should" till "shall", och kommissionen upprepade att det avser en förordning och då ska texten uttala krav.

I (58) görs en referens till två standarder, borde vara referens från annexet istället. Kräver två nya punkter, en för varje standard och en ny post i bilagan.

Kommissionen svarar att stationsförvaltare ska organisera en konsultation, men om de inte har några kommentarer så är det uppfyllt.

Ett längre utbyte mellan CER och kommissionen om användandet av hänvisningen, (57),: "this TSI". För CER är detta oklart till vilken lydelse man avser och ifrågasätter nyttan. Kommissionen fastslår att man alltid refererar till den aktuella TSD:en. Måste ha i åtanke att detta är en ändring. Så när man läser så hänvisas alltid till aktuell version. Vidare säger kommissionen att "this TSI" gäller från dagen ändringen träder i kraft. Däremot om man vill referera till en tidigare version så måste detta göras med datum, och till den version som gällde innan datum yyyy-mm-dd.

CER: pekar på att kravet redan finns i en refererad standard, och EIM fyller på med en fråga om gemensamma kriterier och prioriteringar?

Kommissionen säger att då att man får återkomma till detta. Oklart om kommissionen hinner hantera detta innan februari. Finns vissa saker i PRM som man måste återkomma till. Men troligen inte till februari.

4 Commission non-papers for WAG/Loc&Pas/NOI TSIs/ERATV/RINF.

Dokument

- *4RP EG - 27 October - WAG TSI*



4RP EG - 27 Oct
- WAG TSI.do

- *4RP EG - 27 October - LOC PAS TSI*



4RP EG - 27 Oct
- LOC PAS TSI.d

- *4RP EG - 27 October - NOI TSI*



4RP EG - 27 Oct
- NOI TSI.doc

- *4RP EG - 27 October - RINF*



4RP EG - 27 Oct
- RINF.docx

Bakgrund

WAG

Transportstyrelsen har medverkat i det fortlöpande WP-arbetet av TSD WAG. Förslagen till ändringar, justeringar och tillägg bedöms som tillfredsställande. De inkluderar bl.a. införande av den ovan under TSD Loc&Pas beskrivna modellen för hur och när nya krav ska bli tillämpliga på befintlig godkänd materiel införas.

Transportstyrelsen har i det föreliggande utkastet, 7.identiiferat att Frankrike fått ett specialfall avseende ett nationellt avläsningsområde för varmgångsdetektering med status "P". För svenskt vidkommande är en sådan statur (P) av motsvarande relevans för det svenska likalydande specialfallet och då rimligen bör ha samma status (P). Transportstyrelsen så ser vidare inte att det svenska specialfallet kan utgöra hinder för ömsesidigt godkännande/"mutual authorisation" enligt kap. 7.1.2.

Loc&Pas

Utöver tillägg och ändringar som är av teknisk karaktär är det specifikt ett förslag som upptagit mest intresse. Det rör en modell för användning av övergångsperioder under vilka befintliga fordon ska anpassas till TSD-krav.

Förslaget ifråga återfinns i kapitel 7, Annex K, i TSD Loc&Pas, som inkluderar en ny procedur för övergångshantering och som baseras på en kategoriindelning av de föreslagna ändrade kraven i TSD:en. Dessa kategorier benämns C₁-C₃, där C₁ och C₂ omfattar krav som endast träffar fordon som nyproduceras eller byggs om och C₃ omfattar alla fordon – även redan befintliga. Kategorierna har i dagsläget följande innebörd:

C₁- Ändrade krav där presumtion om överensstämmelse med tidigare TSD-krav (2014-versioner med ändringar) tillämpas, t.ex. förtydliganden, nya versioner av standarder utan ändrade krav etc.

C₂- Ändrade krav som ska vara uppfyllda sju år efter ikraftträdandet av en ny TSD.

C₃ - Kravet har en särskilt angiven annan tid för uppfyllelse (när lok eller vagnar ska uppfylla kravet i fråga), t.ex. rättning av säkerhetsfel, införande av ny teknik, retroaktiva krav som även gäller existerande fordon etc.

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

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

Det introducerar också begreppet "Certification framework", som anger kraven som används vid godkännandet och består av "initial assessment framework" samt alla nya krav som tillkommit pga. ändringar av TSD och som blivit tillämpliga under tiden fram till intyget utfärdats. Hur mycket som ändras beror på hur lång tid

projektet pågår. Det är större risk för ändringar för långa projekt eftersom fler C₂- och C₃-krav blir tillämpliga på projektet.

Tidigare begränsades certifikatens giltighet till 7 år. I det nya systemet blir giltighetstiden obegränsad (dock med hänsyn till ev. tillkommande C₃-krav). Obegränsad giltighet gäller dock inte för varianter/versioner baserade på intyg utifrån tidigare system med fas A/B. Varianter/versioner av fordon som baseras på intyg med tidsbegränsningar ärver även tidsbegränsningen.

Transportstyrelsen bedömer att intentionen att förenkla och förtydliga tillämpningen av nya eller uppdaterade (fordons-)krav i TSD är bra. Diskussionerna har främst kretsat kring definition av kategori C₃-krav. Sektorn har efterlyst tydliga kriterier för kategori C₃ och vill att samtliga C₃-krav föregås av en fullständig konsekvensanalys och en detaljerad implementeringsplan samt beslutas inom ramen för kommittéförfarande, vilket även är Transportstyrelsens uppfattning.

Transportstyrelsen bedömer att förslaget skapar en tydlig ordning för ikraftträdande av nya krav, samtidigt som det möjliggör införande av nya krav och funktioner på ett enhetligt sätt. Det kommer givetvis att uppstå diskussioner kring användningen av C₃-krav, men om förslag till sådana föregås av en ordentlig konsekvensanalys och en implementeringsplan som är förankrad med sektorn samt beslutas inom ramen för kommittéförfarande bör den föreslagna ordningen kunna fungera.

Denna eller snarlika modeller för hur och när nya krav ska bli tillämpliga på järnvägsmateriel föreslås införas i alla fordonsrelaterade TSD samt i de fordonsrelaterade delarna av TSD PRM, TSD CCS, TSD NOI och TSD SRT (säkerhet i tunnlar).

I utkastet har det i punkt 4.2.7.1.4 tillkommit bestämmelser om att det ska vara möjligt för förare att aktivera en funktion för att automatiskt upprepa blinka med strålkastarna för informera om fara. I vilka länder denna funktion ska vara obligatorisk regleras genom specialfall 7.2.3.8 a. Detta är en inarbetad signal sedan många år i branschens regelverk TTJ i Sverige, och finns också med som en rekommendation i TTJ som ett tillvägagångssätt hur förare ska agera i händelse av olika nödsituationer. Funktionen verkar inte gälla retroaktivt och drabbar

därmed inte befintliga fordon och tillträdet för dessa på nätet, och eftersom detta nämns i TTJ är det önskvärt att signalen finns. Tillkommande kostnader för leverera ett nytillverkat fordon med funktionen är högst sannolikt försumbar så är det rimligt att Sverige ingår i specialfallet då det till viss del bidrar till en högre säkerhetsnivå.

Övrigt nytt avser 7.1.1.3. som reglerar vad som gäller för särskilda fordon. Där anges att TSD och TSD Buller är frivillig utom avseende bullermätning i förarhytten. Regeln innebär krav att sökanden ska engagera ett anmält organ (NoBo) enbart för att granska EN-standard-bullermätning! Transportstyrelsen Bedömer att det kommer att föranleda en onödig kostnad. Sverige har i sina nationella regler krav på bullernivåer och mätförfarande enligt TSD Buller. Sådana krav granskas av ett utsett organ (DeBo). Transportstyrelsen utgår från att de flesta medlemsländerna har motsvarande förhållanden. Om fallet inte är så, kan det vara motiverat med ett TSD-krav (d.v.s. att NoBo utför granskningen), men annars inte. Transportstyrelsen kan föreslå granskningen kan göras av NoBo alternativt DeBo beroende på regelförhållandena.

NOI

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI² inte uppfatta att det finns något som direkt berör Sverige eller branschen på ett menligt vis.

Noteras kan dock att i den senaste versionen har kommissionen fört in ett förslag som innebär ett maximi-kav på bullernivå för friktionsblock (4.2.3 a). Det kan i detta sammanhang anmärkas att utredningen gällande kompositbromsblockens anmärkta bristande och osäkra bromsförmåga under vinterförhållanden fortfarande pågår. Kommissionens förslag om maximinivåer som inte får överskridas kan

² 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, EUT L 356, 12.12.2014, s. 421–437

eventuellt komma behöva beaktas beroende på utfallet av utredningens resultat och kommissionens beslut där gjutjärnsbromsblock skulle kunna få fortsätta att användas. I nuläget har förslaget om maximinivåkravet ingen betydelse för svenskt vidkommande.

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Medlemsstater har kommit in med synpunkter. Transportstyrelsen har inom den förlängda kommentarsfristen skriftligen lämnat in de talepunkterna gällande den aktuella TSD: en som omfattades av instruktionen för RISC 95, bland annat med anledning av de förhandlingsförhållanden som då rådde och som inte fullt ut gav möjlighet att föra fram innehållet i handlingslinjen.

ERATV³

Förordningen har genomgått vissa justeringar och tillägg varvid Transportstyrelsen befunnit att dessa överensstämmer med vad TSD:er föreskriver samt noterat att man även infört dels ett nytt kapitel om ATO (Automatic Train Operation) vilket uppfattas som positivt, dels ett annat kapitel rörande urspårningsdetektering.

RINF⁴

Denna förordning följer strikt det innehåll som regleras i andra TSD:er. De förändringar som gjorts överensstämmer enligt Transportstyrelsen det nya eller ändrade innehåll som föreskrivits i de andra relevanta TSD:erna.

³ Kommissionens genomförandebeslut av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon [delgivet med nr K(2011) 6974], EUT L 264, 8.10.2011, s. 32–54

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU, EUT L 139I, 27.5.2019, s. 312–355

Handlingslinje

5. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

RINF

Kommissionen redogör för uppdateringar för att hantera ändringar i andra TSD. Bara uppdatering av tabellen med parametrar. Diskussion om datum. Flytande deadline med start från vägledningen publiceras.

Om tågdetektering:

DE har frågor om p. (2) och (16) d.v.s. samma kommentar kring datum. Bra med relativt datum. Men vill insistera på att vägledningen måste innehålla XLM-schema för att kunna implementera.

Kommissionen säger att det står att det ska vara en guide som innehåller detaljerat dataformat, men om ni har förslag skicka dessa.

EIM stödjer förslaget om ett år efter XLM-formatet definierats.

NL undrar utifrån art. 6.1c information om speciella rutter, där man ska underrätta IM om ändringar i RINF, när detta ska ske? NL utgår från bilagorna B, C och D. Om OPE/RINF. Sektorn säger att i OPE ska finnas ett krav att allt ska gå via RINF, men oroade att de inte ska kunna ha kontakt utanför OPE.

Kommissionen anser att det i OPE är tydligt att informationen mellan RU/IM är baserad på beskrivning av infrastrukturen, det är klart och tydligt att RINF är en beskrivning av infrastrukturen. Allt utbyte av data ske via RINF. Kräver att RINF används aktivt av IM, viktig poäng, som introducerades redan 2019. Redan avklarat. Problem med vissa IM som inte fullständigt fyllt på info. Diskuteras bilateralt. Info i RINF ska även ligga till grund för linjebok. RINF måste tillåta denna information, pågående diskussion nödvändiga parametrar för linjeboken. Gett instruktioner att färdigställa diskussioner snarast, har pågått sedan 2019. **Vissa som anser att det krävs mera parametrar. Om ni anser detta, bifoga även kodad information som ska in i RINF,**

berömda appendix D. Sedan D₂ för linjeboken. Måste överföras till "codeable language" (kodbar lösning). D₃ som också måste översättas till RINF-element. Diskussioner hos ERA pågår. Annars måste vi skjuta RINF bortom februari. ERA leder arbetet under Chris Carr.

EIM vill återkomma till uttalandet vid förra mötet om gemensamt mål. Men har en oro i sektorn. IMs ansvar för att tillhandahålla data ifrågasätts inte. Men i vissa fall är parametrar inte tydligt definierade hur de ska tillhandahållas. Svårt att diskutera ruttkompatibilitet utan att ha sett hur OPE uppdaterat, t ex hur man identifierat gapet gällande ruttkompatibilitet och sedan vägen framåt. RINF inte tillräckligt stabilt för att vara enda medel för linjeboken.

CER menar att vad som är möjligt inom given tidsram är ett finjusterat D₁. Tillsammans med EIM skickar CER detaljerade kommentarer och förväntningar. Gällande RINF för linjeboken har de redan sagt att verktyget kräver fortsatt utveckling, kan inte bara vara finjustering av parametrar för att stödja linjeboken. Förstår frustrationen hos kommissionen, delar denna. Men detta borde vara en prioritering hos ERA. Inte bara register, utan även tillhörande TSD. Arbetssättet med TWG är vägen framåt för linjeboken, men inte i denna TSD enligt CER.

Kommissionen pekar på att RINF också varit i TSD i flera år. Om man ger mera tid så sker ändå inget, då tappar man fart och det blir inget resultat. Förstår problemen med linjeboken, men räknar med ert stöd under kommande månader. Ger inte upp att få RINF hållas uppdaterad gällande parametrar. Hela sektorn måste acceptera att RINF är referenspunkten för infrastrukturdata. Inte för ERA att styra iväg i annan riktning. Nu måste vi följa upp och tillhandahålla data. Måste ses seriöst på denna punkt. Man understryker att det finns andra sätt att kommunicera, men kommissionen duplicerar ansträngningen.

Kommissionen medger att det är motstridig information från ERA.

Kommissionen förväntar sig att WP ska fylla i gapen. RINF borde varit använt för ruttkompatibilitet sedan länge, känt sedan 2016.

CER uttalar vidare att vad som är möjligt inom given tidsram är ett finjusterat D1. Tillsammans med EIM skickar detaljerade kommentarer och förväntningar. Gällande RINF för linjeboken. Sagt redan att verktyget kräver fortsatt utveckling, kan inte bara vara finjustering av parametrar för att stödja linjeboken. Förstår frustrationen hos kommissionen, delar denna. Men prioriteringar hos ERA. Inte bara register, utan även tillhörande TSD. Arbets sättet med TWG vägen framåt för linjeboken, men inte i denna TSD från CERs perspektiv.

Kommissionen menar att RINF också varit i TSD i flera år. Om man ger mera tid så sker ändå inget, tappar man fart och når inte fram till målet. Förstår förvisso problemen med linjeboken, men räknar med ert stöd under kommande månader. Ger inte upp att få RINF att fungera som avsett för parametrar. Alla måste acceptera att RINF är referenspunkten för infrastrukturdata. Inte för ERA att styra iväg i annan riktning. Nu måste vi följa upp och tillhandahålla data. Måste se seriöst på denna punkt. Finns andra sätt att kommunicera, och kommissionen ökar ansträngningen.

Kommissionen fortsätter genomgången, nu avseende parametrar för ATO. Kan ske ändringar utifrån input från TWG.

AT frågar om p. (13) och (14), de förstår inte texten. Ska ersättas av ett dokument som publiceras efter 2023. Vad förväntas under tiden för övriga punkter? Kommissionen förklarar att det viktigaste är för ruttkompatibilitet, det krävs inte i nuvarande TSD. Därför endast för kompatibilitet med tågdetektering inom ramen för NTR.

AT vidare undrar om alla parametrar i (14) ska tas bort och vänta till slutet av 2023 för att svara på dessa? Kommissionen hänvisar att gällande dessa parametrar finns angivet i ver. 5 i gränssnittsdokumentet.

AT, (14), 20 parametrar tas bort. Ska vi under nästa år ta bort dessa parametrar? Under övergångsperioden till dess att vägledningen är på plats, inte tydligt vad som ska ske? Kommissionen förtydligar att parametrar inte är användbara, de ska tas bort. Ursprungliga förslaget var att ersätta med andra parametrar som krävs för ruttkompatibilitet.

Om det inte är möjligt måste vi falla tillbaka på tekniska dokument som beskriver respektive tågdetekteringssystem.

CER förespråkar att den rörlig deadline mera lämpligt.

Flera MS och intressenter förespråkar flytande ikraftträdande/tillämpningsdatum för registrering av data (i elektroniskt format).

Kommissionen säger att det är en annan kategori, krävs för GO-everywhere vagnar. Transponering av IMs kunskap om tågdetekteringssystem till parametrar för att säkerställa kompatibilitet. Det blir en byråkratisk övning för att överföra existerande data för att upprätta kompatibilitet med tågdetektering.

CER anför att för att föra in data, bör tidslinjen samma. Med förslaget blir det ännu mera komplicerat, de pekar på att dokumenten måste skapas. Och endast om ERA är klar med dokumentet tidigt kan målet uppnås.

Kommissionen argumenterar mot att ett tekniskt dokument inte kräver XML-format, den håller fast vid att en deadline bättre.

Nästa fråga blir en mer generell genomgång. Vi uppfattade inte helt klart vad som utbyttes, men följande sades: RINF-parametrar som krävs för ruttkompatibilitet och EU-wide vagnar. Skillnad mot GE-vagnar. För att de ska kunna operera överallt. För förtydligande så angavs att detta är kommissionens uppfattning,...

Kommissionen angav vidare att: RIC, GE, godkänt i hela EU, bara ruttkompatibilitet som hindrar. Teoretiskt kan det finnas nya element för ruttkompatibilitet. Men hittills har de inte informerats om några fall som inte kan kategoriseras in i nuvarande ruttkompatibilitet-parametrar. Allt är beroende av arbetsresultatet i TWG. Men kommissionen understryker att det inte bör vara en lösning om ett fordon uppfyller en MS NTR, syftet är att parametrarna måste reflektera kompatibilitet mellan fordon och infrastruktur. Och kommissionen godkänner inte att kommersiella omständigheter dikterar kravställningen.

CER vill återkomma med lista på RINF-parametrar som krävs för EU-wide vagnar.

Kommissionen avslutar med ett påpekande att oavsett fordon måste man säkerställa att kompatibilitet för området för användning (AoU) samt ett förtydligande att även GE vagnar har ruttkompatibilitetsrelevanta parametrar; t ex. fordonsprofiler och spårvidd.

OTIF ställde en fråga för förtydligande gällande RINF om det kommer att finnas både tekniska dokument som vägledning.

Kommissionen vill vidare att tågdetektering definieras av parametrar. Om sektorn inte når konsensus är nödlösningen ett tekniskt dokument för kompatibilitet med icke TSD-kompatibla tågdetekteringssystem, så att man via ruttkompatibilitet kan göra kontrollen. Kommissionen lutar sig hårt mot ERA för att säkerställa kompatibilitet utan tekniska dokument.

AT uppmärksammade inte att det fanns deadlines och håller med CER, man måste ha flytande deadline för alla nya parametrar. Vet hur IM kämpar för att analysera och ge rätt information i RINF. Men inte smart att ha deadline för RINF-data och parametrar på samma data.

Kommissionen säger att deadline är för att mata in data. Om kraven kommer sent får man se över om december 2023 är för tidigt.

AT har fått information om att dokumentet kommer i slutet av 2023.

Kommissionen förklarar att legalt sett kan man bara referera ver. 5 av gränssnittsdokumentet om dokumentet antas innan RISC.

ERA korrigerar och förklara att utkastet till gränssnittsdokumentets ver. 5 är klart, det hölls ett möte för 2 veckor sedan. Men i gränssnittsdokumentet finns ett kapitel om icke kompatibla tågdetekteringssystem. Finns NTR som säkerställer kompatibilitet då måste de omvandlas så att de kan granskas av en NoBo, annars bara DeBo. Gäller icke TSD-kompatibla tågdetekteringssystem. Återstår en översättning av NTR till RINF-parametrar eller till tekniskt dokument.

Kommissionen förklarar att beroende på oklarheten så kommer den att behöva en fortsatt diskussion med ERA. Ambition att ha klart så snart som möjligt. Måste var tydligt vad som är klart för TSD. Måste vara fastställt innan TSD för att kunna referera. Annars får man se över datumen.

EIM, om art. 11c, pekar på att det fanns redan deadline för tekniska dokument, kommissionen öppnade för 2 år för IM att tillhandahålla informationen och ber kommissionen klargöra skillnaden i deadlines.

Kommissionen förklarar att man förväntar sig kraven på plats till röstning i RISC, annars måste man se över datum. I så fall är 31 december kravet.

NB-Rail varnar för att man måste vara försiktig så man inte förstör bedömning av GE-godsvagnar, även för existerande vagnar, kan skapa problem.

Kommissionen menar att det inte borde skapa problem för godsvagnar. DAC kan skapa problem med ECM. Även för godsvagnar kan tågdetektering bli aktuellt. Pratar nu om passagerarvagnar. Legalt så gäller RINF för alla fordon, men GE-vagnar är undantagna. Medger att det borde vara tydligt i de bindande reglerna, och vägledning är bara där för att förtydliga. Uppmärksammar att detta ska kontrolleras när vi kommer till WAG.

CER återkommer till diskussionen om december 2023-deadline. Tror alla har en gemensam förståelse. För tågdetektering kan det innebära ansvar för MS/IM att tillhandahålla information om icke-kompatibla tågdetekteringssystem. Deadline i RINF borde inte vara hårdare än CCS. Istället borde den kopplas till den deadline som anges i art. 11c i CCS. Man borde åtminstone inte överlappa med deadline i CCS.

Kommissionen håller med att det i princip är korrekt. Upptäckt att det finns en diskrepans mellan datumen. De ska koordinera internt och återkomma

ERA anger att de borde analysera tillsammans. Menar att det finne en parallell till NTR. Kan inte kontrollera om dokumenten ändras utan att gå igenom hela processen. Borde inte ändras, men om det görs så är det under kontroll av processen. ERA understryker att MS dokument ska föras in i RDD och inte hänvisas till respektive webbsida, eftersom det då kommer att underlätta för systematiken och tillgängligheten.

KOM motsätter sig detta, eftersom de vill att dokumentationen ska registreras i RINF och inte göras beroende av andra register. Målet är

att det blir parametrar i RINF och inte att använda RDD, vill ha det tydligt i RINF.

WAG

Kommissionen går i genom texten.

CER vill kommentera p. (3), (14), (25), (31), (43), (54), (58), (60)

(3) likrikta med skrivningar i Loc&Pas, föreslår "covers the rolling stock subsystem"

Kommissionen: Skillnad att WAG inte täcker hela delsystemet, undantag för 1520mm. I möjligaste mån ha liknande skrivningar, om det inte är motiverat.

(14) , 4.2.3.3.5.3, och anmäler att de gärna vill ha den tidigare lydelsen som de anser vara bättre "Where the DPF is to be available at train level ...", ändrats mot CR-förslaget.

Kommissionen anger att när det finns DPF så ska det beskrivas i tekniska filen.

CER menar att det borde vara på en "unit" inte train level, och kommissionen diskuterar vidare att när en vagn utrustats med DPF så ska det dokumenteras i tekniska filen. Håller med om att kommissionen LS skrivning inte är bra.

ERA sticker in med att det är en enhet ("unit") som bedöms. Ange om DPF finns, och i så fall hur det implementerats. Godkända för generell användning, därför behövs informationen.

Kommissionen tar med sig frågan för eventuell omformulering

NL, om (25) 4.3.3, 7.1.2 och Annex C p. 7 c, undrar det är harmoniserat med skrivning i Loc&Pas?

ERA ska kolla upp. Avsikten är att harmonisera så långt som möjligt.

Kommissionen lägger till att det hanterar även teknisk kompatibilitet med tågdetektering, undantas från kravet om de inte har elektronisk utrustning ombord. Konceptet kan förmodligen överföras till Loc&Pas. Ska kontrollera om det går att förbättra skrivning i Loc&Pas.

CER, om (25), håller med NL att man bör harmonisera med Loc&Pas. Alla hänvisningar i WAG till annex A i CCS och gränssnittsdokumentet. Borde vara en direkt referens från Loc&Pas som ett specifikt index. Samma tillvägagångssätt i WAG. Även om innehållet är korrekt borde det överföras till annexet i Loc&Pas.

Kommissionen tycker att det förmodligen är bra att ha alla korsreferenser på ett ställe, men ändringar behöver förmodligen antas via en akt ändå.

(31) Tycke rätt man tagit bort text av misstag, tycker att man bör dubbelkolla texten.

Kommissionen förmedlar att det finns vissa undantag för experimentella fordon. Syftet är utprovning av DAC. Man lämnar inte kvar icke-kompatibla fordon. Detta skapar nog inga problem egentligen, men man vill undvika precedens (= *som tjänar som förebild för liknande fall*) till stöd för oharmoniserade system.

Kommissionen fortsätter och utvecklar att processen körs genom ERJU, EDDP. I tätt samarbete med ERA och kommissionen. Ett antal arbetsförlopp som vi hade hoppats kunna inkludera i denna revidering. Tittar även på användningsfall och kostnads/nyttoanalys. Finansieringslösningar, kommer att kosta mycket att bygga om hela flottan. Även migreringsstrategi, måste ske under kort period, kan inte ha två parallella system för länge. Mycket arbete pågår. Full specifikation för DAC kan bli klar inom 2 år. Då är det dags att uppdatera WAG för att inkludera DAC-innehållet. När migreringsstrategin och finansieringen är löst sätts ett obligatoriskt datum. Inte bara fråga om att ändra koppel på vagnar, utan även fordonen måste anpassas. Ett stort antal lok som måste byggas om. Mycket som pågår, kanske kan kommissionen presentera status vid ett kommande RISC. Plan som siktar mot "big-bang implementation" runt 2030.

CER, om (43), undrar om det kom från kommissionen LS om inga dimensioner, vartill kommissionen uppger att den måste diskutera med kommissionen LS.

(54) Vill egentligen undvika att kommentera specifika MS-förhållanden, som nu med FR specialfall, men i det pågående arbetet

med DAC så är permanent specialfall kanske inte aktuellt. Viktigast av allt, kanske inte lämpligaste stället att införa. Liknande specialfall finns för SE i 7.3.2.2. Kanske bättre att lägga till under samma punkt?

Undantag för SEs specialfall i WAG och Loc&Pas har lyfts upp vid tidigare tillfällen och SE har även haft en bilateral med kommissionen varefter SE kompletterat och bett om vidare samtal, där kommissionen inte hört av sig. SE frågar om vi kan ta upp detta inom kort. Kommissionen åtog sig att be sekretariatet se över och återkomma med förslag.

Kommissionen uppger att det är ett sista minuten från FR. Viktigt att specialfall i GE-vagnar. Om vi vill ha "unique authorisation" så kan vi inte tillåta NTR komma tillbaka i form av specialfall. GE-vagnar måste undantas från specialfall.

CER bad att man söker uppdatera så att det fungerar inom ramen för GE.

Kommissionen uppgav gällande p. (58) att den tas bort av kommissionen LS eftersom det inte är ett krav. Motsvarande kommer att tas bort i Loc&Pas.

(60) Referenser till appendix måste rättas utifrån uppdaterade standarder. Kommer skriftliga kommentarer direkt till kommissionen, till vilken ERA anger att de inväntar slutlig input från TWG STA.

Loc&Pas

CER tar upp en lista av punkter som de vill kommentera närmare: (12), (19), (57), (64), (72), (76), (92), (109), (157), (165), (166).

(12) Referensen borde kunna förenklas med referens till tabellen, 17a, där kommissionen säger sig kollar upp detta.

(19) Punkt (7), menar att där nog råder ett missförstånd, då det redan åtgärdats i index 3 själv, och föreslår att man raderar första meningen. Kommissionen vill minnas att den delvis hanterats i index 3 men att en del finns kvar att gör här.

Kommissionen replikerar avseende (57) att det är en i närmaste löjlig diskussion om vem som dricker vad ombord på ett tåg. Finns redan

krav i dricksvattendirektivet, därför krävs och räcker enbart en referens till att material ska vara avsett för dricksvatten.

CER, anför att en MS, i mitten i av EU, som förbjöd användningen av skylten förbud mot att dricka. I angränsande MS är det ett krav att märkningen finns. Närmar oss en situation där de inte vet hur de ska göra. Diskuterat med hälsoministeriet, som sagt att det är förbjudet. Gick med på kompromissen. Håller med om att det är bisarrt. Men ännu mera bisarrt att springa runt och plocka bort skylten när man passerar en gräns. Överenskommelse med sektorn och hälsoministeriet. Kan inte garantera vattenkvaliteten och påverkan från passagerare.

Enligt CER sätter förslaget till INF TSD upp kravet för ny infrastruktur. Frågan är vad man gör ombord? Material ombord ska vara förenliga med direktivet. Måste i så fall ha större toaletter. Avstånd mellan toalett och kran är för kort annars. Förslaget från ERA är bara ett fastställande av praxis i EU. En enkel lösning för ett praktiskt problem. Inte för aktuell MS, men för gränsöverskridande trafik.

Kommissionen anser att det fundamentala problemet är att MS transponerat dricksvattendirektivet felaktigt. Alltid fallet att en person kan kontaminera dricksvattnet. Antingen finns ett krav som gör att dricksvattendirektivet gäller eller så finns det undantag från direktivet. Måste vara tydligt. Finns det undantag som gör att vattnet inte ska överensstämma med direktivet? I så fall ska det märkas i enlighet med direktivet. Behöver inte reglera i TSD, sätter inte upp krav för att inte använda parfym ombord på tåget. Som företag kan ni sätta upp vilka skyltar ni vill, kommer inte att reglera detta i TSD.

CER framställer några redaktionella synpunkter, (64) och (72); skrivfel i referensen.

DE, om p. (162) Unique authorisation, anser att det inte är ett slutgiltigt förslag. Oklart hur fordon ska överensstämma med NTR och specialfall. Kan stödja kommissionen med en lista parametrar som saknas. Annars blir det ett godkännande "modell light" som inte tillför något.

Kommissionen för fram att det är viktigt för kommissionen och EU-järnvägar att möjliggöra detta för gränsöverskridande transporter.

Speciellt för nya företag. Viktigt att vi begränsar oss till frågor som är fundamentala för tåg/infrastrukturgränssnittet. Profil väsentligt, men kanske inte dörrkontroll. Kanske kan detta hanteras i OPE eller via AMOC. Individuella fordon eller vagnar måste standardiseras inom tåget och måste framföras utifrån förutsättningarna. Frågorna ska hanteras via SMS och ev. AMOC. Generellt inte hört så mycket motstånd från andra MS, vore intressant att höra även från andra.

CER, om 7.1.2.(3)/7.5.2, tar upp frågan om cykelplats och påpekar att det också avser framtida uppgifter i likhet som DAC och bör tas hand om på något vis.

CER tar upp CR147. Följa upp uttalande från DE. Hörde tidigare kommentar från kommissionen. Översätta RIC till TSD. Erfarenheter från CEE att det behövs. Hanteras via CR147. Första EU-wide godkännande sedan driftsförhållanden och utbytbara vagnar. Har en översikt över detta när man sätter samman fordon till ett tågsätt. RIC översatt till TSD ett bra första steg. CER fortsätter med att det finns många aspekter av fordonskompatibilitet som inte omfattas, kan inkluderas i en framtida TSD. Men tror inte att bristen i fordon till fordonsintegration förhindrar att man använder fordonen med de system som finns ombord på fordonen och hantera via SMS.

NOI

DE framförde att övergångsbestämmelserna för art. 7a gick längre än nuvarande text. Pekar vidare på att Appendix F inte överensstämmer med tidigare lydelse då man nu inte har någon text om hur man kan gå tillväga efter 10-årsfristen för vissa bromsblock och begära ett tekniskt utlåtande för eventuell förlängning, vilket KOM medger har fallit bort.

CER meddelar att de skickat skriftliga kommentarer om 6.1.2.1

Och kommissionen upplyser om att det uppdaterade dokumentet kommer att skickas ut i slutet av veckan.

5 Presentation of Commission draft implementing act for CCS TSI

Dokument

-

Bakgrund

Utvecklings- och ändringsarbetet har omfattat ett mycket brett spektrum av områden och frågor inom TSD CCS⁵. Bland dessa finns ATO (Automatic Train operation), d.v.s. automatisk tågdrift där en driftsäkerhetsförbättrings-anordning används för att automatisera tågdriften. Graden av automatisering indikeras av Grade of Automation, upp till GoA-nivå 4. Vidare ingår ERTMS beredskap för 5G-baserad kommunikation (FRMCS), digital ETCS, ombord-modularitet, där ERTMS-specifikationer inkluderar ytterligare specifikationer som tillhandahåller inbyggd modularitet med fokus på ett gemensamt Ethernetbaserat system och tillhandahåller harmoniserade gränssnitt mellan ATO, ETCS, FRMCS-delar och RST-delsystem samt ytterligare förbättringar i syfte att optimera kapacitet, säkerhet/skydd- och minska kostnader.

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

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

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Flera

⁵ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen, OJ L 158, 15.6.2016, p. 1-79

medlemsstater har kommit in med synpunkter. En fråga som särskilt uppmärksammats är konceptet om "partial fulfilment". Det vill säga krav på att projekt ska tillämpa TSD: en i sin helhet vid ombyggnad och modernisering.

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

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

Handlingslinje

6. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

CCS

Ingen färdig text, men en beskrivning av hur de ligger till.

Återkomma med ett förslag på möte dedikerat för CCS.

Kommissionen drog igenom presentationen bildvis.

Går inte in på level R, för att inte återupprepa diskussionen om dricksvatten.

PFF, eventuell. öppning för funktioner som introduceras i Software Version 3.0.

CER påpekar att man inte kan testa saker som inte ingår i fordonet. Vidare stödjer man UNIFEs förslag av exceptional deviations. Arbeta krävs, finns verkliga fall där det krävs.

Kommissionen säger att man försöker hitta lösningar från listan som UNIFE föreslagit. Intressant läsning. Vissa delar kan avspeglas i Subset, eftersom PFF genomgår övergångsbestämmelser under 7 år så finns tid att utreda vad som kan göras innan nästa revidering. Detta är aktuellt för flera frågor som går genom CCM. Föreslår GE-fordon i framtiden, därför begränsat vad som kan accepteras. Vissa kan hanteras generellt via CCM.

CER ger visst stöd till det långsiktiga målet. Men på kort sikt att NoBo kan acceptera avvikelser för ett begränsat antal områden. NoBo viktiga för dem.

Kommissionen anger att bredare möjligheter som tillåter begränsat funktionalitet i äldre fordon. För retrofitting i äldre fordon. Har inte krav för äldre fordon med ETCS som har problem att implementera alla krav. Måste hitta sätt att formulera. Minska flexibilitet jämfört med fordon som får ETCS första gången, men skillnad mot nya fordon och nya funktioner i software version 3.0. i Annex till TSD finns inte en lösning för uppgradering av äldre fordon, arbetar på det, men ingen text som är redo att dela som speglar kommissionens intentioner tillräckligt väl. Men vill arbeta vidare. Även viktigt för DK, utifrån skriftliga kommentarer.

Förstår att på vägen framåt det blir en diskussion om listan av exceptional cases. UNIFE har skickat en lista för mer än två veckor sedan. Övertygade att motiveringarna gör att det kan inkluderas i TSD CCS. Frågar om kommissionen kommer att bjuda in till en sådan diskussion?

UNIFE, om övergång för IC. Frågar om det har gjorts något kring text som hamnar i appendix B3?

Kommissionen svarar jakande att förslaget hanterar även IC, det kommer att framgå av ny text, men påpekar att kommissionens LS är "allergiska" mot begreppet "Exceptional Deviations".

EIM frågar när ett utkast blir tillgängligt? Svårt med detaljerade diskussioner utan att ha sett texten.

Kommissionen svarar att Annex kommer i slutet av morgondagen (28/10). Alltså INTE akten, men bilagan.

På EIMs fråga om UNIFEs lista kan delas svarar kommissionen att om inte UNIFE protesterar så skickas den ut tillsammans med textförslaget. Kan även delge CERs exempel.

Kommissionen uppmärksammar att i nästa utkast kommer det inte att kallas för "Exceptional deviations", men förmodligen något annat än Partial fulfilment/PFF.

Kommissionen upplyser vidare att det är upp till ERA att göra subsets tillgängliga vanlig väg. Kommissionen avser annex I och II (listan över klass B, som tidigare var ett ERA-dokument). Vad som saknas för att göra Annex II komplett är versionsnummer av klass B-systemen som refereras i listan. Påminna alla om att de vill ha versioner på Klass B (som de var 2014).

PT säger att TSD-utkastet i väsentliga delar mixar olika versioner och menar att de måste veta vad man pratar om, åtminstone SS-026.

Kommissionen svarar att ERA är redo att dela Subsets 19 januari. För att ge er mera tydlighet i förväg. Under kommande veckor, en lista över CR och i vilken utsträckning de påverkar ombordsystem software version 1.0 och 2.2 till skillnad från 3.0. Borde tydliggöra att ERA inte tänker införa funktioner. Endast felrättningar i 2.1 och 2.2.

ERA är oroad över risken att återöppna CR1370. Arbetar mot början av januari, men utmanande planering. Efter ECT i november mera säker tidsplan.

Error corrections

Kommissionen presenterar en 2-års-period fördelad mellan tillverkare och IM/RU att införa, när det inte krävs nytt godkännande. Föreslår ytterligare 6 mån ifall det krävs godkännande.

CER anser att det leder till ökade kostnader för hela sektorn. Flexibilitet viktigt, måste överväga kostnadspåverkan, inte om, utan hur felrättningen ska göras.

Kommissionen tycker att sektorn hade 6 år på sig att ta fram ett förslag till felrättningar. En kompromiss inom ERAs arbetsgrupp. Kan inte se att vi fortsätter en diskussion som redan förts i ERAs WG. På samma sätt som hela sektorn bär kostnaden för icke driftskompatibla system genom att ignorera felen. CBA för varje felrättning, orealistiskt. Sektorn har inte mekanismer för att dela kostnader på ett transparent sätt. Om det inte sker något revolutionerande som gör att man kan få fram siffror som är transparenta och entydiga.

CER replikerar att det utgör ett problem med 1+1 år, minst 18 månader borde medges för mjukvaruuppdateringar. Ser att det inte är på bordet. 6 månader vid godkännande. Men hur förhåller det sig mot RU. Diskuterats ordentligt inom CER att 18 månader är något som de kan räkna utifrån nuvarande processer. I framtiden, med industrialiserade processer möjligen, men i dagsläget är 18 månader den kortaste tidsramen som man kan se realistisk.

Kommissionen utvecklar att anledningen till att man föreslår ytterligare 6 mån är för eventuellt godkännande för första fordonet. Måste diskutera varför det tar 18 månader. För närvarande anser kommissionen att 12 månader borde vara rimligt. Men öppna för att ta emot mera detaljerade förklaringar. Tar höjd för "first in class", men "fleet deployment" tar också längre tid i anspråk. Ett motargument är att det bara gäller viktiga fel. Oklart om det är OK att lämna fel utan åtgärd så länge? Får återkomma till diskussionen.

NB-Rail säger att man måste räkna in NoBo, AsBo, inte bara godkännandeprocessen, även bedömningsorgan. Annars uppstår problem i slutändan. Krävs mera tid initialt för att inte få problem i slutet.

Kommissionen anser att den har föreslagit tider och tagit höjd för godkännande. Tycker inte det finns skäl att ändra tiderna ytterligare.

Annars kommer alla att lägga på ytterligare tid. Måste sätta upp ambitiösa tidsramar och se till att vi inte har en lång period att åtgärda fel som kräver akuta åtgärder. Tar till oss att det krävs tid för alla inblandade aktörer när man delar upp den övergripande tiden. Förutser ett aktivt medverkande från NoBo och AsBo inom givna tidsramar.

En part som vi inte identifierade sade att man har haft långa diskussioner. Skickat våra förslag. De kommer att få lida av konsekvenserna. I TSD finns möjligheten för IM och RU att komma överens om bästa lösningen för att åtgärda problem. Föreslår inte kostnads/nytta-analys för varje NCR, utan för en klump.

Kommissionen svarar att kostnads/nytta-analys finns för modularitet. Svårt att identifiera klumpar av CR att göra analyser på. Ibland enstaka fel. Omöjligt att använda NCR-bundle. Ser logiken, men utifrån dialogen mellan IM och RU om bästa sättet för att åtgärda fel, hoppas att ni implicit tar hänsyn till kostnad/nytta i diskussionerna. Och att IM identifierar väsentliga fel som måste åtgärdas. Inte överförsiktiga att hitta fel som måste rättas. Kommissionen tror att leverantörerna har en kodbas att hålla uppdaterad. Ju mera man kan komma tillbaka till en gemensam kodbas, desto enklare att hålla uppdaterad.

"Parten" svarar då att det är ett missförstånd kring vad tillverkare gör. Det finns en brist på flexibilitet i processen som gör att man inte kan göra på det effektivaste sättet.

Kommissionen pekar på att det är "Mark" på ena sidan och "Ombord" på andra. Minimum-version har föreslagits gå till nivå 2, BL3 och MR2. Hoppas att den underhålls med felrättningar. Software Version/system version på en linje som IM offentliggör en ändring minst 7 år innan det sker.

CER undrar vad är syftet att gå till nivå 2.1? Tidigare sagt att nivå 3.2 är tillräckligt, detta uppfattas som mycket förvirrande.

Kommissionen säger vidare att man utifrån vad den förstår så stödjer industrin i utvecklingen. Såvitt hittills kommer industrin att upphöra med support för versioner före 3.2, vilket CER säger sig inte känna till.

Single Set of Specifications.

Ingen förändring.

CER frågar gällande giltighet för certifikat att man utgår från att detta hanteras i förslaget, vilket kommissionen svara att den ska kolla att det funkar, men planen är att inkludera.

NL uttrycker viss oro, såsom att det är fortfarande mycket oklart om hanteringen av de äldre systemversionerna (inte att förväxla med de äldre baseliner). Det finns inget slutgiltigt förslag på bordet ännu. IM är orolig för att ERA inte kommer att underhålla de äldre systemversionerna (2.0 och lägre) så att det blir omöjligt för IM att fylla sin roll i felkorrigeringsprocessen.

CER säger att de inte håller med om SSS. Borde börja från SV2.0 och uppåt.

Kommissionen svarar att tanken med SSS inte är att göra ändringar i kraven utan att samla allt på ett ställe och göra det enklare med felrättningar. När man hittar fel så rättas de överallt, vad man försöker uppnå.

CER svarar att med SSS så uppstår är en produktuppdatering, och då tappas referensen till tidigare specifikationer.

Kommissionen man måste tillse att detta hanteras, annars funkar inte SSS.

EIM stödjer SSS, men de tror att förslaget inte uppfyller kraven som kommission påstår. Diskuterar med ERA, men inte kommit fram till något resultat, än. Oklarheter kring hur det ska fungera. Delar oro från CER och UNIFE.

Modularitet

CER tycker det är en vilseledande titel. Frågan som diskuteras är övergångar, jämfört med ERAs rekommendationen en påskyndad övergång som drastiskt ökar kostnaden, med osäkra framtida intäkter. Det går inte att göra analyser av de ekonomiska konsekvenserna.

Kommissionen tycker att det är en tillverkarnas ståndpunkt. I och för sig tacksamma för input, men gällande accelererade implementering så tillhandahåller kommissionen kostnads-nytta-/konsekvensanalyser. Ni tror att det kommer att bli dyrt och att RU kommer att lida, det är en förhastad slutsats, då kommissionen ska ha gjort klart den ekonomiska analysen. Diskutera utifrån en tillgänglig ekonomisk analys.

Kommissionen utvecklar vidare att det är specifikt för FRMCS. Kommissionens förstår att GSM-R kommer att sakna support från 2030, senast 2035. Nyttan för järnväg kanske begränsat, men finns inga alternativ. ... ekonomiskt rationellt, utan övergången måste ha skett 2032. Är det då bättre med modularitet och högre kostnader 2026 eller ett icke modulärt system idag och en större ändring under 2030? Det är frågan, rent ekonomiskt. DMT försöker analysera. Inte religiös kring detta, bara hitta bästa lösningen. ... RU köper utifrån lägst inköpspris, inte livscykelkostnader. Är det bättre på lång sikt påtvinga kostnader nu som är billigare på sikt?

CER håller med att RU vill ha mest kostnadseffektiva lösningen för FRMCS. Men att göra det oflexibelt i TSD underlättar inte deras beslut.

Kommissionen förtydligar att det är politiska beslut och budget som gör att det är enklare att ta lägre kostnader nu och högre kostnader sen. Sedan är någon annan ansvarig för kostnaderna i framtiden. Logiken som järnvägssystemet lider av. Kommissionen har föreslagit en övergångsbestämmelse. Men när de gör den ekonomiska analysen kan man överväga andra datum...

FRMCS

RMR tillagt i OPE.

Cold Movement Detection

Bara fått uppgifter från en MS, uppskattar mera feedback.

I nuvarande text föreslås en option som gäller om man föreslår obligatoriskt införande.

Om vi inte får mera data så får vi svårt att övertyga andra MS, såvida inte alla är överens.

Level R

Kommissionen avstod från närmare diskussion om detta.

Enhanced shunting vs supervised manoeuvre

Fortsatt diskussion om arbetet ska fortsätta i nästa revidering av TSD.

CER säger att DAC blir verklighet inom 5-10 år, de ser liten vinst av CR₁₃₅₀₋₁₃₅₁ som man måste vänta flera år för att få integrerade. Måste behålla nuvarande växlingsläge. Bedöma "supervised manoeuvre" De kommer att använda november för att bedöma 1367 med de oro kring driften. CER har ändrat inställning jämfört med tidigare vilket innebär att man nu CR 1367, men detta i sin tur kräver en fast track bedömning före årsskiftet. ERA ser inte marginaler för en sådan åtgärd inom den angivna tidsperioden. Just nu analyserar man vilka CR som passar för systemversion 2, 0 respektive 2.2

CR₁₃₇₀

En ny lösning som ligger närmare vad sektorn implementerar idag. Baserad på tekniska lösningar och internationella regler. Undrar om

fler MS funderar att implementera L1 LS. Vet att det är viktigt för CH och DE för gränsövergångar, men vet inte om andra MS tänker använda den lösningen. Bra att veta i vilken utsträckning denna CR är viktig.

CER: Vill ha temporära NTR godkända, men inte vänta till SV3.0 är godkända.

Other

Tågdetektering, utökning till 2 år. Likrikta mellan TSD: er. Måste diskuteras vidare.

Paraplycertifikat. En känsla från kommissionen att man inte ska öka antalet certifikat som behövs. Mer diskussioner med ERA krävs.

Specialfordon som utgår från att det ska finna sett tågskyddssystem så ska det vara ETCS. Utifrån utökningen av ETCS inom kommande år.

CER frågar om kommissionen överväger implementera ETCS, i en annan, förenklad implementering utan alla gränssnitt. Utifrån UNIFE en intressant diskussion. Kan vara kostsamt med ETCS på specialfordon. Avses alla funktioner eller en begränsad uppsättning?

Kommissionen förklarar att man måste säkerställa funktionen och säkerheten. Om den dras av andra fordon eller på avlyst spår. Pratar om självdrivna fordon i vanlig trafik.

IT framför om ett av sina specialfall om sandningsutrustning och blandningen. Läggs in i utkastet som något för övervägande, så att ni vet att det finns en sådan förfrågan. Har inte tillstyrkts av kommissionen, bara så ni känner till förfrågan.

UNIFE tycker att man tar bort möjligheten att ha outrustade specialfordon som är självgående.

Kommissionen säger att man inte vill att fordon med klass B-system ska behålla dessa för att fortsätta använda klass B.

Fall där ETCS dubblar kostnaden för fordonen är inte önskvärt.

EIM välkomnar utökad deadline, även om 2 år är kort tid.

CER framför att specialfordon inte ska vara en anledning till att ta bort klass B. Rotorsaken inte känd, då kan vi hitta mera kostnadseffektiva lösningar. Man bör hålla öppet sinne utifrån förutsättningarna

Kommissionen tycker inte att det är en situation där den vill ta bort klass B. Man vill helt enkelt undvika att specialfordon ska kosta 4M€ istället för 2M€ när det till slut blir dags för uppgradering. Det råder en rädsla inför att avskaffa klass B.

”Part” säger att nuvarande TSD CCS medför för höga kostnader för RU. Kommissionen bör hålla uppsikt på detta och diskussionerna de haft om ekonomisk påverkan.

Kommissionen är medveten om detta. Den är beroende av ALLA berörda och information från dem för att förstå kostnaderna. Överens om att högre likformighet vore bra, men motstånd så fort man föreslår det.

Avslutningsvis förklarar kommissionen att:

- Man kommer att skicka ut texter till CCS imorgon (28/10). De legala texterna inom några dagar.
- Därefter påbörjas stakeholder consultation (remissen).
- Återkommer om uppföljningsmöte för CCS i form av en expertgrupp.

Eftersom en av experterna på DG MOVE 4, Kommissionen, slutar finns en ledig plats som nationell expert, sista ansökningsdag 25 november.